SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 17.12.2018

Pöytäkirjan kansilehti ... 1

1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus ... 3

2 § Pöytäkirjojen tarkastaminen ... 4

3 § Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet pöytäkirjat ja päätökset ... 5

4 § Vantaan nuorisovaltuuston pöytäkirja ... 7

5 § Eron myöntäminen Johannes Niemiselle varavaltuutetun tehtävästä ... 8

6 § Kaupunginhallituksen edustajan nimeäminen Susanna Bruunin tilalle kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaostoon ... 9

7 § Kaunialaa koskevan perussopimuksen muuttaminen ... 11

- Sopimusluonnos Kaunialaa koskevan perussopimuksen muuttamisesta ... 13

8 § Atomi, Aviapoliksen koulu-päiväkoti-nuorisotilan tarveselvityksen hyväksyminen ... 15

- Atomi, Aviapoliksen koulu-päiväkoti-nuorisotila, Tarveselvitys ... 17

9 § Ruusupuun (Kivistön) päiväkodin tarveselvityksen hyväksyminen ... 62

- Ruusupuun (Kivistön) päiväkoti, tarveselvitys ... 64

10 § Uomarinteen päiväkodin tarveselvityksen hyväksyminen ... 120

- Uomarinteen päiväkodin tarveselvitys ... 122

11 § Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma ... 158

- Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma ... 160

12 § Kasvupalvelujen erillisratkaisu Uudellamaalla - toteutuksen esiselvityksen rahoitus vuonna 2019 ... 180

13 § Korkeimman hallinto-oikeuden päätös koskien palkan takaisinperintää ... 182

14 § Sopimus osallistumisesta Maahanmuuttajataustaiset vähemmistöt ja identiteetit -tutkimushankkeeseen ... 183

- Vähemmistöt ja identiteetit -tutkimus ... 185

15 § Oikaisuvaatimuksen vastine takaisinperintää koskevaan henkilöstöpäällikön päätökseen § 11 / 2018 ... 188

16 § Oikaisuvaatimuksen vastine vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 93 / 2018 ... 192

17 § Oikaisuvaatimuksen vastine vahingonkorvausta koskevaan vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 120 / 2018 ... 194

18 § Oikaisuvaatimuksen vastine vahingonkorvausta koskevaan vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 124 / 2018 ... 196

19 § Omavelkaisen takauksen allekirjoittaminen Oy Apotti Ab:lle ... 198

20 § Vantaan Työterveys liikelaitoksen toiminnan järjestäminen ... 202

21 § Kaupungin henkilökunnalta perittävät ateriahinnat ja työnantajan henkilöstöruokailusta maksamat korvaukset vuonna 2019 ... 207

22 § Vastaus Tarja Eklundin ja 25 muun valtuutetun aloitteeseen vanhusasiamies Vantaalle ... 209

- Tarja Eklundin ja 25 muun aloite vanhusasiamies Vantaalle ... 213

23 § Vastaus Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 23 muun valtuutetun aloitteeseen toimitilojen turvaamiseksi järjestöille ... 215

- Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä ja 23 muun valtuutetun aloite toimitilojen turvaamiseksi järjestöille ... 220

- Asukastilat 2018 ... 222

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 17.12.2018

24 § Lausunto Uudenmaan liitolle Uusimaa-kaava 2050 luonnoksesta 223

- Vantaan lausunto Uusimaa-kaava 2050 luonnoksesta (kh 17.12.2018 § 24) 226

- Lausuntopyyntö Uusimaa-kaava 2050 luonnoksesta / Uusimaa-kaava 2050 233

25 § Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ammattikorkeakouluista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta sekä opetus- ja kulttuuriministeriön asetukseksi ammattikorkeakoulujen perusrahoituskriteerien laskentakriteereiksi 238

- Vantaan kaupungin lausunto opetus -ja kulttuuriministeriölle luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ammattikorkeakouluista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta sekä opetus- ja kulttuuriministeriön asetukseksi ammattikorkeakoulujen perusrahoituskriteerien laskentakriteereiksi. 240

26 § Lausunto Helsingin seudun liikenteelle (HSL) MAL2019 - suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta 247

- Lausunto MAL2019 suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arviointiselostuksesta (KH 17.12.2018 § 26 250

- Lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2019 – luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta 256

- MAL2019 suunnitelmaluonnos 30.10.2018 260

- MAL2019 vaikutustenarviointiselostusluonnos 30.10.2018 331

27 § Vastaus Sirpa Kauppisen ja 34 muun valtuutetun aloitteeseen pistorasioiden saatavuudesta kaupunkiympäristössä 518

- Sirpa Kauppisen ja 34 muun valtuutetun aloite pistorasioiden saatavuudesta kaupunkiympäristössä 520

28 § Vastaus Säde Tahvanaisen ja 38 muun valtuutetun aloitteeseen Tikkurilan torille tarvitaan sosiaalitilat, jätehuolto ja torin alle vedetyt sähköt 522

- Säde Tahvanaisen ja 38 muun valtuutetun aloite Tikkurilan uudelle torille tarvitaan sosiaalitilat, jätehuolto ja torin alle vedetyt sähköt 525

29 § Rakennuskieltojen määrääminen maankäyttö- ja rakennuslain 53 § 1 momentin 1 kohdan mukaan / Pirttiranta 90100R 527

- Rakennuskieltoalue kartalla 529

30 § Kivistön tontin 23153/1 varausajan jatkaminen / EKE-Rakennus Oy 530

- Kartta tontista 23153/1 varausajan jatkaminen 534

31 § Kivistön keskusta-asuminen 5 asemakaava-alueen toteuttamissopimuksen muuttaminen / Lujatalo Oy 535

- kartta tontista 23150/1 toteuttamissopimuksen muuttaminen 537

32 § Esisopimuksen jatkoaika kiinteistön kaupasta / Kivistön hypermarketkeskuksen I-vaihe /Kesko Oyj, Helsingin Osuuskunta Elanto 538

- Vaatimus lopullisen kiinteistökaupan takarajan siirtämiseksi/Kivistön kaupunkikeskuksen sopimukset/Ruokakesko Oy, Helsingin Osuuskunta Elanto, NCC Property Development Oy ja Skanska Talonrakennus Oy 540

- 4.12.2015 Allekirjoitettu esisopimus nro 230800 kiinteistöjen kaupasta/Ruokakesko Oy ja Helsingin Osuuskauppa yhteisesti 542

33 § Esisopimuksen jatkoaika kiinteistön kaupasta / Kivistön kauppakeskuksen I-vaihe /NCC Property Development Oy ja Skanska Talonrakennus Oy 557

- NCC Property Development Oy:n ja Skanska Talonrakennus Oy:n kirje 5.12.2018 559

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 17.12.2018

- 4.12.2015 Allekirjoitettu esisopimus nro 230800 kiinteistöjen kaupasta/NCC Property Development Oy ja Skanska Talonrakennus Oy yhteisesti ... 563

34 § Asemakaava ja asemakaavan muutos 152400 sekä tonttijako, 15 Myyrmäki / Louhela 2 ... 577

- Asemakaavaselostus 5.11.2018 / Asemakaava nro 152400, 15 Myyrmäki / Louhela 2 ... 581

35 § Maankäyttösopimus / Kunnallistekniikan rakentamissopimus / Asunto Oy Kaarenhaltia/ Asemakaava ja asemakaavan muutos 152400 ... 642

- Maankäyttösopimus ... 645

- Liite nro A1: sopimusalue ... 648

36 § Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan myynnistä/ Louhelan Huolto Oy/ Asemakaava ja asemakaavan muutos 152400 ... 649

- Maankäyttösopimus ... 652

- Liite nro A1: sopimusalue ... 658

- Liite nro B1: myytävä määräala ... 659

37 § Asemakaava ja asemakaavan muutos 511800 ja tonttijako, 51 Pakkala, 40 Ylästö / Backaksen kartano ... 660

- Asemakaavaselostus 10.12.2018/Asemakaava 511800, 51 Pakkala, 40 Ylästö / Backaksen kartano ... 665

38 § Asemakaavamuutos 002206 ja tonttijako, 86 Nikinmäki / Harrikuja ... 721

- Asemakaavamuutoksen selostus 10.12.2018. Tarkistettu 17.12.2018 / Asemakaavamuutos 002206, Senioriasumista ja pientaloja Pohjois-Nikinmäkeen,86.kaupunginosa ... 724

39 § Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan luovutuksesta / Yksityinen maanomistaja / Asemakaavamuutos 002206 ... 751

- Maankäyttösopimusluonnos ... 754

- Liite A1: kartta sopimusalueesta ... 760

- Liite B1: kartta luovutettavasta määräalasta ... 761

40 § Asemakaavamuutos 002369, 63 Viertola / Peltolantie 9 ... 762

- Asemakaavamuutoksen selostus 10.12.2018/Asemakaavan muutos 002369, 63. Viertola ... 765

41 § Maankäyttösopimus / As. Oy Tikkurilan Peltolantie / Asemakaavan muutos 002369, 63 Viertola ... 789

- Maankäyttösopimus / As. Oy Tikkurilan Peltolantie / Asemakaavan muutos nro 002369, 63 Viertola ... 791

- Liite A1 Kartta sopimusalueesta ... 796

42 § Asemakaava ja asemakaavan muutos 412000 ja tonttijako, 41 Viinikkala / Katriinantie 3 ... 797

- Asemakaavaselostus 10.12.2018/Asemakaava nro 412000, 41.Viinikkala / Katriinantie 3 ... 800

43 § Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta / Asemakaava nro 412000 / Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy ... 824

- Maankäyttösopimus ... 827

- Liite A1: sopimusalue ... 832

- Liite B1: kaupan kohde ... 833

44 § Asemakaavamuutos 002397 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 40 Ylästö / Ansatie 1 ... 834

- Asemakaavamuutosselostus 10.12.2018 / Asemakaavamuutos 002397 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 40 Ylästö, Ansatie 1 ... 837

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 17.12.2018

45 § Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta / Motonet Kiinteistöt Oy / Asemakaavamuutos 002397 874

- Maankäyttösopimus/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta/ Motonet Kiinteistöt Oy 877

- liite A1: sopimusalue 883

- liite B1: myytävä määräala 884

46 § Asemakaavan muutos 002381 ja tonttijaon muutos, 17 Martinlaakso / Kivivuorenkuja 1 - 3 885

- Asemakaavamuutoksen selostus 10.12.2018/Asemakaavan muutos 002381, 17 Martinlaakso 888

47 § Maankäyttösopimus / Kunnallistekniikan rakentamissopimus/ Asunto Oy Kivivuorenkuja 1/ Asemakaavamuutos 002381 936

- Liite A1 Sopimusalue 939

- Maankäyttösopimus 940

48 § Maankäyttösopimus / Kunnallistekniikan rakentamissopimus / Asunto Oy Kivivuorenkuja 3/ Asemakaavamuutos 002381 943

- Liite A1 Sopimusalue 946

- Maankäyttösopimus 947

49 § Asemakaava ja asemakaavan muutos 251200 sekä tonttijako, 25 Myllymäki / Vehkalan länsipuoli 1 950

- Asemakaavaselostus 10.12.2018/Asemakaava ja asemakaavan muutos 251200 sekä tonttijako, 25. Myllymäki, Vehkalan länsipuoli 1 954

Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus 984

Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen 985

Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto 986

Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus 987

Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa 992

Muutoksenhakuohje 6. Valitus rakennuskieltoa koskevassa asiassa 993

Muutoksenhakuohje 7. Valitus etuosto-oikeuden käyttämistä koskevassa asiassa 994

Kaupunginhallituksen kokous

Aika 17.12.2018 klo 14.00–16.16
Paikka Kaupungintalo, Tikkurila

Osallistujat

Jäsenet	Läsnä	**Varajäsenet**	Läsnä
Multala Sari, puheenjohtaja	x	Kortesalmi Marilla	
Tahvanainen Säde, I varapuheenjohtaja	x	Nieminen Irja	
Juurikkala Timo, II varapuheenjohtaja	x	Bulut Emil	
Abdi Faysal	x	Kähkönen Osmo	
Hakulinen Pentti	x	Haverinen Soili	
Kaira Lauri	x	Weckman Markku	
Kaukola Ulla	x	Hämäläinen Anu	
Kotila Pirkko	x	Karinen Ville	
Niikko Mika	x (klo 15.00–16.16)	Auvinen Timo	
Norrena Vaula	-	Kuusela Minna	x
Orpana Anitta	x	Sieviläinen Marianne	
Puoskari Pentti	x	Särkelä Jussi	
Rokkanen Sakari	x	Kanerva Sami	

Muut osallistujat	Läsnä
Lindtman Antti, valtuuston puheenjohtaja	x (klo 14.00–14.50)
Orlando Carita, valtuuston I varapuheenjohtaja	x
Kauppinen Sirpa, valtuuston II varapuheenjohtaja	x
Viljanen Ritva, kaupunginjohtaja	x
Lipponen Martti, apulaiskaupunginjohtaja	x
Lehto-Häggroth Elina, apulaiskaupunginjohtaja	x
Penttilä Hannu, apulaiskaupunginjohtaja	x
Salminen Jukka T, apulaiskaupunginjohtaja	x
Niinistö Jaakko, apulaiskaupunginjohtaja	x
Rainio Päivi, viestintäjohtaja	x
Ruusula Matti, talousjohtaja vs.	x
Myllymäki Juha, kaupunginlakimies	x
Vottonen Janina, hallintosihteeri	x
Yli-Leppälä Henna, pöytäkirjanpitäjä	x

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Sari Multala

Pöytäkirjanpitäjä Henna Yli-Leppälä

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 20.12.2018, Kaupungintalo, Asematie 7, 01300 Vantaa (Tikkurila)

Pentti Hakulinen Sakari Rokkanen

Pykälät 7, 19, 24, 25, 26, 29 tarkastettiin ja hyväksyttiin heti kokouksessa.

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 21.12.2018, Vantaan kaupungin internetsivuilla paatokset.vantaa.fi.

1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 1

Kaupunginjohtajan esitys:
Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

2 § **Pöytäkirjojen tarkastaminen**

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 2

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) tarkastaa ja hyväksyä kaupunginhallituksen 26.11.2018 pitämän kokouksen pöytäkirja nro 20/2018,
b) tarkastaa ja hyväksyä tämän kokouksen pöytäkirja torstaina 20.12.2018 klo 17.00 kaupungintalolla,
c) nimetä tarkastusta varten kaksi pöytäkirjantarkastajaa, ja
d) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kirjaamossa perjantaina 21.12.2018 klo 8.15 - 16.00.

Päätös:
Päätettiin
a) tarkastaa ja hyväksyä kaupunginhallituksen 26.11.2018 pitämän kokouksen pöytäkirja nro 20/2018,
b) tarkastaa ja hyväksyä tämän kokouksen pöytäkirja torstaina 20.12.2018 klo 17.00 kaupungintalolla,
c) nimetä tarkastusta varten pöytäkirjantarkastajiksi Pentti Hakulinen ja Sakari Rokkanen, ja
d) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kirjaamossa perjantaina 21.12.2018 klo 8.15 - 16.00.

3 § **Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet pöytäkirjat ja päätökset**

RV/BI

Kaupunginhallitukselle on kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten lähetetty seuraavat pöytäkirjat ja päätökset:

Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen johtokunnan pöytäkirja nro 6/27.11.2018
Sosiaali- ja terveyslautakunta nro 11/10.12.2018
Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen johtokunta nro 7/12.12.2018
Opetuslautakunnan pöytäkirja nro 11/10.12.2018
Vapaa-ajanlautakunnan pöytäkirja nro 11/11.12.2018
Kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirja nro 11/10.12.2018
Ympäristölautakunnan pöytäkirja nro 11/12.12.2018
Teknisen lautakunnan pöytäkirja nro 11/11.12.2018

Kaupunginjohtajan päätös
§ 72 Opiskelijoiden ja koululaisten palkkaamiseen vuonna 2019 varatun määrärahan jakaminen

Konsernipalveluiden apulaiskaupunginjohtajan päätökset
§ 183 Vantaan Tilapalveluiden Vantti Oy:n Sähköisen avainhallinnan hankinnan keskeytys
§ 184 Muutoksien hankinta Museon kokoelmahallintaan (16 900 euroa)
§ 185 Facta versiopäivityksen hankinta (47 782 euroa)
§ 186 Kiinteistönhallinnan raportointikehityksen hankinta Vantaan siivoustoimen tarpeisiin (11 220 euroa)
§ 188 SAP hoitotarvikejakelun, matkanhallinnan ja Kela maksatuksen muutoksien hankinta SAP järjestelmään (19 688 euroa)

Hallintojohtajan päätös
§ 13 Päätös pyyntöön saada tieto asiakirjasta/kaupunginjohtajan suullinen vastaus valtuutetun kysymykseen

Henkilöstöjohtajan päätökset
§ 12 Eräiden saatavien poistaminen henkilöstökeskuksen palkkasaamisten tasetililtä 2018
§ 13 Paikallinen virka- ja työehtosopimus ennalta suunnitelluista joustavista työajoista sosiaali- ja terveydenhuollon toimialalla 1.1.2019-31.3.2020

Hankintajohtajan päätökset
§ 100 Option käyttöönotto kierrätyspalveluiden hankinnassa (200 000 eur. alv 0 %)
§ 101 Hankintapäätös kuvantamis- ja jyrsintälaitteen hankinnassa (200 000 € / alv 0 %)

Talouspalvelukeskuksen johtajan päätökset
§ 3 Talouspalvelukeskuksen talousarviomäärärahojen hyväksymisoikeudet
§ 4 Talouspalvelukeskuksen irtaimen omaisuuden tarkastajat
§ 5 Maksulykkäyksen myöntäminen konserni- ja asukaspalveluiden talouspalvelukeskuksen tulosalueella
§ 6 Luottotappioiden kirjaamiseen sekä saatavasta luopumiseen liittyvän hyväksymisoikeuden siirto
§ 7 Talouspalvelukeskuksen esimiesten sijaiset

Työllisyyspalveluiden johtaja päätös
§ 454 Valmennustalojen tuotteista ja palveluista perittävät maksut

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 3

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään olla ottamatta kaupunginhallituksen käsiteltäväksi esittelyosassa mainituissa pöytäkirjoissa olevia ottamiskelpoisia päätöksiä ja esittelyosassa mainittuja päätöksiä.
Käsittely:
Merkittiin, että kaupunginjohtaja täydensi esitystään seuraavilla päätöksillä:

Konsernipalveluiden apulaiskaupunginjohtajan päätökset:
§ 196 SAP kirjanpitoliittymän rakentamisen hankinta Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:n Mepco järjestelmään (14 531,25 euroa)
§ 197 Projektipäällikköpalveluiden hankinta
§ 198 Tietoturvapäällikköpalveluiden ja tietoturvatasohankkeen asiantuntija-palveluiden tietosuoja-asiantuntipalveluiden hankinta (191 496 euroa)
§ 199 Palvelimen keskusmuistin laajennuksen hankinta Museon kokoelmahallintaan (13 456,85 euroa)
§ 200 Palvelukassasovelluksen laajentamisen hankinta (38 660 euroa)

Päätös:
Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

4 § **Vantaan nuorisovaltuuston pöytäkirja**

RV/PV/BI

Kaupunginhallitukselle on saapunut **Vantaan nuorisovaltuuston** pöytäkirja 11.12.2018

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 4

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään merkitä tiedoksi.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

5 § **Eron myöntäminen Johannes Niemiselle varavaltuutetun tehtävästä**

VD/9564/00.00.01.00/2018

RV/AV

Johannes Nieminen on 20.11.2018 saapuneella kirjeellään pyytänyt eroa luottamustehtävistään Vantaan kaupungilla paikkakunnalta poismuuton vuoksi. Kuntalain 70 §:n mukaan kaupunginvaltuusto myöntää eron valtuutetulle tai varavaltuutetulle.

Keskusvaalilautakunta nimeää Johannes Niemisen tilalle uuden varavaltuutetun.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 5

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää valtuustolle myönnettäväksi Johannes Niemiselle ero varavaltuutetun tehtävästä.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: esitys valtuustolle, keskusvaalilautakunta

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

6 § Kaupunginhallituksen edustajan nimeäminen Susanna Bruunin tilalle kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaostoon

VD/6018/00.00.01.00/2017

RV/AV

Susanna Bruun on 17.9.2018 saapuneella kirjeellään pyytänyt eroa kaupunginhallituksen jäsenen tehtävästä henkilökohtaisen syyn vuoksi. **Kaupunginvaltuusto** on päätöksessään 8.10.2018 § 3 myöntänyt Bruunille eron. Eron myötä Susanna Bruunin tilalle on valittava kaupunginhallituksen edustaja kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaostoon.

Kuntalain 90 §:n mukaan hallintosäännössä annetaan määräykset kunnanhallituksen edustajan ja kunnanjohtajan läsnäolosta muiden toimielinten kokouksissa.

Hallintosäännön 24 luvun 7 §:n (Läsnäolo- ja puheoikeus kokouksissa) mukaan toimielimen jäsenten ja esittelijän lisäksi toimielimen kokouksessa on läsnäolo- ja puheoikeus:

- valtuuston puheenjohtajalla ja varapuheenjohtajilla kaupunginhallituksen kokouksessa
- valtuuston puheenjohtajalla ja varapuheenjohtajilla kaupunginhallituksen jaoston kokouksessa
- kaupunginhallituksen puheenjohtajalla, kaupunginhallituksen toimielimeen valitsemalla edustajalla ja kaupunginjohtajalla lautakunnan kokouksessa, ei kuitenkaan tarkastuslautakunnan, keskusvaalilautakunnan ja valtuuston tilapäisen valiokunnan kokouksessa
- lautakunnan puheenjohtajalla, kaupunginhallituksen jaostoon valitsemalla edustajalla ja toimialan apulaiskaupunginjohtajalla lautakunnan jaoston kokouksessa
- kaupunginhallituksen puheenjohtajalla, kaupunginjohtajalla ja sosiaali- ja terveystoimen apulaiskaupunginjohtajalla Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen johtokunnan kokouksessa
- kaupunginhallituksen puheenjohtajalla, kaupunginjohtajalla ja konsernipalveluiden apulaiskaupunginjohtajalla muun liikelaitoksen johtokunnan kokouksessa.

Muiden henkilöiden läsnäolo- ja puheoikeudesta päättää asianomainen toimielin.

Vaalilain (714/1998) 14 §:n mukaan keskusvaalilautakuntaan ei nimetä edustajaa.

Tarkastuslautakunnan tehtävänä on kuntalain 121 §:n mukaan valmistella valtuuston päätettävät hallinnon ja talouden tarkastusta koskevat asiat sekä arvioida, ovatko valtuuston asettamat toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet toteutuneet. Kunnanhallituksen jäsen ei ole vaalikelpoinen tarkastuslautakuntaan. Edellä mainitulla perusteella tarkastuslautakuntaan ei nimetä kaupunginhallituksen edustajaa.

Kaupunginhallitus on hyväksyessään uuden toimintamallin päättänyt, että kaupunginhallituksen edustajan rooli eri toimielimissä määritellään valintapäätöksen yhteydessä.

Kaupunginhallitus on 19.6.2017 § 5 nimennyt seuraavat henkilöt kaupunginhallituksen edustajiksi seuraaviin toimielimiin toimikaudeksi 2017–2019:

Toimielin	Edustaja	Varaedustaja
Opetuslautakunta	Pentti Puoskari	Pentti Hakulinen
Opetuslautakunnan	Marianne Sieviläinen	Anitta Orpana

ruotsinkielinen jaosto		
Vapaa-ajanlautakunta	Vaula Norrena	Markku Weckman
Sosiaali- ja terveyslautakunta	Sakari Rokkanen	Anitta Orpana
Sosiaali- ja terveyslautakunnan jaosto	Emil Bulut	Irja Nieminen
Kaupunkisuunnittelulautakunta	Lauri Kaira	Osmo Kähkönen
Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto	Susanna Bruun	Minna Kuusela
Tekninen lautakunta	Faysal Abdi	Minna Kuusela
Teknisen lautakunnan yksityistiejaosto	Pirkko Kotila	Jussi Särkelä
Ympäristölautakunta	Mika Niikko	Timo Auvinen

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 6

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään nimetä Susanna Bruunin tilalle kaupunginhallituksen edustaja kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaostoon jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2017–2019.
Päätös:
Päätettiin nimetä Ulla Kaukola kaupunginhallituksen edustajaksi kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaostoon jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2017–2019.

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

7 § Kaunialaa koskevan perussopimuksen muuttaminen

VD/9230/00.01.00.01/2018

RV/NL/HY-L

Sotainvalidien Veljesliitto ry:n (SIV) ja Vantaan kaupungin välillä on 15.12.2006 solmittu perussopimus Kaunialaa koskevasta yhteistyöstä. Perussopimuksessa on muun ohella sovittu SIV:in perustaman Kaunialan Sairaala Oy:n osakkeiden myynnistä SIV:ltä Vantaan kaupungille.

Kaupunki on perussopimuksen ehtojen mukaisesti ostanut yhtiön osakkeita vuosien 2006–2014 aikana siten, että kaupungin nykyinen omistusosuus on 45 %. Perussopimuksen ehtojen mukaisesti SIV myy seuraavat 40 % osakkeista viimeistään 31.12.2018. Loput 15 % myydään viimeistään 31.12.2022. Kauppahinnaksi on sovittu osake-erän mukainen osakekohtainen osuus yhtiön viimeksi päättyneeltä tilikaudelta laaditun tilintarkastetun tilinpäätöksen osoittamasta omasta pääomasta. Mikäli osake-erän kaupantekohetkellä on edellisen tilikauden päättymisestä kulunut enemmän kuin neljä kuukautta, laaditaan osake-erän kauppahinnan määräämistä varten kaupantekohetkeä edeltävän kuukauden päättymishetken tilanteen mukainen tilintarkastettu tilinpäätös.

Vantaan kaupunki ja SIV ovat neuvotelleet perussopimuksen ehtojen muuttamisesta siten, että SIV myy seuraavan 40 % osake-erän kaupungille viimeistään 30.4.2019. Muutos on tarpeellinen yhtiön omaan pääomaan ja siten kauppahinnan määräytymiseen vaikuttavien erien epävarmuuksista johtuen. Kaupantekohetken ajankohtaa siirtämällä vältytään kauppahinnan mahdollisilta myöhemmiltä korjauksilta. Muilta osin sopimuksen ehdot säilyvät muuttumattomina.

Hallintosäännön 9 luvun 1 §:n 9. kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää koko kaupunkia sekä koko kaupunginjohtajan toimialaa koskevista sopimuksista.

Kaupunginhallitus on 26.11.2018 § 21 kokouksessaan päättänyt palauttaa asian valmisteluun.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 7

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) allekirjoittaa liitteenä oleva Kaunialaa koskevan perussopimuksen muutossopimus,
b) oikeuttaa konsernipalveluiden toimiala tekemään sopimukseen mahdollisesti tarvittavat tekniset korjaukset, ja
c) todeta täytäntöönpanon edellytykseksi, että Sotainvalidien Veljesliitto ry. päättää omalta osaltaan hyväksyä sopimuksen muuttamisen esitetyllä tavalla.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.
Käsittely:
Merkittiin, että talousjohtaja vs. Matti Ruusula ja apulaiskaupunginjohtaja Martti Lipponen poistuivat yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liite:
- Sopimusluonnos Kaunialaa koskevan perussopimuksen muuttamiseksi

Täytäntöönpano: konsernipalveluiden toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
konsernilakimies Noora Luoto, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

SOPIMUS PERUSSOPIMUKSEN MUUTTAMISESTA

1. OSAPUOLET

1.1. Sotainvalidien Veljesliitto – Krigsinvalidernas Brödraförbund ry (”SIV”)
Ratamestarinkatu 9 C
00520 Helsinki

1.2. Vantaan kaupunki (”Kaupunki”)
Asematie 7
01300 Vantaa

2. TAUSTA JA TARKOITUS

Osapuolet ovat 15.12.2006 tehneet perussopimuksen Kaunialaa koskevasta yhteistoiminnasta (”Perussopimus”). Perussopimuksessa on muun ohella sovittu SIV:in perustaman Kaunialan Sairaala Oy:n osakkeiden myynnistä SIV:ltä Vantaan kaupungille.

Kaupunki on perussopimuksen ehtojen mukaisesti ostanut yhtiön osakkeita vuosien 2006-2014 aikana siten, että kaupungin nykyinen omistusosuus on 45 %. Perussopimuksen ehtojen mukaisesti SIV myy seuraavat 40 % osakkeista viimeistään 31.12.2018. Loput 15 % myydään viimeistään 31.12.2022.

Kaupunki ja SIV ovat neuvotelleet perussopimuksen ehtojen muuttamisesta siten, että SIV myy seuraavan 40 % osake-erän kaupungille viimeistään 30.4.2019.

3. MUUTETTAVAT SOPIMUSEHDOT

Perussopimuksen 5.1 kohdan sopimusmääräys “*Erä IX eli seuraavat 40 prosenttia myydään yhdessä tai useammassa erässä, kun SIV katsoo sen ajankohtaiseksi, kuitenkin viimeistään 31.12.2018. Tämän jälkeen kaupunki omistaa 85 prosenttia Yhtiön osakkeista*” muutetaan kuuluman muotoon:

”Erä IX eli seuraavat 40 prosenttia myydään yhdessä erässä viimeistään 30.4.2019. Tämän jälkeen kaupunki omistaa 85 prosenttia Yhtiön osakkeista”.

4. MUUT SOPIMUSEHDOT

Alkuperäinen Perussopimus jää voimaan kaikilta niiltä osiltaan, joita ei ole tällä sopimuksella nimenomaisesti muutettu.

5. VOIMAANTULO

Tämä sopimus tulee voimaan kun kumpikin Osapuoli on sen allekirjoittanut. Mikäli sopimus allekirjoitetaan eriaikaisesti, on sopimuksen voimaantulohetki jälkimmäisen allekirjoituksen tekohetki

6. PÄIVÄYS JA ALLEKIRJOITUKSET

[Paikka ja aika]

SOTAINVALIEDIEN VELJESLIITTO – KRIGSINVALIDERNAS BRÖDRAFÖRBUND RY

VANTAAN KAUPUNKI

8 § Atomi, Aviapoliksen koulu-päiväkoti-nuorisotilan tarveselvityksen hyväksyminen

VD/7437/10.03.02.01/2018

RV/HP/PW/IK/AJW/RV/MR/KVa/KVi/HY-L

Aviapoliksen alueen rakentumisen myötä päiväkoti- ja perusopetusikäisten sekä nuorten määrät tulevat kasvamaan Veromiehen kaupunginosassa, Kehä III:n pohjoispuolella. Veromiehen alueella ei ole tällä hetkellä kouluja, päiväkoteja tai nuorisotiloja. Suuralueen nykyiset peruskoulut ja päiväkodit sijaitsevat Kehä III:n eteläpuolella, eivätkä ne riitä vastaamaan päivähoitoikäisten ja kouluikäisten määrän kasvuun. Nuorisotoimella on tiloja Pakkalassa. Aviapoliksen suuralueen päiväkotikiinteistöjen tarpeita on selvitetty syksyllä 2018 valmistuvassa alueellisessa päiväkotiselvityksessä (tilakeskus). Tarveselvitys on tehty yhteistyössä sivistystoimen, kaupunkisuunnittelun ja tilakeskuksen kanssa.

Aviapoliksen koulu-päiväkoti-nuorisotila esitetään tarveselvitysvaiheessa rakennettavaksi Veromieheen, Kehä III ja Tuusulanväylän välisen liittymän länsipuoleiselle alueelle. Tarveselvitysvaiheessa ei tunnistettu vaihtoehtoisia ja palvelutarpeeseen soveltuvia Y-tontteja. Alueella on käynnissä laaja kaavamuutos. Rälssitien 3, kiinteistötunnus 92-52-303-5, tontti on kaupungin omistuksessa. Tontti on rakentamatonta entistä viljelysmaata.

Tontin rakennettavuuteen liittyy erityisiä riskejä. Tontti on tarpeeseen nähden lähtökohtaisesti pieni, suositeltujen päiväkotien ja koululaisten välitunti toimintojen pihamäärät määrittävät tavoitekooksi pihalle noin 35 000 m², kun taas kaavassa esitetty tontti on noin 25 300 m². Lähes koko tontti on melualuetta, melua tontille aiheuttaa viereisten teiden lisäksi myös Tuusulan väylä ja Kehä III. Alueelle on käynnistymässä tarkempi meluselvitys, jossa selvitetään mm. miten rakentamisen vaiheistus vaikuttaa tontin melun määrään. Ennen ympäröivien alueiden rakentumista tarvitaan todennäköisesti meluaitoja suojaamaan piha-alueita. Meluselvityksen lisäksi on käynnissä liikennemäärien selvitys, ja siihen liittyvien hiukkasmäärien arviointi. Tällä hetkellä liikennemääristä on ristiriitaista tietoa, ja suuremmat liikennemäärät estäisivät herkkien toimintojen, koulu- ja päiväkotirakennusten ja niiden ulkoilupihojen, sijoittamisen liikenneväylien läheisyyteen liikenteen määrästä nousevien hiukkasmäärien takia. Tämä tarkoittaa sitä, että tontin käytettävyys heikkenee ja toiminnoille soveltuva pinta-ala pienenee entisestään.

Tontin pohjoisosassa kulkee tällä hetkellä palo-oja, jonka uomaa on kaavaluonnoksessa esitetty siirrettäväksi. Maaperä alueella on savea ja rakennus on paalutettava. Alueelle on tehtävä täyttöjä, koska tontti on ympäröiviä liikenneväyliä alempana. Tontilla on pilaantuneita maita, joiden takia tontilla on tehtävä massanvaihtoja. Lisäksi hulevesien hallinta alueella on haasteellista ja vaatii erityisiä viivytysratkaisuaja. Tontin länsipuolelle Äyritielle on esitetty raitovaunun reitti, ja tuleva raitovaunuliikenne aiheuttaa ainakin risteysalueille tärinää.

Aviapoliksen koulu-päiväkoti Atomi on yksi Aviapoliksen kaavarungossa määriteltyjä kiinnostavuuden kehän laadun paikoista. Niissä rakennuksen arkkitehtuurin ja kaupunkitilan rakentamisen tulee olla erityisen korkeatasoista, esteettistä ja viihtyisyyttä lisäävää. Laadun paikkojen sijainnit ovat tärkeitä visuaalisia ja toiminnallisia solmukohtia, maamerkkejä tai näkymän päätteitä, jotka auttavat orientoitumaan kaupunginosassa. Tavoitteena on luoda omaleimaista Aviapolis-kaupunkikuvaa. Ympäristön hyvä laatu ja omaleimainen ilme edistävät alueen asukkaiden ja toimijoiden viihtyisyyttä ja yhteisöllisyyttä.

Tilakeskuksen hankevalmistelussa on uudelle koulu-päiväkoti-nuorisotilalle laskettu 24.10.2018 päivätty kustannusennuste on 20,7 milj. € (alv 0 %).

Opetuslautakunta 5.11.2018 § 15 on päättänyt esittää tekniselle lautakunnalle hyväksyttäväksi Atomin, Aviapoliksen koulu-päiväkoti-nuorisotilan 24.10.2018 päivätyn tarveselvityksen.

Vapaa-ajan lautakunta 6.11.2018 § 25 on päättänyt esittää tekniselle lautakunnalle hyväksyttäväksi Atomin, Aviapoliksen koulu-päiväkoti-nuorisotilan 24.10.2018 päivätyn tarveselvityksen.

Tekninen lautakunta 11.12.2018 § 6 on päättänyt esittää kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi Atomin, Aviapoliksen koulu-päiväkoti-nuorisotilan tarveselvityksen 24.10.2018 ja sen kustannusennusteen 20,7 milj. € (alv 0 %). Lisäksi lautakunta päätti edellyttää, että koko tontin maaperä puhdistetaan. Tämän lisäksi lautakunta kehotti kiinnittämään erityistä huomiota melun- ja pienhiukkasten torjuntaan.

Hallintosäännön 9 luvun, 1 §:n kohdan 29 mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin ja kaupunkikonsernin yli 3 M€:n (alv 0 %) suuruisten toimitilainvestointi-hankkeiden tarveselvitysten ja kustannusarvioiden hyväksymisestä.

Talousjohtaja vs. toteaa, että hanke on Kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelman 2018–2027 mukainen hanke. Vuosille 2018–2021 hyväksytyssä taloussuunnitelmassa hankkeen valmistumisajaksi on arvioitu vuosi 2022 ja kustannuksiksi 18,3 milj. euroa. Tilakeskus on arvioinut määrärahatarpeen taloussuunnitelman 2019–2022 valmistelussa olevan 20,0 milj. euroa. Määrärahan tarve on tarkentunut ja se on 20,7 milj. €.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 8

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä Atomi, Aviapoliksen koulu-päiväkoti-nuorisotilan tarveselvitys 24.10.2018 ja sen kustannusennuste 20,7 milj. euroa (alv 0 %).
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Atomi, Aviapoliksen koulu-päiväkoti-nuorisotila, tarveselvitys 24.10.2018.

Täytäntöönpano: Tilakeskus

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
rakennuttaja-arkkitehti Anne Jaakola-Wondafrash, puh. 043 827 2841, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

24.10.2018

ATOMI, AVIAPOLIKSEN KOULU-PÄIVÄKOTI-NUORISOTILA

Rälssitie 3, Vantaa (Pottiniitynkatu)

uudisrakennus

TARVESELVITYS

Vantaan kaupunki
Maankäytön, rakentamisen ja
ympäristön toimiala
tilakeskus
hankesuunnittelu

Kielotie 13
01300 Vantaa

www.vantaa.fi

Sisällys

1 Tarvetietokortti ... 3
2 Perustelut tarpeelle ... 4
2.1 Palvelustrategiset linjaukset ja liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan ... 4
2.2 Koulun väestöennuste ja liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan ... 4
2.3 Päiväkodin väestöennuste ja liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan ... 5
2.4 Nuorisotoimen tilojen liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan ... 6
3 Mitoitusperusteet ja tavoitteet ... 6
3.1 Koulun toiminnalliset tavoitteet ja tilasuunnittelun tavoitteet ... 6
3.2 Päiväkodin toiminnalliset tavoitteet ja tilasuunnittelun tavoitteet ... 7
3.3 Nuorisotoimen toiminnalliset tavoitteet ja tilasuunnittelun tavoitteet ... 8
3.4 Muut tavoitteet tiloille ... 9
3.5 Tunnusluvut ja tilaohjelma ... 9
3.6 Ateriahuollon tilatarpeiden tavoitteet ... 10
3.7 Puhtauspalveluiden tavoitteet ... 10
3.8 Jätehuollon tavoitteet ... 10
3.9 Arkkitehtoniset tavoitteet ... 11
3.10 Elinkaari- ja energiatehokkuustavoitteet, muuntavuus ... 11
3.11 Lasten ja nuorten osallistaminen ... 12
4 Tontti ja rakennuspaikka ... 13
4.1 Sijainti ... 13
4.2 Hallinta, rasitteet, kaava- ja kiinteistötiedot ... 15
4.3 Tontin rakennettavuus ja pohjaolosuhteet ... 16
4.4 Piha ... 17
4.5 Liikenne, pysäköinti, kadut ... 18
4.6 Kunnallistekniikka ... 18
4.7 Rakentamisrajoitteet, ympäristö, melu ... 19
4.8 Liittyvät hankkeet ... 19
5 Tekniset järjestelmät ... 19
5.1 Rakennetekniset tavoitteet ... 19
5.1 LVI-Tekniset tavoitteet ... 20
5.2 Sähkötekniset tavoitteet ... 24
6 Väistötilantarve ... 25
7 Kustannukset ... 26
7.1 Kustannusennuste ... 26
7.2 Pääomakustannukset ja ylläpitokustannukset ... 26
7.3 Toimintakustannukset hallintokunnalle ... 26
7.4 Ensikertaisen kalustamisen ja varustamisen kustannukset ... 26
7.5 Investointi €/hoitopaikka ja oppilaspaikka ... 26
8 Rahoitus ja aikataulu ... 26
9 Riskit ... 27
9.1 Meluun ja hiukkamääriin liittyvät riskit ... 27
9.2 Kaavoitukseen liittyvät riskit ... 27
9.3 Aikatauluun liittyvät riskit ... 27
9.4 Maaperään ja rakennettavuuteen liittyvät riskit ... 27
9.5 Teknisten järjestelmien ja puron siirtämiseen liittyvät riskit ... 27
9.6 Hankkeen laajuuteen liittyvät riskit ... 28
9.7 Työturvallisuustehtävät ... 28
10 Vastuuhenkilöt / työryhmä ... 28

Liitteet:

- Liite 1: kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat
- Liite 2: tilaohjelmat
- Liite 3: Havat-riskikartta
- Liite 4: kustannuslaskelmat
- Liite 5: LVIA-liite

Kuva: Atomin sijainti, Veromiehen alue, Aviapolis

1 Tarvetietokortti

<table>
<tr><td colspan="7">Kohteen nimi:
Atomi – Aviapoliksen koulu-päiväkoti</td></tr>
<tr><td colspan="7">Tarpeen kuvaus:
Aviapoliksen alueen rakentuminen, päiväkoti- ja perusopetusikäisten sekä nuorten määrä tulee kasvamaan Veromiehen kaupunginosassa, Kehä III:n pohjoispuolella.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Liittyminen muihin hankkeisiin ja selvityksiin:
Aviapoliksen suuralueen päiväkotikiinteistöjen tarpeita on selvitetty syksyllä 2018 valmistuvassa alueellisessa päiväkotiselvityksessä (tilakeskus).</td></tr>
<tr><td colspan="7">Tarpeen perustelut:
Veromiehen alueella ei ole tällä hetkellä kouluja, päiväkoteja tai nuorisotiloja. Suuralueen nykyiset peruskoulut ja päiväkodit sijaitsevat Kehä III:n eteläpuolella, eivätkä ne riitä vastaamaan päivähoitoikäisten ja kouluikäisten määrän kasvuun. Nuorisotoimella on tiloja Pakkalassa.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Käyttäjähallintokunta:
Sivistysvirasto</td></tr>
<tr><td colspan="2">Kaupunginosa:
VEROMIES 52</td><td colspan="2">Kiinteistötunnus:
92-52-303-5</td><td colspan="3">Tontin pinta-ala:
tarve noin 35 000m^2, kaavaluonnoksessa pihan koko noin 25 300m^2</td></tr>
<tr><td colspan="2">Osoite ja tontti:
Rälssitie 3 (Pottiniitynkatu)
01510 Vantaa</td><td colspan="2">Kaavatiedot:
EI VIELÄ MÄÄRITELTY</td><td colspan="3">Rakennusoikeus:
tarve noin 11 000m^2, joka esitetty myös kaavaluonnoksessa</td></tr>
<tr><td colspan="3" rowspan="2">Tilatarve, suuruus ja kustannukset (ALV 0 %)</td><td rowspan="2">brm^2</td><td rowspan="2">htm^2</td><td rowspan="2">hym^2</td><td colspan="3">Investointikustannusennuste</td></tr>
<tr><td>€</td><td>€ / brm^2</td><td>€ / hym^2</td></tr>
<tr><td colspan="3">1.vaihe, koulu + päiväkoti
2.vaihe</td><td>n.6250
n.5000</td><td>-</td><td>4 491</td><td>20, 7milj.
-</td><td>3 312
-</td><td>4 610
-</td></tr>
<tr><td colspan="4">1.vaihe oppilasmäärä + päiväkodin tilapaikkamäärä
nuorisotoimi
(2.vaihe oppilasmäärä)</td><td colspan="3">n. 400 oppilasta ja 160 lasta
n. 200 nuorta
(n.500 oppilasta)</td></tr>
<tr><td colspan="7">Väistötilan tarve:
Ei väistötilan tarvetta.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Määrärahavaraus investointiohjelmassa:
Taloussuunnitelma 2017-2020, 1.vaihe 17 milj. € (2.vaihe 15 milj. €, ei sisälly tähän tarveselvitykseen)
Investointiohjelmassa 2019-2028 1.vaihe 20 milj. € (2.vaihe 17.55 milj. €, ei sisälly tähän tarveselvitykseen</td></tr>
<tr><td colspan="7">Hankkeen toteutusaikataulu:
1.vaihe 2019-1922, rakentamisvaihe 2021-22 ja 2.vaihe 2025-2028 (2.vaihe ei sisälly tähän tarveselvitykseen)</td></tr>
<tr><td colspan="7">Ylläpitokustannukset:
311 400 € / vuosi</td></tr>
<tr><td colspan="7">Toimintakustannukset hallintokunnalle:
Toiminnan vuosittaiset kulut sisältäen henkilöstö- ateria- ja toimintakulut ovat noin 2 710 000 €/vuosi.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Ensikertainen kalustaminen ja varustaminen: 790 000€</td></tr>
<tr><td colspan="2">Vuokravaikutus</td><td colspan="2">129 450 € / kk
22,50 € / htm^2/kk</td><td colspan="3">1 553 400 € / v,
270 € / htm^2/v</td></tr>
<tr><td colspan="4">Vuokravaikutus / oppilaspaikka + tilapaikka+ nuorisotoimi</td><td colspan="3">170 € / kk</td></tr>
<tr><td colspan="4">Laatija(t): Anne Jaakola-Wondafrash, Päivi Riehunkangas, Laura Malinen, Ari Tossavienen, Lija Jeremejeva</td><td colspan="3">Päivämäärä:
24.10.2018</td></tr>
</table>

2 Perustelut tarpeelle

2.1 Palvelustrategiset linjaukset ja liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan

Suomenkielisessä perusopetuksessa toteutetaan lähikouluperiaatetta. Oppilaiden koulumatkat ovat pääsääntöisesti alle kolme kilometriä. Oppilaaksi oton kriteerinä on oppilaan turvallinen ja lyhyt koulumatka. Vantaan kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelman 2018-2027 mukaisesti yhtenäiskouluja pyritään rakentamaan aina, kun se on toiminnallisesti ja taloudellisesti mahdollista.

Keskeisten palveluverkkolinjausten (Vantaan kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2018–2027) mukaan varhaiskasvatus järjestetään lähipalveluna myös uusilla asuinalueilla. Varhaiskasvatuksen strategiana on lisätä yksityisen varhaiskasvatuksen osuutta maltillisesti. Palveluverkkoa kehitetään uudishankkeilla, joiden optimikoko on noin 160–192 tilapaikkaa. Tilat ovat uuden oppimisympäristön mukaiset ja joustavat erilaisiin toiminnallisiin tarpeisiin sekä organisaation ulkopuolisille käyttäjille varhaiskasvatuksen aktiivisen toiminta-ajan ulkopuolella.

Uudessa 1.1.2017 voimaantulleessa nuorisolaissa nuorisotyö ja politiikka kuuluvat kunnan tehtäviin. Lain mukaan kunnan tulee luoda edellytyksiä nuorisotyölle ja toiminnalle järjestämällä nuorille suunniteltuja palveluja ja tiloja sekä tukemalla nuorten kansalaistoimintaa. Kunnan tulee tarkoitettua tehtävää hoitaessaan olla tarpeen mukaan yhteistyössä muiden nuorille palveluja tuottavien viranomaisten sekä nuorten, heidän perheidensä, nuorisoalan järjestöjen, seurakuntien ja muiden nuorisotyötä tekevien tahojen kanssa.

2.2 Koulun väestöennuste ja liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan

Aviapoliksen suuralueen nykyiset peruskoulut sijaitsevat Kehä III:n eteläpuolella. Pakkalan ja Tammiston kaupunginosien alueella sijaitsee kolme yhtenäiskoulua, jotka ovat Veromäen koulu, Kartanonkosken koulu sekä Vantaan kansainvälinen koulu. Lisäksi Ylästön kaupunginosassa sijaitsee Ylästön koulu, jonka laajennus yhtenäiskouluksi valmistuu lukuvuodeksi 2019–2020. Siihen saakka Ylästön alueen yläkouluikäiset käyvät koulua pääsääntöisesti Vantaankosken koulussa, joka on Aviapoliksen suuralueen ulkopuolella. Alueen kouluissa on Ylästön koulun laajennuksen valmistuttua lukuvuodeksi 2019–2020 yhteensä 3158 oppilaspaikkaa.

Alueen koulujen oppilasmäärä oli virallisena tilastointipäivänä 20.9.2018 2746 oppilasta. Luvussa ei ole mukana Vantaankosken koulussa käyviä ylästöläisiä yläkouluikäisiä, joita on arviolta 250 henkilöä, mutta jotka syksystä 2019 alkaen käyvät yläkoulua Aviapoliksen alueella Ylästön yhtenäiskoulussa.

Aviapoliksen suuralueen perusopetusikäisten määrän ennustetaan Vantaan virallisen väestöennusteen 2018 – 2028 mukaan nousevan hieman ennusteajanjakson ensimmäisellä puolikkaalla, mutta kääntyvän lievään laskuun ennusteajanjakson loppua kohti. Tulevaisuudessa suuralueen perusopetusikäisten määrä kasvaa Veromiehen kaupunginosassa,

Kehä III:n pohjoispuolella. Väestöennusteen ensimmäisen puoliskon aikana perusopetusikäisten määrä kasvaa Veromiehen kaupunginosassa 140 henkilöllä ja ennusteajanjakson loppuun mennessä kasvu on 351 henkilöä.

Aviapoliksen suuralueen ja Veromiehen kaupunginosan perusopetusikäisten määrän kehitys Vantaan virallisen väestöennusteen 2018–2028 sekä Vantaan kansainvälisen koulun arvioidun oppilasmäärän kasvun vaikutus alueen oppilaspaikkatarpeeseen

Vantaan virallinen väestöennuste 2018 - 2028											
3 Aviapolis	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
alakouluikäiset	2001	1981	1974	2004	1979	1921	1896	1870	1878	1875	1887
yläkouluikäiset	856	891	918	921	938	963	1007	987	963	948	935
Aviapoliksen alueella asuvat yhteensä	2857	2872	2892	2925	2917	2884	2903	2857	2841	2823	2822
Alueen ulkopuolelta tulevat oppilaat n. *	250	250	250	250	250	275	300	325	325	325	325
Yhteensä	3107	3122	3142	3175	3167	3159	3203	3182	3166	3148	3147

* Kansainväliseen kouluun tulee Aviapoliksen alueen ulkopuolelta oppilaita noin puolet koulun oppilasmäärästä. Vuodesta 2023 alkaen Rekolanmäen koulun englanninkielisiltä luokilta tullaan Vantaan kansainväliseen kouluun 7. luokalle

Vantaan virallinen väestöennuste 2018 - 2028											
52 Veromies	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
alakouluikäiset	11	23	33	54	82	115	147	175	208	239	270
yläkouluikäiset	2	5	10	18	28	38	51	64	74	84	94
yhteensä	13	28	43	72	110	153	198	239	282	323	364

Sen lisäksi, että nykyisten koulujen oppilaspaikat eivät riitä vastaamaan alueen oppilasmäärän kasvuun, etenkin alakouluikäisten lasten määrän kasvaessa helpommin saavutettavissa olevan palvelun tarve kasvaa myös Veromiehen kaupunginosassa. Näin ollen ensimmäisessä vaiheessa on tarpeen toteuttaa alakoulutiloja ja laajennus yhtenäiskouluksi toteutetaan tarpeen mukaan myöhemmin.

Aviapoliksen suuralueelle kohdistuu oppilasmäärän osalta painetta myös Vantaan kansainväliseen kouluun, sillä palvelun kysyntä on lisääntynyt ja englanninkielisiä alakoululuokkia on lisätty Länsi- ja Keski-Vantaan lisäksi myös Itä-Vantaalle. Näiltä englanninkielisiltä luokilta oppilaat siirtyvät luokille 7–9 kansainväliseen kouluun, mikä lisää suuralueen oppilaspaikkojen kokonaistarvetta lukuvuodesta 2023–2024 alkaen noin 25 oppilaalla vuosittain noin kolmen vuoden ajan.

2.3 Päiväkodin väestöennuste ja liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan

Aviapoliksen suuralueen varhaiskasvatusikäisten määrän ennustetaan Vantaan virallisen väestöennusteen 2018-2028 mukaan pysyvän ennustekauden ensimmäisellä puolikkaalla lähes ennallaan. Tämän jälkeen suuralueen lasten määrä kasvaa vuoteen 2028, jolloin

lapsimäärä on 269 lasta enemmän kuin vuonna 2018. Veromiehen kaupunginosassa lasten määrän ennustetaan kasvavan vuoteen 2023 noin kahdella sadalla lapsella. Ennustekauden lopussa kasvu on 444 lasta.

Taulukko: Aviapoliksen suuralueen ja Veromiehen kaupunginosan varhaiskasvatusikäisten määrän kehitys Vantaan virallisen väestöennusteen 2018–2028 mukaan

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Muutos 2018-2028
Aviapoliksen suuralue	1941	1891	1861	1870	1890	1922	2008	2052	2108	2158	2210	269
Veromiehen kaupunginosa	31	44	62	101	147	203	264	318	372	426	475	444

Suuralueen nykyiset päiväkodit sijaitsevat Kehä III eteläpuolella ja vastaavat lähipalveluna alueen tarpeisiin. Atomin varhaiskasvatustilat tarvitaan vastaamaan Veromiehen kaupunginosan kasvavaan tarpeeseen ja ne toteutetaan omana hankkeena koulutilojen yhteyteen. Alueelle on suunnitteilla myös yksityisen palveluntuottajan järjestämä päiväkoti.

Aviapoliksen suuralueen päiväkotikiinteistöjen tarpeita on selvitetty syksyllä 2018 valmistuvassa alueellisessa päiväkotiselvityksessä (tilakeskus).

2.4 Nuorisotoimen tilojen liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan

Vantaalla nuorisotilat ovat monikäyttötiloja, joita kaupungin järjestämän nuorisotyön lisäksi käyttävät monet erilaiset toimijat, mm. järjestöt, koulut ja nuorten omaehtoiset ryhmät. Tilojen sijoittuminen esim. koulun tai ostoskeskuksen yhteyteen tukee nuorisotyön strategisia linjauksia. Strategisten linjausten toteutumista edellyttää myös nuorisotilojen sijainti keskeisillä paikoilla, nuorisotyötä tehdään painotetusti siellä missä tarve on suurin. Aviapoliksen alueen hyvin voimakkaan rakentumisen sekä sen myötä nuorten määrän tuleva suuri kasvu ja nuorisotyön tarve, on perustana Aviapoliksen alueen nuorisotyöhän resursointiin.

3 Mitoitusperusteet ja tavoitteet

3.1 Koulun toiminnalliset tavoitteet ja tilasuunnittelun tavoitteet

Koulutilojen suunnittelua ohjaa syksyllä 2016 käyttöönotettu uusi opetussuunnitelma, joka asettaen opetustiloille uudenlaisia vaatimuksia. Opetussuunnitelmassa nähdään oppija aktiivisena toimija, ja opettajan rooli muuttuu oppimisen ohjaajaksi ja valmentajaksi. Ilmiöpohjainen oppiminen tai pari- ja tiimiopettajuus vaativat koulutiloilta joustavuutta ja suurempia tilakokonaisuuksia.

Vantaan kaupungin opetustilojen suunnitteluun on laadittu yhteistyössä sivistysviraston ja tilakeskuksen kanssa koulusuunnitteluohje vuonna 2017. Opettajien ja oppilasryhmien yhteistyö edellyttää tiloja, joissa mahdollistuvat vuorovaikutus, oppilaan aktiivinen rooli

opiskelussa, TVT:n käyttö ja tarvittaessa mahdollisuus häiriöttömään opiskeluun opettajan välittömässä ohjauksessa. Koulutilojen ja kalusteiden tulisi olla helposti järjestettävissä uudelleen ryhmän ja tehtävän vaatimusten mukaan. Tilojen tulee olla turvalliset, terveelliset ja muunneltavat. Toimintaa ja muunneltavuutta tukee kenkien ja päällysvaatteiden keskitetty säilytys. Myös oppimistilojen ja muiden toimintaa tukevien tilojen välinen saavutettavuus koulurakennuksen sisällä tulee olla toimiva.

Uusi oppimisympäristö rakentuu moduuleista, joissa on yhteiskäytössä olevia tiloja eri ikäisiä oppilaita varten. Solutilat on suunniteltu laskennallisesti noin 100 oppilaan käyttöön. Ne muodostavat omat ääni- ja toimintamaailmansa, jossa aikuiset ja lapset työskentelevät opetuksellisena ja kasvatuksellisena tiiminä. Solun tilat muokkautuvat tarpeen mukaan joustavasti pien- ja suurryhmäopetukseen sekä yksilötyöhön. Tiloja jaetaan esim. akustisilla kevyillä jakoseinillä tai kalusteilla pienemmiksi ja/tai rauhallisemmiksi työskentelytiloiksi. Koulutilat voidaan jakaa eri oppimisen tiloiksi seuraavan jaottelun perusteella: kognitiivisen oppimisen, sosiaalisen oppimisen, tekemällä oppimisen ja vetäytymisen tilat.

3.2 Päiväkodin toiminnalliset tavoitteet ja tilasuunnittelun tavoitteet

Varhaiskasvatus on suunnitelmallista ja tavoitteellista kasvatuksen, opetuksen ja hoidon muodostamaa kokonaisuutta, jossa painottuu pedagogiikka. Tätä tukee kehittävä, oppimista edistävä, terveellinen ja turvallinen oppimisympäristö.

Vantaalla laadittiin vuonna 2017 tilakeskuksen ja sivistysviraston yhteistyössä varhaiskasvatuksen tilasuunnitteluohje. Ohjeen mukaisesti oppimisympäristö tukee erilaisia pedagogisia toimintatapoja ja tilat ovat muunneltavia sekä auttavat erilaisten oppimis- ja leikkitilanteiden toteuttamisessa.

Varhaiskasvatuksen lapsiryhmä koostuu kahden kasvattajan muodostamasta tiimistä, jolloin lapsimäärä on minimissään kahdeksan ja maksimissaan kuusitoista. Kotialue muodostuu kahdesta kasvattajatiimistä (minimissään 16 lasta, maksimissaan 32 lasta), jotka tekevät toiminnallista yhteistyötä ja käyttävät yhteisesti osaa tiloista.

Tiloissa on mahdollista toteuttaa pienryhmätyöskentelyä 4-8 hengen ryhmissä ja ne ovat monikäyttöisiä. Perushoitoa varten tehdyt ratkaisut eivät haittaa toiminnallista oppimista ja kasvattaja pystyy muokkaamaan kaikkia käytössä olevia tiloja dynaamisesti käsiteltävän asian mukaisesti.

Lapsiryhmällä on hiljainen ja visuaaliselta ilmeeltään rauhallinen tila, joka mahdollistaa rauhoittumisen sekä keskittymisen käsiteltävään asiaan. Lisäksi kotialueilla on tähän tarkoitukseen myös pienryhmätiloja. Päiväkodissa on tila, joka mahdollistaa ryhmäliikkumisen ja yhteisöllisen kokoontumisen. Päiväkodissa on mahdollista toteuttaa hallitusti monipuolista materiaalien käyttöä (vesi, hiekka, puu) vaativia leikkejä ja ohjelmaa.

Tilat tukevat eri-ikäisten lasten perushoidon sujuvaa järjestämistä. Pienten lasten hoidolle ja pesemiselle on toimivat ja miellyttävät tilat. Lasten liikkuminen päiväkodissa on

selkeää ja helppoa ja tilat on suunniteltu lasten mittakaavan mukaisesti ja helposti lasten hahmotettaviksi. Vanhempien on sujuvaa tuoda ja hakea lapsensa päiväkodista. Tilat tukevat lasten ja henkilökunnan hyvinvointia ja ovat viihtyisät. Päiväkodissa on rauhallisia tiloja keskusteluihin perheiden ja yhteistyötahojen kanssa sekä henkilökunnan kirjalliseen työskentelyyn.

Päiväkodin toiminta-aika on kello 6.00 -18.00.

Päiväkodin ja koulun sydän on ruokailutila, kotikeittiö ja liikuntatilat. Tilat kokoavat koko Atomin lapset, oppilaat ja henkilökunnan ruokailemaan, liikkumaan sekä yhteisiin hetkiin. Muut tilat sijoittuivat helposti hahmotettavasti eri puolille kiinteistöä.

Tilat tukevat lasten ja henkilökunnan hyvinvointia ja ovat viihtyisät. Eri puolilla kiinteistöä on rauhallisia tiloja keskusteluihin perheiden ja yhteistyötahojen kanssa sekä henkilökunnan kirjalliseen työskentelyyn. Tilat suunnitellaan muuntojoustavina myös ulkopuolisia toimijoita ja iltakäyttäjiä huomioiden. Liikuntatilojen toteutuksessa otetaan huomioon myös vapaa-ajan käytön tarpeita.

Varhaiskasvatuksen tavoitteena on saada teknologia palvelemaan kasvatuksellisia ja opetuksellisia päämääriä. Lasten käyttöön tarkoitetut tietokoneet ja tabletti -laitteet ovat osa lapsiryhmän oppimisympäristöä. Teknologian hyödyntämisellä tuetaan vapautta valita oppimisen tiloja. Tavoitteena on, että digitaaliset oppimateriaalit, mobiilipalvelut ja pelillisyys oppimisessa ja opetuksessa tulevat luontevaksi osaksi koulu- ja varhaiskasvatuspäivää.

3.3 Nuorisotoimen toiminnalliset tavoitteet ja tilasuunnittelun tavoitteet

Nuorisotyö ja -tila tulee tarjoamaan lapsille ja nuorille maksutonta harrastustoimintaa, nuorten iltoja, nuorten osallisuutta, kasvun tukea, kasvatuksellista ohjausta ja neuvontaa, palveluohjausta. Nuorisotyötä tehdään yhdessä lukuisien eri toimijoiden kanssa voimavaroja yhdistäen ja koordinoiden. Nuoret ovat keskeisessä roolissa toiminnan ideoinnissa, suunnittelussa ja myös toteutuksessa, ”nuoret nuorille” -filosofialla. Tavoitteena on saada vakiintuneesti n. 200-300 eri nuorta toiminnan pariin.

Tilojen keskiössä on ” nuorten tila” -jota myös voi nuorisotyön lisäksi koulu käyttää päivisin, sekä muina aikoina esim. järjestöt ja nuorten toimintaryhmät. Nuorisotyön käyttö painottuu iltapäiviin ja eritysesti iltoihin, koulupäivän jälkeisiin aikoihin. Nuorisotilan kotipesä voi olla kompakti n. 250 -300 m2, jos koulun muita tiloja on nuorisotyön ja tilan käytössä koulupäivien jälkeen. Tilan tulee olla monikäyttöinen, niin että samanaikaisesti tilassa voi toimia useampia eri toimintaryhmiä (esim. liikunta, kokkaus, pelit, taide, musiikki), tilan tulee myös tarjota olohuone vapaamuotoiseen keskusteluun nuorille sekä järjestöjen toiminnoille. Järjestöt tarvitsevat tilaa hyvin erilaisiin toimintoihin, tapahtumiin sekä kokouksiin.

Tilan keskeinen sijainti rakennuksessa on tärkeää. Se antaa mahdollistaa tilojen tehokkaan yhteiskäytön puolin ja toisin. Helppo lyhyt yhteys rakennuksen muihin tiloihin luo edellytykset monikäyttöisyydelle.

3.4 Muut tavoitteet tiloille

Rakennuksen jatkosuunnittelussa etsitään synergia-etuja eri toimintojen ja käyttäjäryhmien välillä. Tilojen monipuolinen yhteiskäyttö ja muunneltavuus ovat lähtökohtia suunnittelussa. Rakennuksen rakenteiden ja tilaratkaisun tulee olla joustava ja eri käyttötarkoituksia mahdollistava. Tilat suunnitellaan niin, että ne mahdollistavat monipuolisen iltakäytön. Rakennukseen tehdään vähintään yksi hissi, joka on mitoitettu pyörätuolia käyttäville.

Rakennuksen teknisten järjestelmien suunnittelussa varaudutaan tilojen monipuoliseen käyttöön. Langaton verkko toimii Atomin kaikissa tiloissa ja lähiympäristössä. Lisäksi sähköpistokkeita muun muassa tvt-laitteiden latausta ja käyttöä varten on riittävästi ja eripuolilla oppimistilaa.

Atomin tilojen tulee olla hyvin valaistuja ja akustoituja. Lattiamateriaalien valinnassa huomioidaan akustiikan lisäksi kengättömyys ja materiaaleille asetetut tekniset vaatimukset sekä tilakeskuksen ohjeistus lattiamateriaalien valintaan.

3.5 Tunnusluvut ja tilaohjelma

Perusopetuksen tarve I vaiheessa on noin 400 oppilaan alakoulu. Henkilökuntaa koulua varten tulee noin 40 henkeä.

Varhaiskasvatuslain (2016) mukaan yhtä hoito- ja kasvatushenkilöä kohden saa olla lapsia:

- alle 3-vuotiaita enintään 4 lasta / 1 hoito- ja kasvatustehtävässä oleva henkilö
- ja 3 vuotta täyttäneitä enintään 8 lasta / 1 hoito- ja kasvatustehtävässä oleva henkilö.

Vantaa ei ole nostanut 3-vuotta täyttäneiden lasten suhdelukua seitsemästä kahdeksaan lapseen / hoito- ja kasvatustehtävässä oleva henkilö. Uusissa päiväkodeissa tilat mitoitetaan kuitenkin suhdeluvun 8 lasta / hoito- ja kasvatustehtävässä oleva henkilö mukaan.

Tilapaikkoja yhteensä 160.
- Yhden kotialueparin tilapaikat (8+8) + (8+8) lasta, 32 tilapaikkaa
- yhteensä 5 x 32 = 160 tilapaikkaa.

Päiväkotiin tulee päiväkodin johtaja, hoito- ja kasvatushenkilökuntaa enimmillään 20 henkilöä sekä vuosittain vaihdellen avustavaa henkilöstöä tai opiskelijoita 2-4 henkilöä, yhteensä 23-25 henkilöä.

Nuoristoimen vakituinen henkilökuntamäärä on 3 henkeä. Tiloissa tulee viikoittain eri toimintojen puitteissa mm. pienryhmien ohjaamisessa ja harrastustoiminnoissa työskentelemään 6-8 henkilöä. Lisäksi kiinteistössä työskentelee ateria- ja puhtauspalveluiden henkilöstöä.

Tilamitoitus perustuu Vantaan kaupungin koulusuunnittelun ohjeisiin ja päiväkotien tilasuunnittelun ohjeisiin sekä Vantaan yleisiin suunnitteluohjeisiin. Atomin huonetilaohjelma on liitteessä 2.

3.6 Ateriahuollon tilatarpeiden tavoitteet

Keittiö on valmistuskeittiö, lähteviä annoksia ei ole.

Huomioitavat ateriahuollon tilatarpeita suunnitellessa:

- Keittiön huoltoliikenteen on oltava vaivatonta.
- Jätehuolto ja rullakko/pahvi ja laatikko varaston oltava riittävän suuret ja kohtuullisen matkan päässä keittiöstä.
- Ruokailutilassa päiväkotilaisille tulee olla ateriabuffet joko seinänvieressä yksipuoleisena, tai keskemmällä kaksipuoleisena.
- salissa ruokailevin päiväkotilasten määrä vaikuttaa linjaston kokoon ja istumapaikkojen määrään.
- Päiväkärryjä käytetään pienten lasten ateriointiin.
- Koululasten ruokailuun varataan ruokasaliin kaksipuoleinen linjasto ala-asteelle matalampi 750mm korkuinen, yläasteenlinjastolle jätetään optiona tila (sähkö ja vesiliitäntävalmius, sekä lattiakaivot)
- linjastotila olisi hyvä rakentaa hiukan erilleen ruokasalista
- Ruokailuun kuluva aika (porrastusten määrä) on riippuvainen salilla olevista istumapaikoista.
- Mikäli päiväkoti on kaksikerroksinen, toiseen kerrokseen lähelle hissiä asennetaan allaspöytä. Allaspöydän alla on tila pesutarvikkeille ja jäteastialle (lukittava) sekä kotitalousjääkaapit välipalatarpeille ja juomille. Toteutusratkaisu tarkistetaan hankesuunnitelmavaiheessa.
- Aterioiden kuljetukseen varataan verkkovirralla toimivat kevytrakenteiset hygieniamuoviset kylmä/lämpökuljetusvaunut. Toteutusratkaisu tarkistetaan hankesuunnitelmavaiheessa.

3.7 Puhtauspalveluiden tavoitteet

Puhtauspalvelujen tavoitteena on aikaan saada puhtaita ja sisäilmaongelmattomia tiloja, joiden pinnat on helppo pitää puhtaana, esim. yläpölyjen kerääntymistä on suunnitteluratkaisuissa vältettävä. Tavoitteena on myös yhtenäistää materiaalivalintoja. Kaikki käytettävät materiaalit ja tilaratkaisut toteutetaan mahdollisimman kestävistä, tehokkaista ja edullisesti ylläpidettävistä tuotteista. Rakennuksen tulee olla kaikilta osin helposti puhtaana pidettävä ja julkisen tilan kulutusta kestäviä. Rakennuksen puhtausluokka P2.

3.8 Jätehuollon tavoitteet

Jätehuolto toteutetaan syväkeräyssäiliöin; sekajätteelle, biojätteelle, kartonkijätteelle ja puolitettu säiliö lasi- ja metallijätteelle. Jätepisteiden tulee sijaita lähellä keittiötä ja kulku

jätepisteelle tulisi olla mahdollisimman lyhyt myös siivouksen näkökulmasta. Syväsäiliöiden tyhjennyksessä tulee ottaa huomioon jäteauton vaatima kääntösäde.

3.9 Arkkitehtoniset tavoitteet

Aviapoliksen koulu-päiväkoti Atomi on yksi kaavarungossa määriteltyjä kiinnostavuuden kehän laadun paikoista. Niissä rakennuksen arkkitehtuurin ja kaupunkitilan rakentamisen tulee olla erityisen korkeatasoista, esteettistä ja viihtyisyyttä lisäävää. Laadun paikkojen sijainnit ovat tärkeitä visuaalisia ja toiminnallisia solmukohtia, maamerkkejä tai näkymän päätteitä, jotka auttavat orientoitumaan kaupunginosassa. Tavoitteena on luoda omaleimaista Aviapolis-kaupunkikuvaa. Ympäristön hyvä laatu ja omaleimainen ilme edistävät alueen asukkaiden ja toimijoiden viihtyisyyttä ja yhteisöllisyyttä. Kaavarungon mukaan laadun paikan mittakaava ja vaikuttavuus voi vaihdella: Se voi olla pysähtymisen paikkoja, kuten rakennuksen sisäänkäyntejä ja etupihoja tai tärkeitä katuympäristön paikkoja tai julkisivussa voi olla poikkeava käsittelytapa tai rakennuksessa voi olla muusta ilmeestä erottuva erilainen muoto tai jokin muu kiehtova erityispiirre. (lähde: Aviapolis-kaavarunko 14.3.2016, s.47)

Atomin osalta tavoitteet määritellään hankesuunnitteluvaiheessa tulevan SR-kilpailun arviointikriteereiksi yhteistyössä kaupunkisuunnittelun kanssa.

Kuva: Aviapolis-kaavarunko 14.3.2016, palveluiden alueet merkitty kuvaan violetilla värillä, kiinnostavuuden kehä keltaisella värillä

3.10 Elinkaari- ja energiatehokkuustavoitteet, muuntavuus

Uudisrakennuksen suunniteltu käyttöikä on perustusten ja rungon osalta 100 vuotta, täydentäviltä osien osilta 50 vuotta ja järjestelmien osalta 25–35 vuotta.

Vantaan lähes nollaenergiakonseptin energiatehokkuuden tavoitetaso laskennalliselle energiatehokkuuden vertailuluvulle (E-luku) on 85 kwhE/m2 a (ympäristöministeriön asetusluonnoksessa uuden rakennuksen energiatehokkuudesta opetusrakennuksen ja päiväkodin vertailuluku on 100 kwhE/m2 a). Lähes nollaenergiarakennuksen suunnittelu edellyttää kaikkien suunnittelualojen saumatonta yhteistyötä. Paikallinen uusiutuva energia tuotetaan joko rakennukseen integroitavilla tai vesikatolle asennettavilla aurinkopaneeleilla. Kustannuksissa varaudutaan toteuttamaan hanke Vantaan lähes nollaenergiakonseptin mukaisesti.

Rakennus-, rakenne-, sähkö- ja LVI- teknisissä suunnitelmissa kiinnitetään erityistä huomioita sisäilman laatuun, rakennusfysikaaliseen toimivuuteen, ulkovaipan sisäpinnan tiiveyteen, valaistukseen, energiatehokkuuteen sekä äänenvaimennukseen.

Elinkaaritehokkuutta tukee rakennuksen muunneltavuus ja monikäyttöisyys, käytön ja iltakäytön tehokkuus.

3.11 Lasten ja nuorten osallistaminen

Lasten osallistamisprosessi uudisrakennushankkeeseen selvitetään hankesuunnitelmavaiheessa. Lisäksi osallistamista toteutetaan pedagogisen suunnitelman yhteydessä.

4 Tontti ja rakennuspaikka

4.1 Sijainti

Kuva: ilmakuva Aviapoliksen alueelta, Atomin tontti estetty punaisella katkoviivalla ympyröitynä

Veromiehen kaupunginosaa rajaa idässä Tuusulan-väylä ja etelässä Kehä III. Aviapolis on muutoksen alla oleva aluekokonaisuus, uusi alueen kaavatyö on käynnistynyt, ja osaa alueesta rakennetaan jo. Aviapoliksen koulu-päiväkodin tontti sijoittuu Rälssitien ja Äyritien risteyksen koilliskulmaan. Pohjoisessa tonttia rajaa Palo-oja. Aviapolis-alueelle tulee alustavien suunnitelmien mukaan sijoittumaan myös kaksi muuta palveluiden korttelialuetta. Tarveselvitysvaiheessa ei tunnistettu vaihtoehtoisia ja palvelutarpeeseen soveltuvia Y-tontteja.

Kuva: viistoilmakuva Aviapoliksen alueelta, Atomin tontti estetty punaisella katkoviivalla ympyröitynä

Aviapoliksen alue on toistaiseksi suurimittakaavaista työpaikkojen aluetta, mutta tulevaisuudessa se tulee olemaan monipuolinen työnteon, asumisen, palvelujen ja virkistyksen kaupunki. Tärkeimmät viheralueet ovat Plootukallio ja Pyttisberget. Kehä III:n varteen on rakennettu 2000 -luvulla toimistorakennuksia. Tuusulanväylän varrella on teollisuutta ja varastotoimintaa, kulttuurihistoriallisesti edustavimmat esimerkit ovat vanhat, punatiili-

set Auramon sekä Wihurin ja Wiiman rakennukset. Uudemman kerrostuman tuovat autoliikkeiden liikerakennukset. Tikkurilantien eteläpuolella sijaitsevat alueen kaarikattoiset ns. Huberin hallit, jotka ovat kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittäviä. Kaiken kaikkiaan Aviapoliksen alueella sijaitsee yhdeksän kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävää ja neljä merkittävää kohdetta. Maisemallisesti alue sijoittuu laajan reunamuodostuma-selänteen ja laajan savitasangon saumaan. *(lähde: Aviapolis-kaavarunko 14.3.2016)*

Aviapoliksen ensimmäiset korttelialueet valmistuvat vuoteen 2020 mennessä, kokonaisuudessaan muutos kestää vuosikymmeniä. Kaavarungon visio ”houkutteleva ja kestävä mahdollisuuksien lentokenttäkaupunki, joka elää ympäri vuorokauden” sekä työtä ohjaavat kuusi tavoitetta hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 18.8.2015. Tavoitteista suunnittelutyössä merkittävimmäksi on noussut käveltävä korttelikaupunki. Aviapolis mahdollistaa 60 000 työpaikan sijoittumisen alueelle sekä elämisen ja asumisen kaupunginosan rakentumisen 20 000 asukkaalle. *(lähde: Aviapolis-kaavarunko 14.3.2016)*

Kaavasuunnittelu pohjautuu kansainvälisessä Aviapolis Urban Blocks (AUB) -ideakilpailussa yhtenä parhaista palkittuun ehdotukseen, jota työstetään eteenpäin ehdotuksen tekijöiden, Mandaworks AB:n ja MASSLab LDA:n kanssa. Kilpailu ratkaistiin 1.9.2017.

Liite 1: kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat

4.2 Hallinta, rasitteet, kaava- ja kiinteistötiedot

Rälssitien 3, kiinteistötunnus 92-52-303-5, tontti on kaupungin omistuksessa. Tontti on rakentamatonta entistä viljelysmaata, joka on selvästi Rälssitietä alempana. Tontilla kasvaa lehtipuita. Tontin kaavoitus on käynnissä. Tonttijako laaditaan tarvittaessa erillisissä kaavamuutoksissa.

Uudenmaan maakuntakaava 2011 Suunnittelualue on taajamatoimintojen aluetta ja kehäkaupungin kehittämisvyöhykettä. Alueella ei ole tunnettuja uhanalaisten eläinten tai kasvien esiintymiä. Vantaan yleiskaava 2007 Suunnittelualue on asunto- ja työpaikka-aluetta(A/TP). Aviapoliksen kaavarunko 2016 -mukaan alue on sekoittuneiden kaupunkitoimintojen aluetta, palvelujen aluetta, asumisvaltaista, sekoittuneiden kaupunkitoimintojen aluetta ja viheraluetta. Alueen voimassa olevat asemakaavat ovat vuosilta 1985,1987, 1998, 1999 ja 2017. Niissä alue on osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten ja laitosten korttelialueiksi, hotellirakennusten korttelialueiksi, puistoiksi ja katualueiksi.

Alueen kaavaluonnos pohjautuu Urban Blokcks -kilpailuun. Kaavaluonnoksen tavoitteiden mukaan alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla korkeatasoista. Rakennus tulee jatkaa toiminnallisiin osiin, joiden muodoissa, väreissä ja yksityiskohdissa on vaihtelua. Yleisölle avautuvia tiloja tulee sijoittaa kaupunkikuvallisesti merkittäviin paikkoihin; Äyritien ja Rälssitien risteykseen ja Pottiaukion laidalle. Äyritien ja Rälssitien kulmaa tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee pääosin kivetä ja käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa. Kortteliin tulee sijoittaa taidetta, jonka aiheena on vesi. Rakennuksen tulee rajata Pottiaukiota niiltä

osin, kun tontti rajautuu aukioon. Vihertehokkuuden tavoiteluku on 1,2. Hulevedet tulee imeyttää tontilla.

Liite 1: kaavaote ja – määräykset (luonnos), rasitteet, melukartta ja johtokartat

Kuva: näkymä tontille Äyritien suunnasta

4.3 Tontin rakennettavuus ja pohjaolosuhteet

Maalajikartan mukaan tontin maalaji on pääasiassa savea. Aviapoliksen alue sijoittuu alavalle savitasangolle, josta pistää esiin pieniä moreenikumpareita. Alueen savikot ovat olleet 1930-luvulla laajasti viljelyksessä. Hyvä liikenteellinen sijainti on maisemarakenteen vastaisesti tuonut entisille pelloille raskasta rakentamista ja huonojen perustamisolosuhteiden vuoksi läheisillä tonteilla on tehty paljon maantäyttöjä.

Vantaan kaupungin linjauksen mukaan kaikessa talonrakentamisessa noudatetaan Vantaan kaupungin hulevesiohjetta, jossa edellytetään sadevesien viivytystä tontilla. Savimaalla sadeveden imeytyminen on hidasta ja koska maa on tasaista, on purojen virtaus hidasta. Kaavarungossa todetaan, että alueen rakentamisen lisääntyessä edelleen tulee hulevesitulvien välttämiseksi sekä selänteellä että savitasangolla käyttää kaikki keinot tulvahuippujen tasaamiseksi: viherkatot, läpäisevät pinnoitteet, huleveden viipymäaltaat ym. ratkaisut.

Alue sijaitsee entisen Grönbergin lyijysulaton laskeuma-alueella, ja tontilla on pilaantuneita maita. Rakennuspaikan maa-aineksen pilaantuneisuus on tarkistettu ja tutkittu tarveselvitysvaiheessa. Kustannuksista pilaantuneiden maiden osalta vastaa Kuntek.

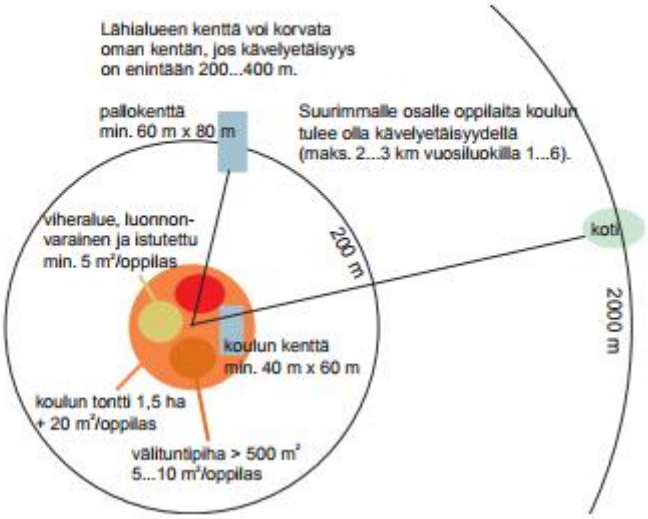
Rakennuspaikalta on alustavat arviot perustamisolosuhteista. Palo-ojan eteläpuolelta on 4 kairausta, joiden mukaan savikerros on noin 2-3 m paksu. Alustavien laskelmien mukaan alueellinen stabiliteetti on riittävä. Perustamistapa voidaan määrittää tarkemmin rakennuspaikkakohtaisen pohjatutkimuksen jälkeen. Alueilla tulisi suorittaa lisäkairauksia, kun rakennuksen sijainti on tiedossa. Kaikki rakennukset salaojitetaan ja perustusrakenteet routasuojataan.

Liite 1: kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat

4.4 Piha

Pihan suunnittelussa huomioidaan kiinnostavuuden kehä ja siihen liittyvät tavoitteet. Päiväkodin ja koulun piha suunnitellaan Vantaan kaupungin suunnittelu-ohjeiden mukaisesti.

Päiväkodin lasten käytössä olevan piha-alueen mitoitusperusteena tavoitteena voi pitää 20 m2 /tilapaikka (1600x20=3200m2). Koulun välituntipihan kokotavoite on 5-10m2 (900x10= 9000m2).



Kuva: pihan mitoituksen ja suunnittelun periaatteita, RT -ohje koulutilojen suunnittelusta

Päiväkodin ja koulun piha on osa oppimisympäristöä. Se suunnitellaan virikkeiseksi oppimisympäristöksi, joka tukee pedagogisten tavoitteiden toteutumista ja kannustaa liikkumaan. Pihassa korostuvat suojaisuus, turvallisuus ja toiminnallisuus. Päiväkodin piha aidataan.

Piha suunnitellaan helposti valvottavaksi. Pihan suunnittelussa otetaan huomioon monipuolinen käyttö, toiminnallisuus, valvottavuus, ilkivaltaa ehkäisevät tekijät sekä kiinteistönhuollon tarpeet. Erityistä huomiota kiinnitetään ulkotilojen pienilmastoon. Pihalle suunnitellaan yhtenäisiä kasvillisuusalueita ja istutettaviksi kasveiksi valitaan lajikkeita, jotka viihtyvät tontin olosuhteissa. Pihalla tulee olla pelikenttä sekä riittävästi leikki- ja liikuntavälineitä.

Piha vaatii turvallisen pyöräily-, saatto- ja huoltoliikenteen huomioimisen sekä selkeästi merkityt alueet autoille ja polkupyörille. Piha jäsennetään leikki- ja välituntipihaksi sekä saatto-, pysäköinti- ja huoltoliikennealueeksi.

Pihalle sijoitetaan Vantaan kaupungin tilakeskuksen ”piha”-huonekortin mukaiset rakennukset, jotka voivat sijaita myös osana päiväkotirakennusta: pihavarastot (leikki- ja ulkoiluvälineet), vaunuvarastot, sadekatos/aurinkosuoja. Keittiön sisäänkäynnin yhteyteen sijoitetaan laatikko- ja rullakkovarasto. Pihan kylmät rakennelmat ja pihan kovat pinnat kootaan yhteen. Muu varustus Vantaan kaupungin tilakeskuksen ”piha”-huonekortin mukaan.

Tonttivedet imeytetään oman tontin alueella Vantaan kaupungin hulevesiohjeen mukaisesti. Piharakennuksiin ja varastoihin voidaan tehdä viherkattoja.

4.5 Liikenne, pysäköinti, kadut

Saattoliikenne järjestetään Rälssitien ja kaavaluonnoksessa esitetyn Potti(niityn)kadun kautta. Huoltoliikenne tontille tulee kaavaluonnoksessa esitetyn Potti(niityn)kadun kautta. Rakennuksen saatto- ja huoltoliikenne erotetaan toisistaan. Huoltopihan liikennealueet mitoitetaan 12 -m:n jakeluauton mukaan. Teiden ja pihojen kunnossapito ja merkinnät otetaan huomioon, erityisesti lasten turvallisuutta vaarantamatta.

Kevyen liikenteen yhteydet ja saaton turvallisuus huomioidaan pihajärjestelyjen suunnittelussa. Polkupyörien pysäköintialueet suunnitellaan omille alueilleen, osan paikoista tulee kaavan mukaan olla katettuja. Rakennukselle varataan kaavan mukaan yhteensä 40 autopaikkaa. Pysäköintipaikkojen tarve tarkennetaan hankesuunnitteluvaiheessa.

4.6 Kunnallistekniikka

Kunnallistekniikka ja johdot kulkevat Rälssitien ja Äyritien alueella, kaukolämpölinja myös lisäksi tontin itärajalla. Kaukolämpöliittymää joudutaan mahdollisesti siirtämään. Molempien katujen puolella on muuntamot, niiden tilalle rakennetaan tontille uusi muuntamo palvelemaan koulua. Tulevan muuntamon koko on 2,3x3m, ja se tullaan sijoittamaan Äyritien tai Rälssitien yhteyteen, pysäköintialueen reunaan. Muuntamon suojaetäisyys palovaatimusten takia on 8m viereisiin rakennuksiin, suojaetäisyyden sisäpuolella saa olla pysäköintipaikkoja.

4.7 Rakentamisrajoitteet, ympäristö, melu

Tontilla on liikenteen melua, suuressa osassa tonttia melukartan mukaan 55-60 dB. Rakennusalue sijoitetaan niin, että se suojaa piha-aluetta melulta. Kaavarunkotyössä tehtyä meluselvitystä tarkennetaan tontin osalta, ja siinä selvitetään rakentamisjärjestyksen vaikutukset tontin meluun. Ennen ympäröivien talojen rakentumista, on mahdollista, että melulta joudutaan suojautumaan meluaidoin.

Pienhiukkamäärät tontilla ylittävät suositusarvot liikenneväylien lähialueella. Välituntipihat, kentät ja päiväkodin piha-alueet sekä koulun ja päiväkodin tilat sijoitetaan hiukkasalueiden ulkopuolelle, suojaetäisyydet tarkentuvat meluselvityksen yhteydessä. Melualueet ja pienhiukkasten vuoksi rakennusalueen ulkopuolelle jäävät alueet tarkentuvat liikenneselvitysten valmistumisen myötä.

Liite 1: kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat

4.8 Liittyvät hankkeet

Kaavaehdotus on menossa käsiteltäväksi marraskuussa 2018.

5 Tekniset järjestelmät

Tilojen, kalusteiden, varusteiden sekä taloteknisten järjestelmien laatu noudattaa Vantaan tilakeskuksen suunnitteluohjeissa ja tilakorteissa määriteltyä tasoa. Rakennus-, sähkö- ja LVI- teknisissä suunnitelmissa kiinnitetään erityistä huomioita sisäilman laatuun, valaistukseen sekä äänenvaimennukseen.

5.1 Rakennetekniset tavoitteet

Lämmöneristeiden ja rakenteiden kastumisen estämiseksi hankkeessa edellytetään sääsuojan alla rakentamista ja kuivaketju 10-järjestelmän noudattamista. Rakenneratkaisuissa noudatetaan RakMk:n ja RIL ry:n määräyksiä ja ohjeita sekä Vantaan kaupungin suunnitteluohjeita.

Rakennukseen suunnitellaan toteutuskelpoiset detaljit rakennusfysikaalisesti toimivina. Pintamateriaalivalinnoissa huomioidaan sisäilman hyvään laatuun vaikuttavat tekijät. Julkisivu- ja runkomateriaalivalinnassa on vältettävä palonleviämisen kannalta epäedullisia materiaaleja.

Runkojärjestelmä valitaan niin, että se sallii joustavan käytön ja myöhempiä tilamuutoksia. Rakennusrungon syvyys valitaan siten, että kantavat ja jäykistävät seinälinjat sijoittuvat ulkoseinille. Poikittaisia ja pitkittäisiä kantavia seinälinjoja ei pääsääntöisesti sallita estämään muuntojoustavuutta.

Talotekniikan nousukuilut minimoidaan ja keskitetään. Talotekniset linjat viedään ulkovaipan sisäpinnan sisäpuolella.

Rakennuksen paloluokka on P1.

Rakennus perustetaan teräsbetonipaaluilla ja koneellisesti tuuletettavalla alustatilalla varustettuna. Perustukset routasuojataan, rakennus salaojitetaan ja varustetaan radonin poistolla.

5.1 LVI-Tekniset tavoitteet

Yleistä

LVI-teknisten järjestelmien tavoitteena on tuottaa rakennukseen hyvät toimintaolosuhteet; lämmityksen, sisäilman laadun, sekä vesi- ja viemäritoimintojen osalta. Olosuhteet luodaan energiatehokkaalla tavalla. Tavoite huomioidaan suunnittelussa, sekä laite- ja järjestelmähankinnoissa ja -asennuksissa. Automaatiojärjestelmä mahdollistaa järjestelmien hyvän hallittavuuden, sekä energian ja veden käytön etäseurannan.

Järjestelmien tulee olla kohtuullisessa määrin 'muuntojoustavia'. Järjestelmät suunnitellaan ja toteutetaan siten, että tilojen osittaiset muutokset (ja alla mainittava ilmamäärien lisääminen) ovat mahdollisia, ilman laajamittaisia järjestelmämuutoksia. Tekniset tilat ja laitteet sijoitetaan järjestelmien kannalta optimoituihin paikkoihin.

Kaikkien LVIA-järjestelmien osien, laitteiden ja komponenttien tulee olla yleisesti käytössä olevia, testattuja ja tyyppihyväksyttyjä, sekä järjestelmään yhteensopivia tuotteita. Laitteiden ja ohjelmien tulee olla yhteensopivia. Ohjelmien ja toimintojen tulee olla etäohjattavia ja -valvottavia Vantaan mallin mukaisesti.

Tilat varustetaan käyttötarpeen mukaisin LVIA-laittein ja -varustein, mikä takaa hyvän toiminnallisuuden.

Ilmanvaihtojärjestelmän puhtausluokka on P1 (Sisäilmastoluokitus 2018). IV-tuotteiden puhtausluokka ja rakennusmateriaalien päästöluokka M1

Lämmitysjärjestelmät

Rakennus liitetään Vantaan Energian kaukolämpöverkoston piiriin. Alueen johtokartta on esitetty liitteessä LVIA-liite 1.

Lämmönjakokeskus sijoitetaan rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen, sille varattuun erilliseen tekniseen tilaan. Käynti tilaan rakennuksen ulkopuolelta.

Lämmitysjärjestelmät varustetaan omilla erillisellä lämmönsiirtimillä (lämmitys, ilmanvaihdon lämmitys, sekä lämpimän käyttöveden valmistus).

Tarkempi tilakohtainen lämmitystaparatkaisu määritetään suunnitteluvaiheen aikana. Lämmönjakotapa; Lämmönjakotapa voi olla joko koko rakennusta kattava täysimittainen

lattialämmitysjärjestelmä, tai järjestelmä, jossa osassa tiloja lämmönjakotapa lattialämmitys, osaan tiloja radiaattoripatterilämmitys. Lattialämmityksen piiriin kuuluvat mm; märkäeteiset, päiväkodin leikki- ja lepohuoneet, sekä keittiö.

Lattialämmitysjärjestelmän suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan Vantaan kaupunki, Tilakeskus; Ohje lattialämmityksen suunnittelusta ja toteutuksesta Vantaan kaupungin rakennuskohteissa. Lattialämmitysputkistossa käytetään tehdasvalmisteisesta happidiffuusiosuojattua lattialämmitykseen tarkoitettua muoviputkea (valmistaja esim. Uponor Oy).

Lämmitysjärjestelmän ja ilmanvaihdon lämmityksen runkojohdot asennetaan rakennuksen sisälle 'alas lasketun katon' sisään. Runkojohtojen materiaali on teräsputki, putkisto eristetään (jos käytetään mineraalivillakourueristettä, eriste pinnoitetaan).

Eteistiloihin asennetaan ilmanvaihdon lämmityspiirin yhteyteen liitettävät kiertoilmakojeet.

Vesi- ja viemärijärjestelmät

Rakennus liitetään kunnallisen vesi- ja viemärijärjestelmän piiriin. Hulevedet johdetaan läheiseen ojaan. Alueen johtokartta on esitetty liitteessä LVIA-liite 1

Vesimittari sijoitetaan lämmönjakokeskukseen. Mittari mallia 'ultraääni', liitetään automaatio-ohjelmiston ja etäluennan piiriin. Lämpimän käyttöveden kv-syöttöjohto varustetaan kiinteistöautomaation luennan piiriin liitettävällä veden mittauksella. Tonttivesijohto varustetaan tarvittaessa 'itse säätyvällä' saattolämmityskaapelilla.

Runkovesijohdot tehdään komposiittiputkista ko. putkelle tarkoitetuilla liitosmenetelmillä. Vesijohdot eristetään. Mikäli eristeenä käytetään villakourueristettä, se pinnoitetaan.

Jako- ja kytkentäjohdot tehdään kupariputkesta (näkyviltä osin kromattu kupariputki), tai suojaputkeen asennettavasta muoviputkesta, tarkoituksen mukaisin asennuksin; Jakoputkisto voidaan asentaa osin alakaton yläpuolelle, osin rakenteiden sisään. Osa jako- ja kytkentäjohdoista voidaan tehdä pinta-asenteisesti kromatusta kupariputkesta.

Mikäli putkia asennetaan rakenteiden sisään, asennettavat putket tehdään suojaputkeen asennettavasta muoviputkista. Tällöin suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan myös C2-määräyskokoelman vaatimukset vesijohtojen vaihdettavuudesta ja vuotojen havaittavuudesta.

Vesijohdot ja viemärit tehdään noudattaen uusia ympäristöministeriön asetuksia ja soveltaen myös Suomen rakentamismääräyskokoelman osan D1 "kiinteistöjen vesi- ja viemärilaitteistot" (2010) määräyksiä ja ohjeita, sekä Vantaan kaupungin ja HSY:n käytänteitä.

Kattosadevesien syöksyputket johdetaan kattovesikaivoihin. Kattosadevesikaivojen tyyppi: 'malli Vantaa'. Jokainen syöksyputki varustetaan kattosadevesikaivolla, jotka liitetään sadevesiputkiston piiriin, kuten pihavesi- ja perusvesikaivot sekä salaojituksen perusvesikaivo. Sade- ja jätevesiviemäriputkiston materiaali on pvc-muoviviemäriputki. Sadevesikaivot ovat valurauta- ja teleskooppikansistoin varustettuja tehdasvalmisteisia kaivoja. Kansiston kuormankestävyys määräytyy asennuspaikan mukaan.

Hulevesiä viivytetään kiinteistön alueella. Järjestelmä suunnitellaan ja varustetaan viivytysjärjestelmällä. Viivytyksen suunnittelussa noudatetaan Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamallia. Viivytysjärjestelmän tyyppi määritetään suunnitteluvaiheen aikana.

Sadevesiviemäriputkena voidaan käyttää myös ns. "maanrakennusputkea". Kaikkien putkikaivantojen rakenteessa huomioidaan alueen maaperäolosuhteet. Putkikaivannot eristetään tarpeenmukaisesti. Tarvittaessa kaivannot arinoidaan ja salaojitetaan rakennuspaikan edellyttämällä tavalla. Putkistoon ei saa muodostua painaumia.

Jätevesiviemärit sijoitetaan rakennuksen alustatilaan (tai tarvittaessa maahan). Putkisto ei saa päästä jäätymään. Putkistot eristetään, eristeet pinnoitetaan. Putkistot kannakoidaan määräysten mukaan. Vesikaton yläpuoliset tuuletusviemärit varustetaan lämpösuojavaipalla.

WC-tilat varustetaan keraamisin wc-istuimin, lattiakaivoin, pesualtain sekä yksiotesekoittajin bide-suihkulla. Le-wc varustetaan tarkoituksenmukaisin vesi- ja viemärikalustein. Päiväkodin wc-tilojen sekoittajat varustetaan "kosketusvapailla" sekoittajilla. Vesikalusteiden tulee olla SFS- tai ISO-tyyppihyväksyttyjä. Päiväkotitilojen märkäeteisten varustus; "Vantaan kaupunki/Tilakeskus/PK 2017 huonekortit" mukaisesti.

Siivouskomerot ja –keskus varustetaan Vantaan kaupunki/"PK 2017 huonekortit" mukaisin vesi- ja viemärilaittein, -kalustein ja asennuksin. Lisäksi pesukoneen kytkentää varten siivouskeskukseen asennetaan vierekkäin kylmä- ja kuumavesihana. Siivouskomeroiden ja -keskusten suunnitteluvaiheessa, kaivojen ja kalustuksen tarkempien paikkojen, sekä kalusteiden tyyppien määritys tehdään Vantaan kaupunki/Tilakeskus, puhtaanapitoasiantuntijan ohjaamana.

Ruokahuoltoa varten tehdään suunnitelmissa esitettyjä laitteita ja toimintaa varten tarvittavat lvia-asennukset, joilla varmistetaan hyvä tekninen ja toiminnallinen laatu. Keittiön laitehankinnat- ja asennukset tehdään valmistuskeittiön vaatimustason mukaan.

Keittiön viemärit varustetaan rasvaneroittimella. Astianpesukone on mallia 'LTO' (käyttöveden esilämmitys pesukoneen poistovedellä).

Keittiölaitteita ovat mm. astianpesukone, astioiden esipesupöytä, jääkaappi, jääkaappi/kylmiö, uuni, lämmityslevyt, pata, käsienpesualtaat ja muut mahdollisesti keittiötoiminnan laitteet.
Esipesun ja astianpesukoneen, keittiön viemärit tehdään rasvanerottimelle asti hst-putkesta. Keittiön kylmälaitteiden kompressori-lauhdutinyksiköt eivät saa olla laitteen yhteyteen kiinteästi asennettuja, tilan lämpökuormituksen välttämiseksi. Mikäli mahdollista, lauhdelämpöä pyritään hyödyntämään tarkoituksenmukaisessa kohteessa.

Keittiö- ja ruokailutilojen tarkemmat määritykset tehdään Vantaan kaupunki/Tilakeskus, keittiöasiantuntijan ohjaamana.

Ilmanvaihtojärjestelmät

Rakennus varustetaan koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla. Ilmanvaihtokoneet varustetaan tehokkailla lämmöntalteenottolaitteilla. Puhaltimet ovat kammiopuhaltimia, jotka varustetaan energiatehokkailla EC-moottoreilla. SFP-luku (100 % ilmamäärällä) max. 1,7 kW/m³, s ilmanvaihtojärjestelmä mitoitetaan niin, että järjestelmä mahdollistaa vaatimuksen mukaisten ilmamäärien lisäämisen 20 % :lla säätöteknisin toimin, ilman suurempia järjestelmämuutoksia. Tämä huomioidaan suunnittelussa ja laitehankinnoissa (kone-, kanava- ja päätelaitteet). Ilmanvaihto jaetaan tarpeenmukaisiin, konekohtaisiin palvelualueisiin tilojen toimintojen mukaan.

Tilakohtainen raitisilmavirta minimi lepo-, ryhmä- ja opetustiloissa tilojen käyttöaikoina on 6 dm³/s, hlö, kuitenkin aina vähintään 3 dm³/s, m². Mitoitusperustetta sovelletaan kaikkiin tiloihin, joita käyttäjän mukaan tullaan käyttämään lasten ja nuorten oleskeluun. Muiden tilojen osalta, mitoitus toteutetaan vallitsevien ohjeiden ja säädösten mukaisesti. Tämän lisäksi kaikkien tilojen ilmamääriä tulee voida korottaa energiatehokkaasti säätöteknisin toimin 20 %:lla, mikä huomioidaan suunnittelussa, järjestelmäosien mitoituksessa, sekä toteutustyön aikana, laitehankinnoissa ja asennuksissa (ilmanvaihtokoneet, kanavistot, päätelaitteet, ilmanvaihdon lämmitys, jne).

Kokoontumis- ja luokkatilojen ulkopuolelle asetetaan huonetilaa osoittavan kilven alapuolelle tilan maksimihenkilömäärää osoittava kilpi. Henkilömäärä määritetään tilan raitisilmamäärän perusteella (6 dm³/s, hlö).

Ilmanvaihdon käyntiä ohjataan tilojen käyttöaikojen mukaisesti, automaatiojärjestelmään ohjelmoitavan ilmanvaihdon aikaohjelman mukaan. Yhtenäisiin toiminnallisiin tiloihin (päiväkoti/koulu/sali- ja pukutilat) asennetaan kerroskohtaisesti ajastinkytkimet (0…3 h), joilla ilmanvaihdon käyttöä voidaan ohjata tilasta käsin, normaalikäyttöaikojen ulkopuolella.

Tilojen käytön ulkopuolinen tuuletuskäyttö toteutetaan ohjelmallisesti minimivaatimuksen mukaiseen tasoon.

Ilmanvaihtojärjestelmän tulee olla kohtuullisessa määrin 'muuntojoustava'. Järjestelmän tulee mukautua mahdollisiin tilamuutoksiin, ilman laajamittaisia muutostöitä, mikä huomioidaan kanava- ja laitesijoituksissa.

Keittiön ilmanvaihdon laitehankinnat ja järjestelmäasennukset tehdään valmistuskeittiön vaatimustason mukaisesti.

Keittiön ilmanvaihto varustetaan (0…2h) käyttökytkimellä, mikä mahdollistaa ilmanvaihdon lisäaika- ja tehostustoiminnon keittiötiloista ohjattuna.

Ilmanvaihtojärjestelmän kanavistot; tehdasvalmisteinen sinkitty kierresaumakanava.

Päätelaitteet; tarkoitukseen sopivia tehdasvalmisteisia tulo- ja poistoilmaelimiä, joissa hyvä ilmavirtojen säädettävyys.

Rakennusautomaatiojärjestelmät

Automaatio, toiminnot, lvi-tekniikan laitteet, varusteet ja ohjelmat suunnitellaan ja rakennetaan Vantaan kaupungin käytössä oleviin järjestelmiin ja toimintoihin yhteensopiviksi. Järjestelmä mahdollistaa laitteiden ja järjestelmien tarpeenmukaisen etäseurannan ja -ohjaukset, hälytystoiminnot siirtoineen, sekä energian ja veden käytön seurannan ja tietojen taltioinnin myöhempää tarkastelua varten, 'pilvitoimintona' verkkoyhteyttä käyttäen. Kiinteistöautomaatiojärjestelmä tukee avoimia rajapintoja, kuten Modbus RTU ja TCP/IP ja BACnet. Järjestelmän tulee olla laajennettavissa ja vapaasti päivitettävissä järjestelmätoimittajasta riippumatta.

5.2 Sähkötekniset tavoitteet

Yleistä

Sähköteknisten laitteiden valinta- ja hankintaperusteissa tulee tavoitella energiatehokkuutta, kestävyyttä, helppokäyttöisyyttä ja laadukkuutta. Laitevalinnoissa tulee pyrkiä valitsemaan yleisesti saatavilla olevia laitteita ja käyttämään tunnettuja laitetoimittajia.

Sähköjärjestelmät suunnitellaan ja toteutetaan muuntojoustavuus huomioiden (erityisesti oppimissoluissa).

Aluesähköistys ja liittymät

Rakennus liitetään sähkölaitoksen pienjännitejakeluverkkoon ja teleoperaattorin tietoliikenneverkkoon. Kiinteistöautomaatio liitetään Vantaan kaupungin kaukovalvontajärjestelmään. Videovalvonta liitetään Vantaan kaupungin videovalvontaverkkoon.

Piha-alueiden valaistus toteutetaan valaisinpylväillä sekä rakennukseen asennettavilla seinä- ja katosvalaisimilla.

Sähköjärjestelmät (400V)
Rakennus varustetaan sähkökeskuksilla, jotka palvelevat valaistusta, pistorasioita, LVIA-laitteita kiinteistön laitteita sekä tele- ja turvajärjestelmiä.

Energian kulutuksen seurantaa varten sähkökeskuksiin asennetaan alamittareita, joilla tavoitellaan rakennuksen käytönaikaista energian kulutuksen optimointia mm. seuraamalla mittaustulosten poikkeamia esim. vikatapauksissa.

Telejärjestelmät
Rakennus varustetaan yleiskaapelointi-, yhteisantenni-, info-TV-, keskusradio-, keskuskello–sekä merkinantojärjestelmillä. Oppimissolut varustetaan tilakohtaisella opetustoimintaa palvelevalla äänentoisto- ja kuulutusjärjestelmällä.

Opetustilat ja neuvotteluhuoneet varustetaan AV-järjestelmällä. Laitteet ovat joko siirrettäviä tai kiinteästi asennettavia näyttöjä ja mahdollisesti joissakin tiloissa videotykkejä. Näytöt ovat pääasiassa kosketusnäyttöjä.

Sähköiset turvajärjestelmät
Rakennus varustetaan rikosilmoitin-, videovalvonta-, kulunvalvonta-, paloilmoitin-, merkki- ja turvavalaistusjärjestelmillä.
Lisäksi rakennus varustetaan sprinkleri- ja/tai savunpoistojärjestelmällä mikäli lupaehdot sitä edellyttävät.

Muut järjestelmät
Pesutilat varustetaan lattialämmityksellä (mukavuuslämpö, kuivatus). Lämmitysmuodon valinta tarkastellaan kokonaisuutena suunnitteluvaiheessa.

Näyttämöt (koulu, nuorisotila) varustetaan erityisjärjestelmillä (valo, ääni). Näyttämöiden sijainti tarkentuu suunnitteluvaiheessa.

Rakennus varustetaan aurinkosähköjärjestelmällä. Järjestelmän mitoitetaan siten, että energian tuotto käytetään kokonaisuudessaan rakennuksessa.

6 Väistötilantarve

Hankkeeseen ei esitetyllä aikataululla liity väistötilan tarvetta.

7 Kustannukset

7.1 Kustannusennuste

Kustannusennuste on 20 700 000 € (alv 0 %)

Kustannusennuste sisältää:
ylimäärisiä tonttiin liittyviä varauksia tontin rakennettavuuteen liittyen (mm. paalutus, täyttöjä, pumppaamo ja viemäreiden tuentaa), varauksia laatutavoitteiseen ja SR-kilpailuun liittyen sekä varauksia lähes 0-energiarakentamiseen liittyen.

Kustannusennuste ei sisällä:
väestönsuojaa, mahdollista sprinklerijärjestelmää, saastuneiden maiden käsittelyä ja niihin liittyviä täyttöjä, toimenpiteitä liittyen maaperän vahvistukseen, purouoman siirtoon tai meluaitaan

7.2 Pääomakustannukset ja ylläpitokustannukset

Ylläpitokustannukset ~ 311 400 € /vuosi (4,51 €/htm^2/kk)
Pääomakustannukset ~ 1 242 000 € /vuosi (18 €/htm^2/kk)

Yhteensä: ~ 1 553 400 € /vuosi (22,50 €/htm^2/kk)

7.3 Toimintakustannukset hallintokunnalle

Atomin toiminnan vuosittaisten kulut, sisältäen henkilöstö-, ateria-, puhtaus- sekä toimintakulut ovat noin 2 710 000 € / vuosi.

7.4 Ensikertaisen kalustamisen ja varustamisen kustannukset

Perustamisvuodelle kohdentuvat irtaimiston hankintakulut ovat noin 790 000 €.

7.5 Investointi €/hoitopaikka ja oppilaspaikka ja nuorisotoimen

Kustannusennusteen mukainen investointikustannus/ tilapaikka + oppilaspaikka+ nuorisotoimi (160+400+200=760), noin 170 € / kk.

Liite 4: Kustannusennuste

8 Rahoitus ja aikataulu

Taloussuunnitelma 2017-2020 on määrärahavaraus Aviapoliksen koulu-päiväkodille ja nuorisotiloille 1.vaihe 17 milj. € (2.vaihe 15 milj. €, ei sisälly tähän tarveselvitykseen).

Tilakeskuksen Investointiohjelmassa on määrärahavaraus Aviapoliksen koulu-päiväkodille ja nuorisotiloille 2019-2028 1.vaihe 20 milj. € (2.vaihe 17.55 milj. €, ei sisälly tähän tarveselvitykseen.

Hankesuunnitelma valmistuu vuoden 2019 alussa, SR-kilpailu käydään vuonna 2019, suunnittelu on vuoden 2020 aikana ja rakentaminen on vuosina 2021-2022.

9 Riskit

9.1 Meluun ja hiukkamääriin liittyvät riskit

Alueen hiukkaspäästöt ja liikenteen melu sekä mahdollisesti tulevaisuudessa kasvavat liikennemäärät voivat vaikuttaa tontin käyttöön, rakennettavuuteen ja melun suojauksen tarpeeseen ks. kohta 4.7. Alueelle käynnistetään syksyllä 2018 liikennemääriin liittyviä selvityksiä, joiden perustella tarkistetaan hiukkamäärät ja niihin liittyvät rakentamisrajoitteet sekä melusuojaus rakentamisjärjestys alueella huomioiden. Mikäli hiukkasmäärät edellyttävät 40m etäisyyttä Rälssitiestä ja Äyritiestä herkkien toimintojen osalta, ei monitoimirakennus ja pihoineen tule mahtumaan kyseiselle tontille. Hankkeelle tulee esittää uusi tontti, jolla hanke mahtuu kokonaisuudessaan tai hanke on pilkottava useammille tonteille. Tämä aiheuttaa aikatauluviivytyksiä.

9.2 Kaavoitukseen liittyvät riskit

Hanke edellyttää kaavamuutosta. Kaavoitus on käynnissä. Kaavoituksen aikatauluun liittyvät muutokset tai valitukset voivat vaikuttaa hankeen aikatauluun. Mahdolliset valitukset voivat viivästyttää hankkeen toteutumista. Riski pyritään minimoimaan kaavoitusaikaisella asianomaisten riittävällä tiedottamisella.

Kaavaluonnoksessa esitetty tontin koko on tavoitepinta-alaa pienempi. Tarvittavien toimintojen sijoittaminen tontille laajennusvarauksineen voi olla mahdotonta.
Liikunnalle ja liikuntakentille tulee osoittaa varauksia tontin ulkopuolelta, etäisyys koululle ei saa ylittää käyttäjän määrittämiä etäisyyksiä.

9.3 Aikatauluun liittyvät riskit

Hankkeen viivästyminen voi aiheuttaa väistötilojen tarpeen.

9.4 Maaperään ja rakennettavuuteen liittyvät riskit

Tontti ovat savea, ja sen pohjoisreuna on tulva-aluetta. Tontin kuivatuksesta ja hulevesien hallinnasta voi aiheutua lisäkustannuksia. Kohteen maaperä on huonoa ja se tulee mahdollisesti nostamaan toteutuskustannuksia, koska lopullisia paalupituuksia ei vielä tiedetä. Viereiset katualueet ovat huomattavasti tonttia ylempänä, tontilla joudutaan tekemään täyttöjä. Alue sijaitsee entisen Grönbergin lyijysulaton laskeuma-alueella. Rakennuspaikalla on pilaantuneita maita. Lisäksi mahdollinen raitiolinja Rälssitiellä aiheuttaa tärinää tontille.

9.5 Teknisten järjestelmien ja puron siirtämiseen liittyvät riskit

Tontin piha-alue sijoittuu pohjoisosata siirrettävän puron paikalle, puron siirto ei tule sisältymään rakentamisen kustannuksiin, mutta mahdolliset järjestelyt ja täytöt vaikuttavat rakentamiseen.

Tontin itäreunassa kulkee mahdollisesti siirrettävä kaukolämpöliittymä ja tontin reunalla uusittavat/korvattavat muuntamot.

9.6 Hankkeen laajuuteen liittyvät riskit

Hankkeen koko voi muuttua meluselvityksen tuloksen johdosta. Myös hankkeen vaiheistus ja ensimmäisessä vaiheessa toteutettavien tilojen määrä voi jatkosuunnittelussa täsmentyä.

9.7 Työturvallisuustehtävät

Hankkeesta on laadittu tarveselvitysvaiheessa Havat-riskikartta, liite 3. Tarveselvitysvaiheen työturvallisuuskoordinaattorina on Katri Olli. Suunnitteluvaiheessa täytetään Vantaan kaupungin tilakeskuksen turvallisuusohjeen mukaisesti tarvittavat asiakirjat.

Rakennustyö on normaalia elementtirakentamista, muunlaiset ratkaisut varmistuvat suunnitteluvaiheessa.

10 Vastuuhenkilöt / työryhmä

Sivistystoimen toimiala:

Kirsi Vaten, Erityisasiantuntija, Taloussuunnittelu
Laura Malinen, Strategia-asiantuntija
Päivi Riehunkangas, Suunnittelija
Kirsi Kolu, Perusopetuksen aluepäällikkö
Leena Karsson, Varhaiskasvatuspäällikkö, Kivistö-Aviapolis
Ari Tossavainen, Nuorisoasiainpäällikkö, Nuorisopalvelut

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala:
Tilakeskus:

Tuula Raulo, Kustannusinsinööri, Tilakeskus
Lija Jeremejeva, Kustannuslaskennan asiantuntija, Tilakeskus
Katri Olli, Rakenneinsinööri, Tilakeskus
Ilkka Poikkimäki, LVI-insinööri, Tilakeskus
Yrjö Jaakkola, Sähköinsinööri, Tilakeskus
Tarja Aaltola, Keittiöasiantuntija, Tilakeskus
Anne Valkeapää, Puhtauspalveluasiantuntija, Tilakeskus
Eija Kivineva, Hankepäällikkö
Tiina Riihimäki, Hankekehitysarkkitehti
Ifa Kytösaho, Hankesuunnittelupäällikkö
Anna Jaakola-Wondafrash, rakennuttaja-arkkitehti

Tarveselvitysvaiheessa on myös kuultu:
Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala:
Tilakeskus:

Pasi Salo, toimitilapäällikkö
Pasi Simola, isännöitsijä

Kaupunkisuunnittelu:

Merja Häsänen, Asemakaavasuunnittelija, Kaupunkisuunnittelu

Kuntatekniikan keskus:

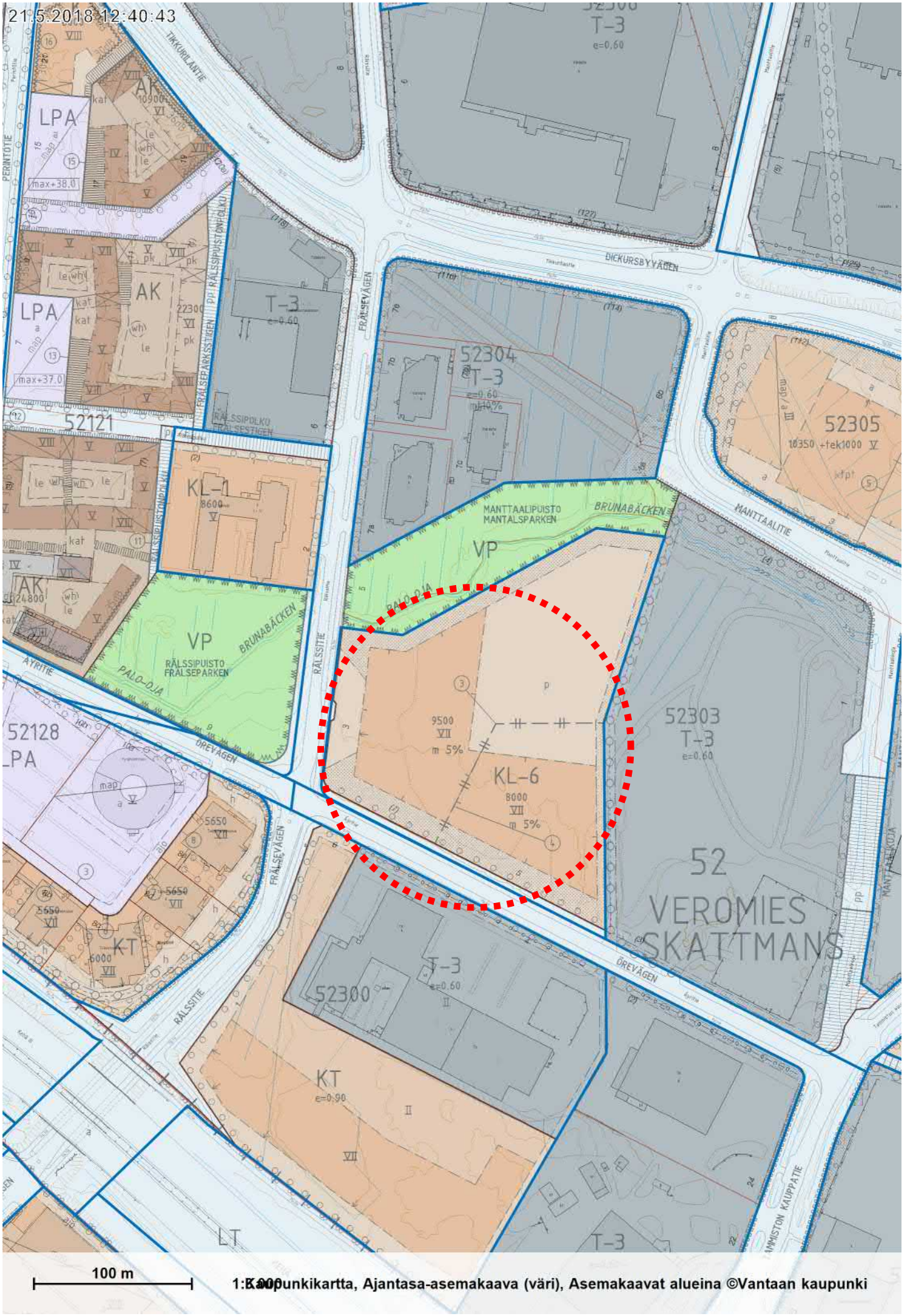
Pirjo Suni, Liikennesuunnittelu, Liikenneinsinööri (melu ja pienhiukkaset)
Jarmo Pajunen, Liikennesuunnittelu, Liikenneinsinööri (liikenne)
Anna-Leena Karhunen, Geotekniikka, Suunnitteluinsinööri
Heikki Kangas, Geotekniikkapäällikkö

Työsuojeluvaltuutetut:

Tarja Mykkänen, Työsuojeluvaltuutettu (jatkossa Matti Nurmi sijaista)
Marja-Leena Jämsen-Mässeli, Työsuojeluvaltuutettu

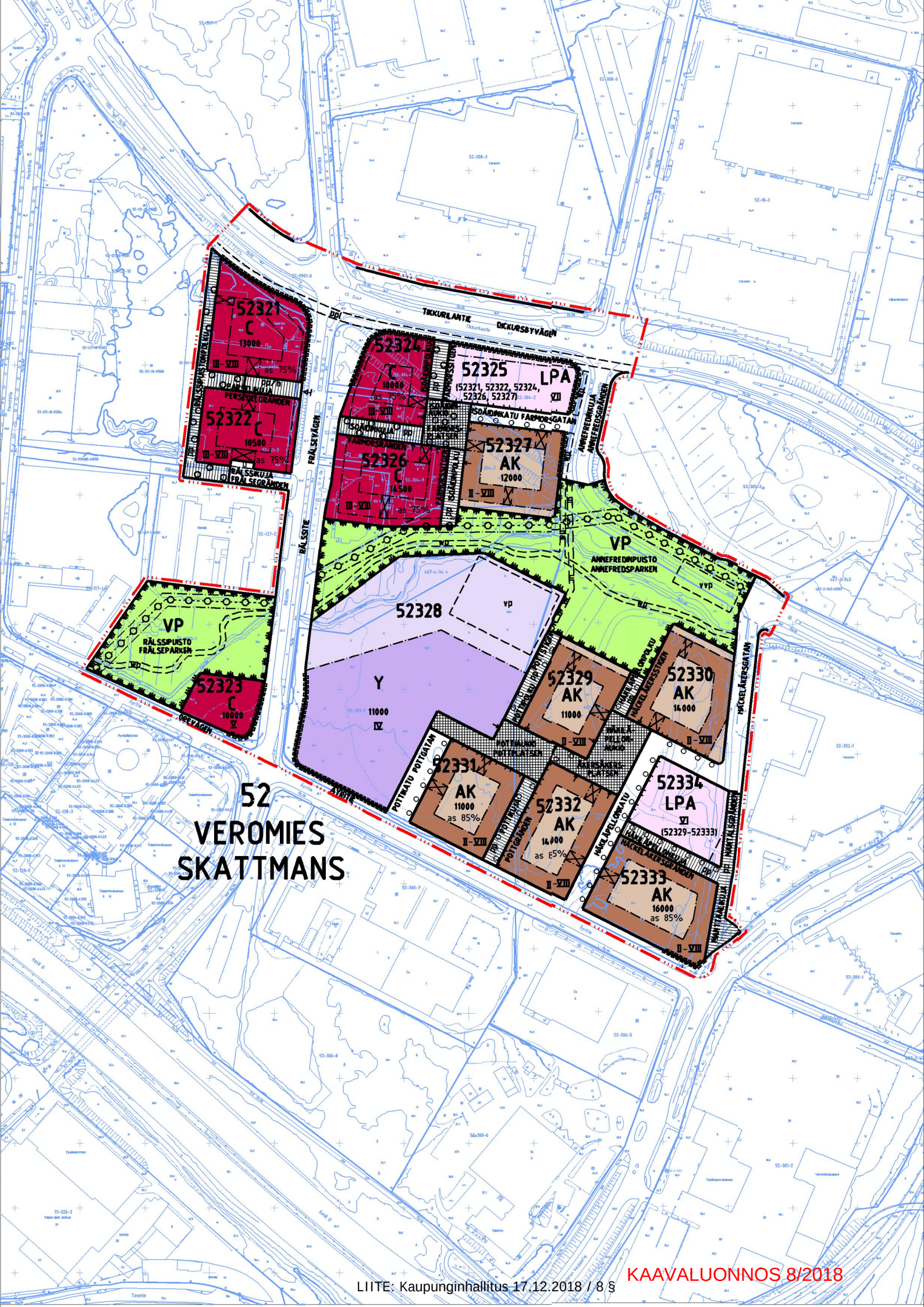
21.5.2018 12:39:33
TONTTI
100 m
1:3 000
Ortokuva 2017 ©Vantaan kaupunki

ILMAKUVA



Kaupunkikartta, Ajantasa-asemakaava (väri), Asemakaavat alueina ©Vantaan kaupunki

VOIMASSA OLEVA KAAVA



KAAVALUONNOS 8/2018

Y

Yleisten rakennusten korttelialue.

Yleistä
Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.

Rakennukseen saa sijoittaa myös liiketiloja.

Kortteliin 52328 tulee varata tila kiinteistömuuntamoa varten.

Kortteliin tulee sijoittaa taidetta, jonka teemana on vesi.

Rakennukset
Rakennus tulee jakaa toiminnallisiin osiin siten, että eri osien muodoissa ja yksityiskohdissa, kerrosluvuissa sekä käytettävissä väreissä ja materiaaleissa on vaihtelua.

Yleisön käyttöön soveltuvia tiloja tulee sijoittaa kaupunkikuvallisesti tärkeisiin paikkoihin; Äyritien ja Rälssitien risteyksen äärelle sekä Pottiaukion laidalle.

Äyritien ja Rälssitien kulmaa tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin.

Rakennuksen tulee rajata aukiota vähintään niiltä osilta kuin tontti rajautuu aukioon.

Jätetilat tulee sijoittaa rakennukseen.

Katolle saa sijoittaa oppimista tukevaa toimintaa ja taukotiloja.

Pihat
Tontin vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla 2,0.

Rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee kivetä tai käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun.

Hulevesien viivytys tulee toteuttaa kortteleittain. Perustusten kuivatusvedet voidaan johtaa puistoalueen hyötykäyttöön, mikä voi tapahtua julkisten alueiden kautta.

Huoltopiha tulee järjestää niin, ettei se korostu kaupunkikuvassa.

Pysäköinti
Autopaikkatarve on 40 ap.

Pysäköintialueelta tulee järjestää turvallinen ja miellyttävä jalankulkuyhteys rakennukselle.

Osan polkupyöräpaikoista tulee olla säältä suojattuja.

Kvartersområde för allmänna byggnader.

Allmänt
Områdets arkitektur och miljöbyggande ska vara högklassigt och genomförandet ska hålla hög kvalitet.

I byggnaden får också affärslokaler placeras.

I kvarteret 52328 ska plats reserveras för en fastighetstransformator.

Kvarteret ska förses med konst som har vatten som tema.

Byggnader
Byggnaden ska delas in i funktionella delar så att de olika delarna är varierande beträffande former och detaljer, våningstal och de färger och material som används.

Utrymmen som lämpar sig för allmänhetens bruk ska placeras på stadsbildsmässigt viktiga platser; i korsningen av Örevägen och Frälsevägen samt vid Pottplatsen.

Hörnet av Örevägen och Frälsevägen ska framhävas med arkitektoniska medel.

Byggnaden ska avgränsa den öppna platsen till minst de delar där tomten gränsar till den öppna platsen.

Soprum ska placeras i byggnaden.

Verksamhet som stödjer inlärningen och pausrum får placeras på taket.

Gårdar
Målsättningstalet för tomtens grönytefaktor ska vara 2,0.

Området mellan byggnaden och gatuområdet ska stenläggas eller behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan på ett smidigt sätt.

Fördröjning av dagvatten ska ordnas på tomten. Dräneringsvatten från husgrunder kan avledas så att det kan utnyttjas i parkområdet, vilket kan ske genom offentliga områden.

Servicegården ska ordnas så att den inte framhävs i stadsbilden.

Parkering
Bilplatsbehovet är 40 bp.

Från parkeringsplatsen ska en säker och trivsam gångförbindelse ordnas till byggnaden.

En del av cykelplatserna ska vara väderskyddade.

C

Keskustatoimintojen korttelialue.

Kortteleita 52321 - 52324 ja 52326 koskevia määräyksiä:

Yleistä
Alueelle muodostuu toiminnallisia vyöhykkeitä, joiden teemojen - kaupallisuus ja oppiminen - tulee näkyä julkisivuissa ja pihoilla pihoilla toiminnallisena ja/tai taiteen aiheena. Korttelit 52321 - 52323 sekä korttelit 52324 ja 52326 Rälssitien puoleisilta osiltaan ovat kaupallisen toiminnan vyöhykettä. Korttelit 52324 ja 52326 ovat aukion puoleisilta osiltaan oppimisen vyöhykettä.

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.

Jokaisesta korttelista tulee laatia kokonaissuunnitelma rakennusten massoittelun, rakennustyyppien, materiaalien ja kattomuotojen osalta.

Kortteleihin 52321, 52323 ja 52324 tulee varata tilat kiinteistömuuntamoita varten.

Jätetilat tulee sijoittaa rakennukseen tai LPA-korttelin 52325 pysäköintitaloon.

Pihat
Jokaisesta korttelista tulee laatia pihasuunnitelma sekä taiteen ja valaistuksen suunnitelma. Taiteen teemana tulee olla vesi ja toteutustavan tulee olla kortteleittain erilainen.

Hulevesien viivytys tulee toteuttaa kortteleittain. Perustusten kuivatusvedet voidaan johtaa puistoalueen hyötykäyttöön, mikä voi tapahtua julkisten alueiden kautta.

Jokaisesta korttelista tulee laatia pihasuunnitelma, jossa vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla 1,5.

Rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee kivetä tai käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun.

Tontteja ei saa aidata ja pihojen tulee olla yhteiskäytössä.

Kvartersområde för centrumfunktioner.

Bestämmelser som gäller kvarteren 52321 - 52324 och 52326:

Allmänt
I området bildas verksamhetszoner vars teman - handel och inlärning - ska återspeglas i fasaderna och på gårdarna som funktionella och/eller konstnärliga teman. Kvarteren 52321- 52323 samt kvarteren 52324 och 52326 är en zon för -handelsverksamhet till de delar som ligger på Frälsevägens sida. Kvarteren 52324 och 52326 är till de delar som ligger mot den öppna platsen en inlärningszon.

Områdets arkitektur och miljöbyggande ska vara högklassigt och genomförandet ska hålla hög kvalitet.

För varje kvarter ska en helhetsplan utarbetas avseende byggnadernas gestaltning, byggnadstyper, material och takformer.

I kvarteren 52321, 52323 och 52324 ska plats reserveras för fastighetstransformatorer.

Soprum ska placeras i byggnaden eller i parkeringshuset i LPA-kvarteret 52325.

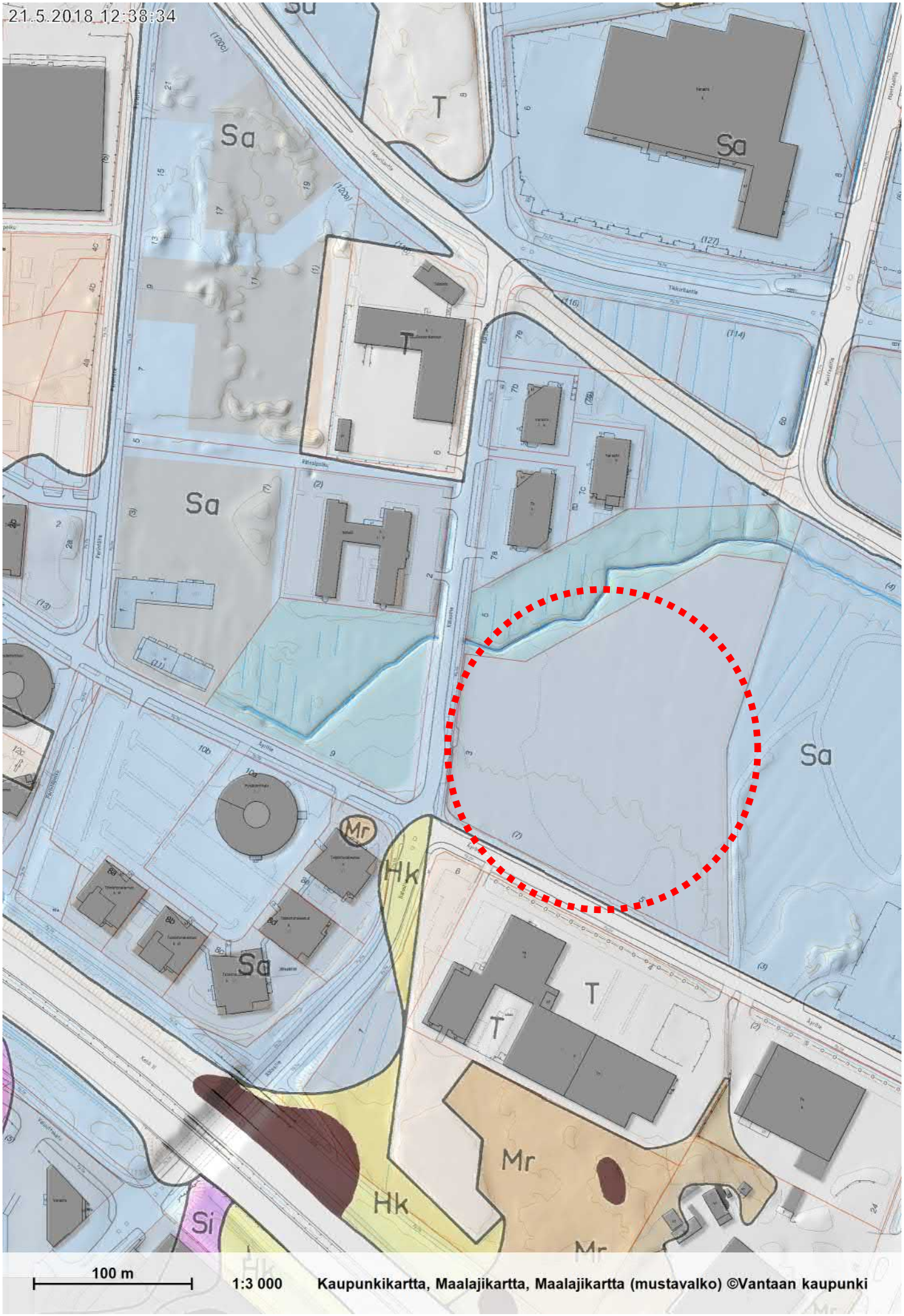
Gårdar
För varje kvarter ska en plan över gården samt en plan över konst och belysning utarbetas. Konsten ska ha vatten som tema och temat ska förverkligas på olika sätt i kvarteren.

Fördröjning av dagvatten ska ordnas kvartersvis. Dräneringsvatten från husgrunder kan avledas så att det kan utnyttjas parkområdet, vilket kan ske genom offentliga områden.

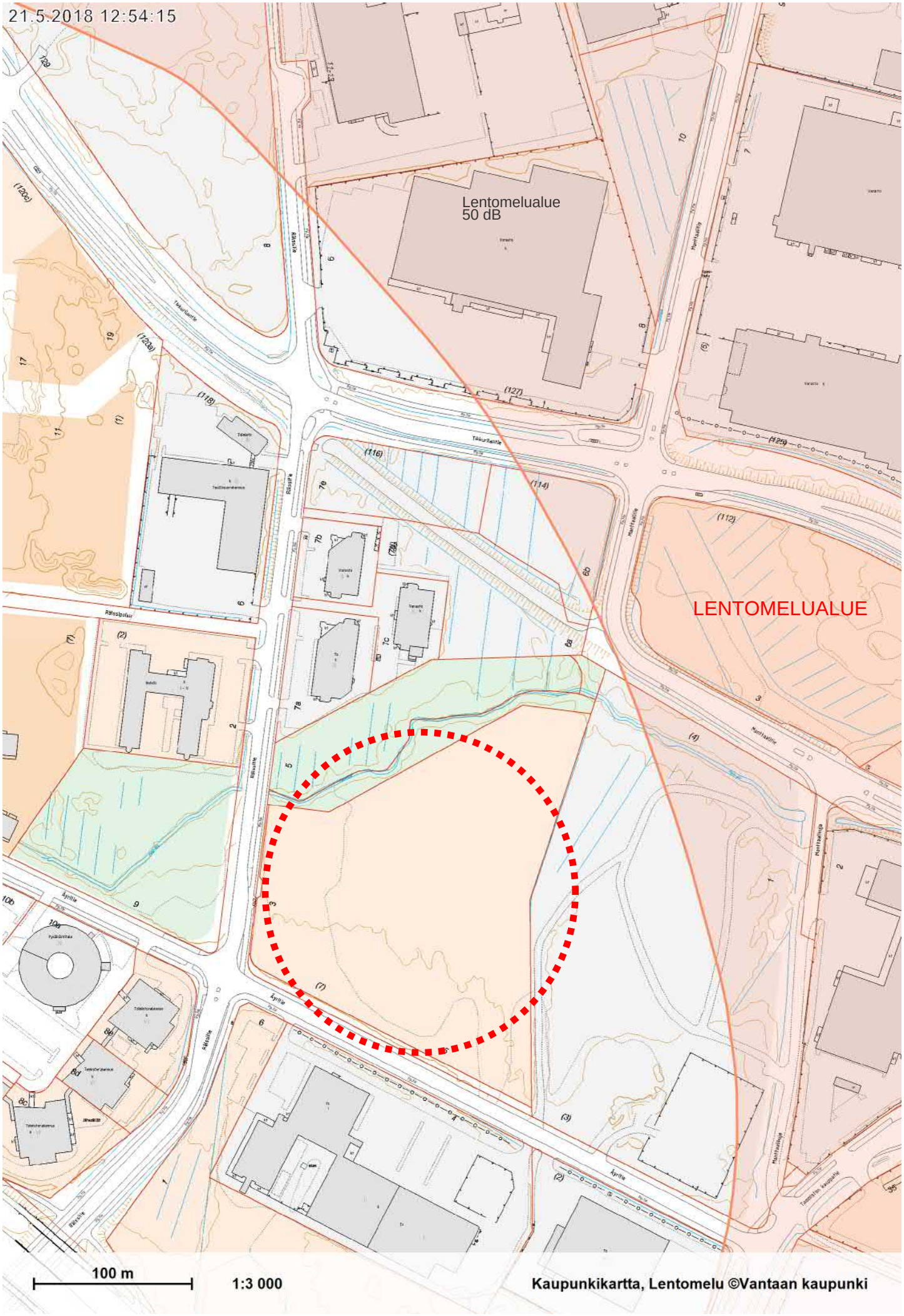
För varje kvarter ska en plan över gården utarbetas där grönytefaktorns målsättningstal ska vara 1,5.

Området mellan byggnaden och gatuområdet ska stenläggas eller behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan på ett smidigt sätt.

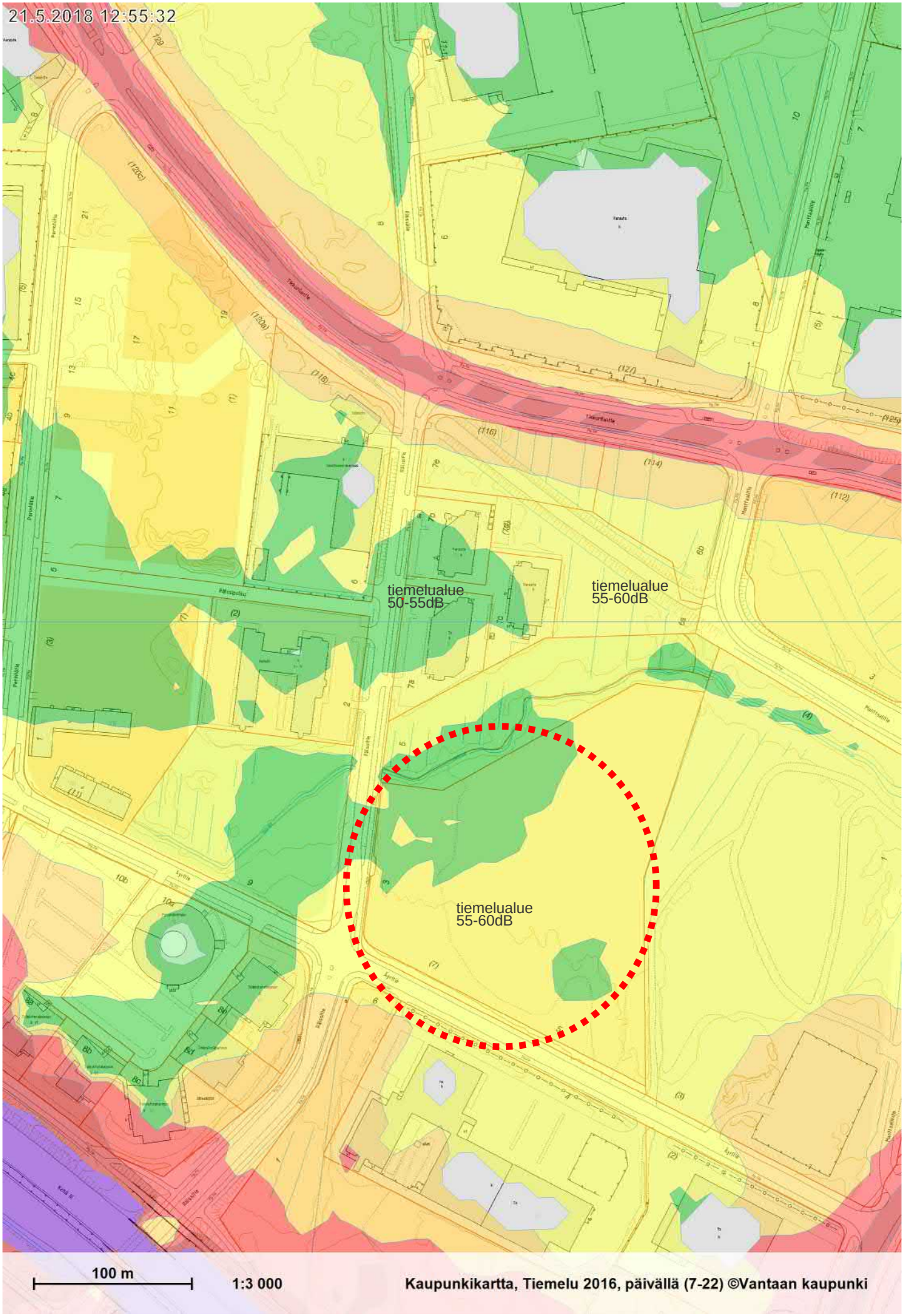
Tomterna får inte inhägnas och gårdarna ska användas gemensamt.



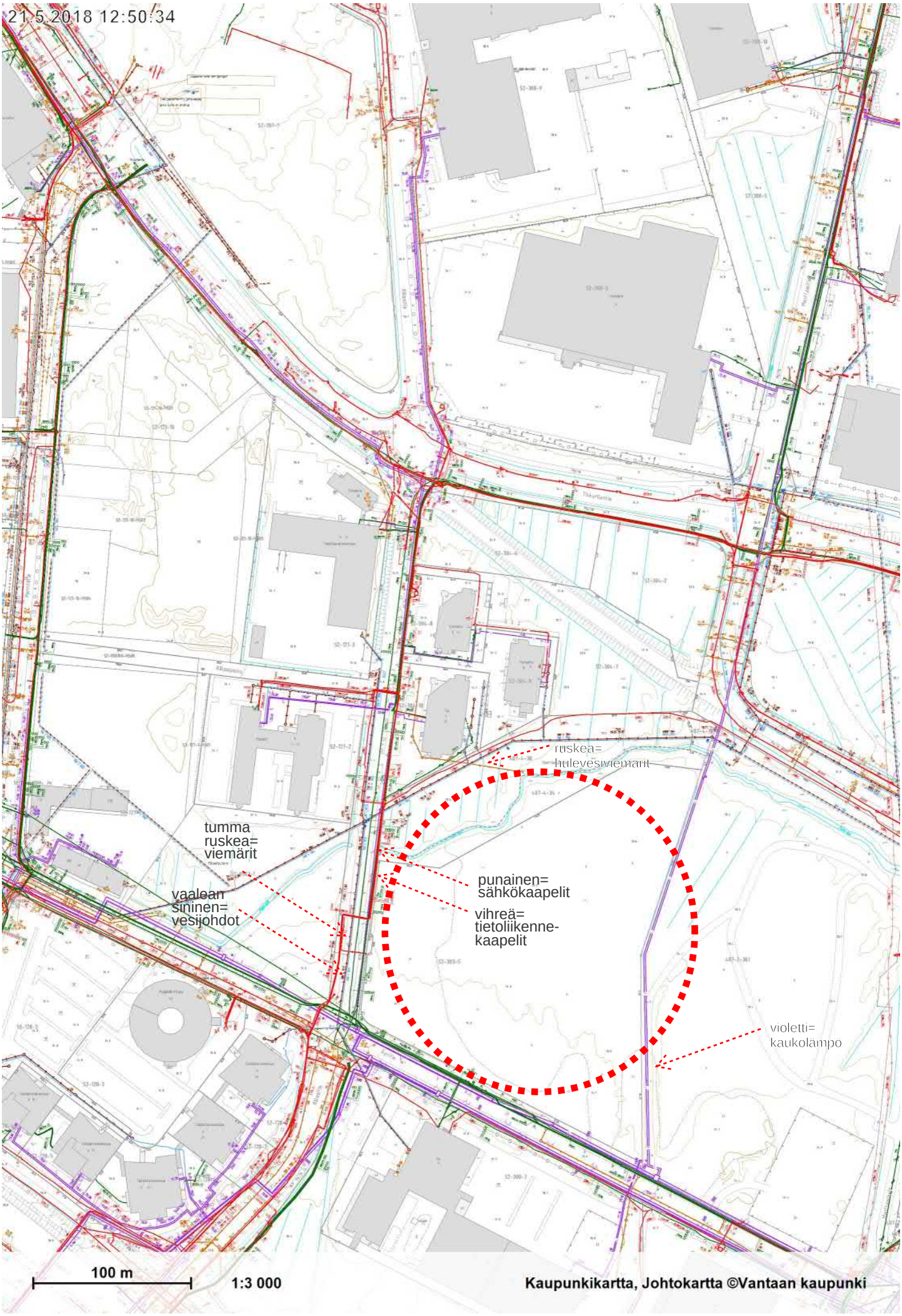
MAALAJIKARTTA


21.5.2018 12:54:15
Lentomelualue
50 dB
LENTOMELUALUE
100 m
1:3 000
Kaupunkikartta, Lentomelu ©Vantaan kaupunki

LENTOMELU

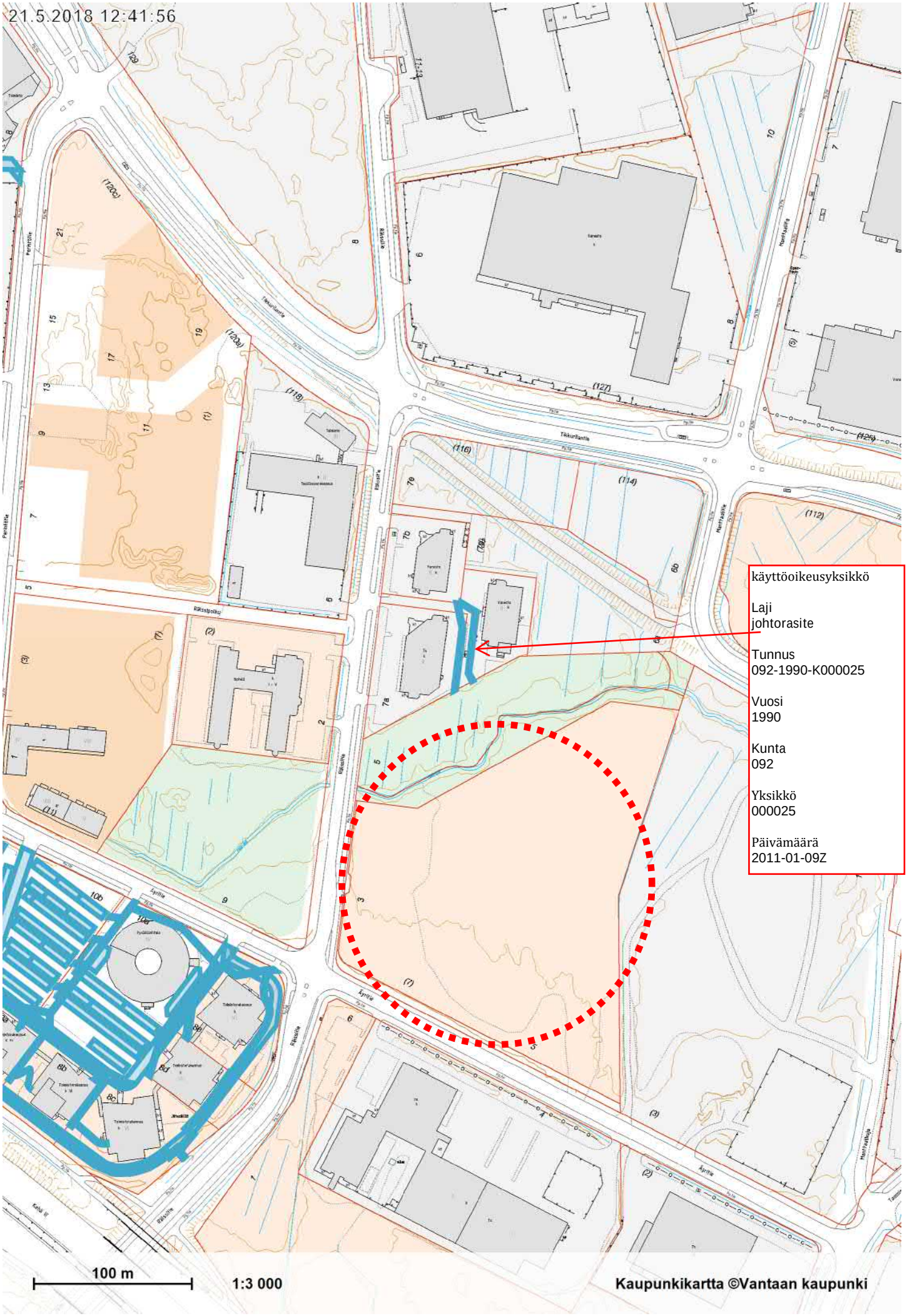


LIIKENTEEN MELU



JOHTOKARTTA

PILAANTUNEET MAAT


21.5.2018 12:41:56
käyttöoikeusyksikkö
Laji
johtorasite
Tunnus
092-1990-K000025
Vuosi
1990
Kunta
092
Yksikkö
000025
Päivämäärä
2011-01-09Z
100 m
1:3 000
Kaupunkikartta ©Vantaan kaupunki

RASITTEET

Alustava HUONETILAOHJELMA, ATOMI, I vaihe			25.9.2018
PÄIVÄKOTI, ALAKOULU, n. 65 oppilasta/ikäluokka + NUORISOTILA			
Päiväkodin tilapaikat 160 lasta+ henkilökuntaa 23-25 + Oppilasmäärä 400 + henkilökuntaa n. 40	kpl	hym2	
1. HALLINTO-, TYÖ- JA NEUVOTTELUTILAT			
päiväkodin toimisto / johtaja	1	12	monikäyttöinen toimistotila
koulun johtajan tai rehtorin huone / työhuone/neuvotteluhuone -> varattavissa oleva hiljaisentyön tila	1	12	
kanslia huone vrt. koulusihteerin työnkuva	1	15	
vahtimestarin huone	1	10	
Henkilökunnan huone -> vrt. monitilatoimisto, ml. Monistus	1	140	
varastotilat (ml. Arkisto ja tv- ja keskusradiotila)	2	30	
neuvottelu/työhuone	3	43	koulu, päiväkoti, konsultaatiotila, kuraattorin ja psykologin yhteinen neuvottelu
psykologi ja kuraattori	2	30	
Terveydenhoitotilat ja lepohuone	3	40	
Hallinto-, työ- ja neuvottelutilat yhteensä	14	332	
PÄIVÄKOTI			
Yleistä			
Päiväkodin kotialueparit A, B, C, D ja E .			Päiväkodin lapsimäärä yhteensä 160 lasta.
Kotialuepari:			32= 2 x 16 lasta /ryhmä, (8+8)+(8+8).
Huonekortit täydentävät tilaohjelmaa			
Kotialuepari		hym2	
märkäeteinen, yhteinen		11	
eteistilat A1, A2		19	
wc-pesutilat A1, A2		13	
toimintatilat /suljettava rauhallinen tila /suljettavaa pienryhmätilaa		117	sis. Varastotilat
kotialue A1 + A2		160	
wc-tila		2	
Yhteiset pienryhmätilat (työpaja, pienryhmä)		26	
Kotialueparit (5 kpl) yhteensä:		828	
2. OPISKELUTILAT			
Yleisopetuksen solu a` 250-275 m2 (n. 100 oppilasta ja 4-5 opettajaa+ 1 erityisopettaja)	3	750	
Pysyviä pienehköjä tiloja rauhallisiin tilanteisiin ja pienryhmätyöskentelyyn	6	180	esim. 3 OT1 kokoista + 3 OT2 kokoista
a) työskentelyalueet	9	930	
Käsityö-kuvataide solu	1	300	
b) erikoisvarustetut työskentelyalueet -> Paja/Verstas	1	300	
c) auditorio, luentosali -> tarpeen tarkastelu alueellisesti			Alueellinen tarpeen tarkastelu
Luokkatila, luentosali yhteensä (a+b)	10	1230	
Oppimisen portaat aulassa	1	50	
Liikuntatilat	2	500	Päiväkodin tarve n. 100 m2, koulun tarve 400 m2
Näyttömotilat	1	50	
Musiikkiluokka	1	95	
Liikunta ml. näyttämötilat-musiikki-äidinkieli/draama -klusteri/moduuli	2	645	
3. VARASTOTILAT			
liikunta-/voimisteluvälinevarastot (ml. Ulkoliikuntavälineet)	2	50	
näyttämön ja musiikin varasto	1	35	
tuolivarasto	1	20	
Liikunnan ja näyttämön varastot yhteensä	4	105	
Oppilaiden vaate- ja kenkäsäilytys, aulan vaate- ja kenkäsäilytys	4	210	jaettuna useampaan paikkaan riippuen sisäänkäyntien määrästä
4. NUORISOTILAT	1	250	
Toimintatila minikeittiövarustuksella			Opetuskäytössä päiväaikaan
Avoin toimintatila "Sali"			Opetuskäytössä päiväaikaan
Henkilökunnan sosiaalitila, jossa kaapit			
Pienryhmä/neuvottelutila			
4. SOSIAALITILAT			
Oppilaiden pukeutumis- ja peseytymistilat	2	80	
Liikunnanopettajan pukeutumis- ja peseytymistilat	2	17	
Henkilökunnan WC-tilat	8	12	
Henkilökunnan puk. ja pes.tilat, keskitetty	2	60	
Pukeutumis-, peseytymistilat yhteensä	14	169	
Oppilaiden WC-tilat 1) -> yht. 27 kpl, joista vähintään 1 le-wc / kerros	27	48,5	

PÄIVÄKOTI, ALAKOULU, n. 65 oppilasta/ikäluokka + NUORISOTILA			
Päiväkodin tilapaikat 160 lasta+ henkilökuntaa 23-25 + Oppilasmäärä 400 + henkilökuntaa n. 40	kpl	hym2	
5. RUOKAILUTILAT			
Suurkeittiö aputiloineen, varastot mukaanluettuina	1	210	
Wc ruokasalin yhteyteen /Le	1	5,5	
Ruokasali; 0,4 m2 / oppilas sis. Ruoanjakelun ja Guru-kahvilan 1.vaiheessa (Monitoimitila, työskentelytilaa)	1	300	ml. minikeittiövarustus ja erotettava kabinettitila, monitoimitila, Guru cafe
SIIVOUSTOIMEN TILAT	1	30	
siivouskeskus ja vaatelhuoltotila	1	20	yhdistetty tila, huomioitava likainen ja puhdas puoli
Kiinteistönhoidon tilat			
YHTEENSÄ / HYM2		4433	

1) 1 WC (1,5 m2) alkavaa 15 oppilasta kohti, kuitenkin vähintään 1 inva-WC (5,5 m2)

Rakennushankkeen turvallisuusriskit, HAVAT Riskikartta

KOHDE: Aviapoliksen koulu, päiväkoti ja nuorisotila Atomi

PÄIVÄYS: 27.08.2018
LAATIJAT: Katri Olli ja Anne Jaakola-Wondafrash

Rakennushankkeen ominaisuudet

- q Koko
- q Muoto
- q Suuruus
- q Mitat
- q Poikkeuksellisuus
- x Ainutkertaisuus, valittu arkk. laatukohteeksi kaup.tasolla
- q Materiaalivalinnat
- q Tekniset ratkaisut
- x Runkoratkaisu, syvä runko, tontti pieni vrs kerros-m2
- q Ajankohta
- q Suunnitteluratkaisut
- q Vaativuus
- q Rakennuksen kunto
- q Talotekniikka
- x Muu, kadut rakennetaan uudestaan, raitiovaunureitti, tärinä

Työturvallisuutta ja terveyttä koskevat tiedot

- q Mikrobit (Home)
- q Pöly
- q Kaasut
- x Muut ilman epäpuhtaudet, pienhiukkaspäästöt
- x Melu, tärinä, raitiovaunulinja, tiemelualue
- q Kuumuus/kylmyys
- q Säteily
- q Häikäisy
- q Happipitoisuus, hapen puute
- q Myrkyt
- x Vaaralliset aineet, pilaantunutta maa-ainetta
- q Altistuminen
- q Ergonomia, hankalat työasennot
- q Vaaralliset työt
- q Räjähdys
- q Syttyminen
- q Muu

Rakennushankkeen luonne

- x Työmaan johtamisen erityispiirteet, SR-hanke
- q Yhteensovittamisen erityispiirteet
- x Aikataulu, kunnallisteknisten töiden ajoitus
- q Urakoitsijoiden määrä
- q Urakkarajat
- q Erillistoimitukset
- x Töiden läheisyys/peräkkäisyys, naapuritonteilla samanaikainen rakentaminen
- q Töiden päällekkäisyys
- q Tiedonkulun erityispiirteet
- q Työmenetelmien reunaehdot
- q Muu

Rakennushankkeen olosuhteet

- q Varottavat rakenteet
- x Vaaralliset johdot, kaukolämpöputken sijainti tontilla
- q Varottavat toiminnot
- q Asukkaat, asiakkaat, tilaajan henkilöstö, vuokralaiset, käyttäjät
- q Liikenne, liikennemuodot
- q Työkoneiden käyttö
- q Työvälineiden käyttö
- q Materiaalit ja aineet
- q Vaaralliset jätteet
- q Teollinen toiminta lähellä, prosessit
- q Tilojen rakennusaikainen käyttö
- q Muu toiminta
- q Herkät laitteet ja laitteistot
- x Muut ympäristötekijät, tontin korkeusasema alempana kuin kadut ympärillä
- q Purettavat rakenteet
- q Sähkökaapelit/kaasuputket, olemassa oleva ja tulevat puistomuuntamot
- X Muu, pohjoisosassa oja tulvii, savimaaperän herkkyys, hulevedet

Työhön liittyviä vaaroja

- q **Arvioitava aina VNp629/94 liitteen 2 mukaista erityistä vaaraa sisältävät työt**
- q Rakennusratkaisuihin liittyvät vaarat

VANTAAN KAUPUNKI	**Kustannusennuste**
TILAKESKUS	**Tarveselvitys**
Hankevalmistelu	**16.10.2018**

ATOMI, AVIAPOLIKSEN KOULU-PÄIVÄKOTI-NUORISOTILA, UUDISRAKENNUS
Rälssitie 3, 01510 VANTAA

Laajuustiedot :

bruttoala	6 250	brm2
hyötyala	4 491	hym2
tilavuus	26 400	rm3
tehokkuusluku	1,39	

Rakennuskustannukset		**Yht.€**	**€/brm2**	**€/hym2**	**€/rm3**
Rakennuttajan kulut		2 440 000	390,40	543,31	92,42
suunnittelu	1 240 000				
rakennuttaminen	780 000				
liittymismaksut	420 000				
Rakennustekniset työt		12 270 000	1 963,20	2 732,13	464,77
rakennusteknilliset työt					
- sis.pihatyöt					
LVI-työt		1 890 000	302,40	420,84	71,59
LVV-työt	974 000				
IV-työt	740 000				
Säätölaitteet	169 000				
Sähkötyöt		1 270 000	203,20	282,79	48,11
Erillishankinnat		130 000	20,80	28,95	4,92
Varaukset		2 700 000	432,00	601,20	102,27
KUSTANNUSENNUSTE (alv 0%)		20 700 000	3 312,00	4 609,22	784,09
KUSTANNUSENNUSTE (ALV 24%)		25 668 000	4 106,88	5 715,43	972,27

Hintataso KL 99 (09/2018)

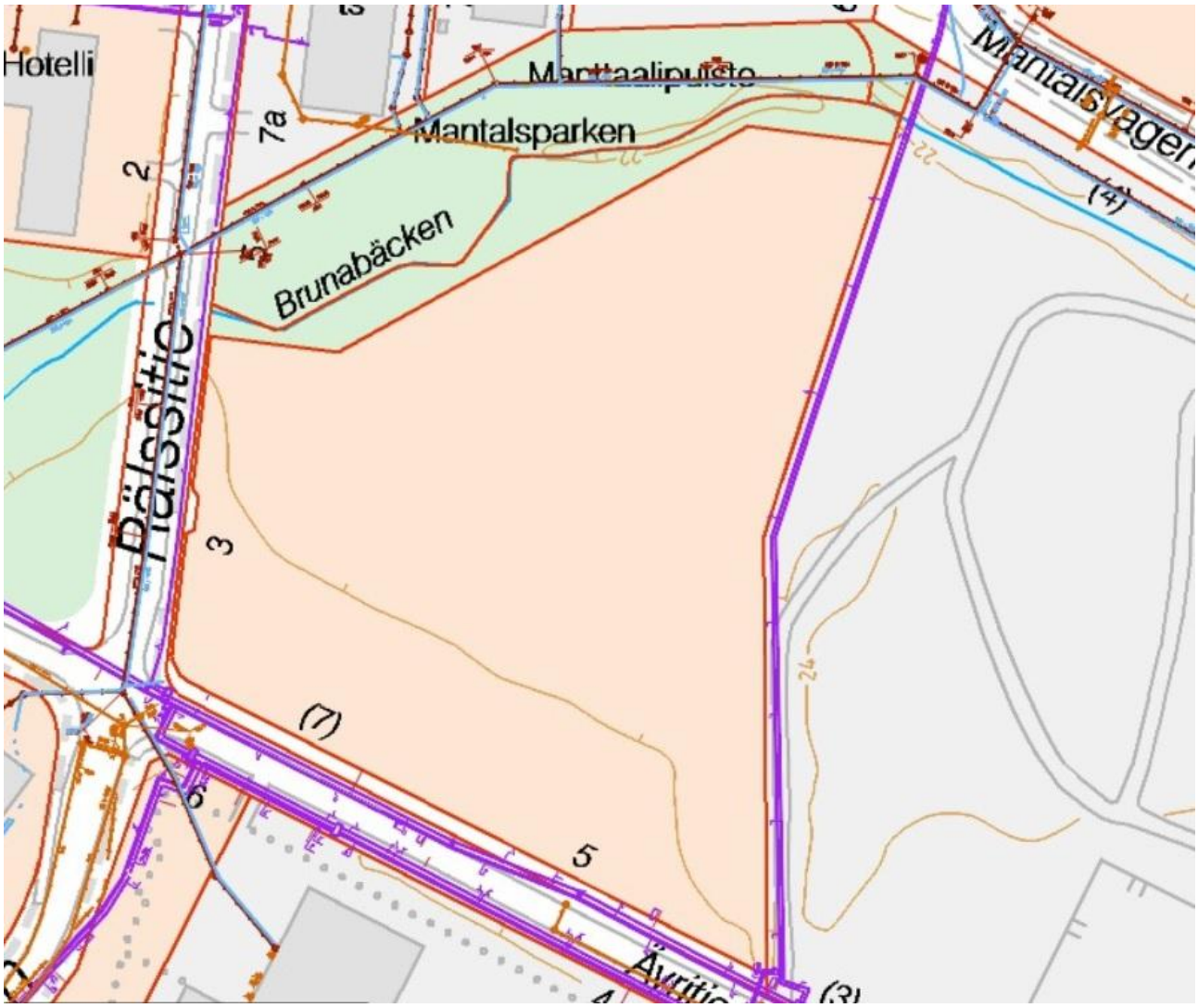
Koulun osuus kustannuksista	13 900 000	
Päiväkodin osuus kustannuksista	5 700 000	
Nuorisotilojen osuus kustannuksista	1 100 000	
		20 700 000

Kustannusennuste ei sisällä: (alv 0%)
- Väestönsuojaa
- Sprinklerijärjestelmää, arvio noin 200 000 €
- Saastuneen maan käsittely, arvio 1 000 000 - 3 000 000 €
- Tonttiin liittyviä toimenpiteita , arvio noin 500 000 €
  (mahdolliset pihan vahvistukset, purouoman siirto, meluaita)

Hankevalmistelu 16.10.2018

Lija Jeremejeva
Kustannuslaskennan asiantuntija

ATOMI; Koulu ja päiväkoti (Rälssitie)
Rakennus liitetään HSY:n vesijohto- ja jätevesiverkoston, sekä lämmitys Vantaan Energian kaukolämpöverkoston piiriin. Liitokset rälssi-, äyritien tai manttaalitien suuntaan johtaviin kl-johtoihin. Liitospaikat varmistetaan HSY:ltä ja Vantaan energialta ennen tarjouksen jättämistä. Hulevedet johdetaan läheiseen Palo-ojaan. Hulevesien viivytysjärjestelmä rakennetaan.



9 § Ruusupuun (Kivistön) päiväkodin tarveselvityksen hyväksyminen

VD/7857/10.03.02.01/2018

RV/HP/PW/IK/AJW/RV/MR/KVa/KVi/HY-L

Ruusunpuun päiväkoti tarvitaan vastaamaan varhaiskasvatuspaikkojen tarpeeseen voimakkaasti kasvavalla Kivistön suuralueella. Vantaan kaupungin virallisen väestöennusteen 2018–2028 mukaan varhaiskasvatusikäisten lasten määrä kasvaa vuoteen 2021 noin 400 lapsella. Päiväkoti toteutetaan kaupungin omana hankkeena, koska kaksi edellistä suuralueelle valmistunutta päiväkotia ovat yksityisiä.

Päiväkoti esitetään rakennettavaksi Puu-Kivistöön, ositteeseen Ruusupuunpiha 6, kiinteistötunnus 92-409-8-0, kaupungin omistamalle tontille. Tontti ja ympäröivä korttelit ovat tällä hetkellä rakentamattomia. Vantaan kaupunginhallitus on nimennyt Puu-Kivistön Vantaan puurakentamisen erityiskohteeksi, jossa erityisenä tavoitteena on puurakentamisen määrällinen lisääminen ja laadullinen kehittäminen. Tarveselvitysvaiheessa ei tunnistettu vaihtoehtoisia ja palvelutarpeeseen soveltuvia Y-tontteja. Tarveselvitys on tehty yhteistyössä sivistystoimen, kaupunkisuunnittelun ja tilakeskuksen kanssa.

Uusi päiväkoti on 192 tilapaikkainen. Päiväkodin tilat koostuvat lasten kotialueista ja yhteisistä tiloista. Osa päiväkodin tiloista ja päiväkodin piha-alue ovat alueen asukkaiden käytettävissä toiminta-ajan ulkopuolella.

Tilakeskuksen hankevalmistelussa on uudelle päiväkodille laskettu 26.11.2018 päivätty tavoitehinta 8,7 milj. € (alv 0%).

Opetuslautakunta 10.12.2018 § 16 on päättänyt esittää tekniselle lautakunnalle hyväksyttäväksi Ruusupuun päiväkodin 26.11.2018 päivätty tarveselvitys.

Tekninen lautakunta 11.12.2018 § 7 on päättänyt esittää kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi Ruusupuun (Kivistön) päiväkodin tarveselvitys 26.11.2018 ja sen tavoitehinta-laskelma 8,7 milj. € (alv 0%).

Hallintosäännön 9 luvun, 1 §:n kohdan 29 mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin ja kaupunkikonsernin yli 3 M€:n (alv 0 %) suuruisten toimitilainvestointi-hankkeiden tarveselvitysten ja kustannusarvioiden hyväksymisestä.

Talousjohtaja vs. toteaa, että hanke on Kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelman 2018-2027 mukainen hanke. Vuosille 2019–2022 hyväksytyssä taloussuunnitelmassa hankkeen valmistumisajaksi on arvioitu vuosi 2021 ja kustannuksiksi 7,1 milj. euroa. Määrärahan tarve on tarkentunut ja se on 8,7 milj. euroa.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 9

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä Ruusupuun (Kivistön) päiväkodin tarveselvitys 26.11.2018 ja sen tavoitehinta-laskelma 8,7 milj. € (alv 0%).
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Ruusupuun (Kivistön) päiväkodin tarveselvitys 26.11.2018

Täytäntöönpano: Tilakeskus

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätietoja:
hankesuunnittelupäällikkö Ifa Kytösaho, puh. 040 749 2595, etunimi.sukunimi(at)vantaa.fi

26.11.2018

RUUSUPUUN PÄIVÄKOTI (KIVISTÖN PÄIVÄKOTI)

Ruusupuunpiha 6, Vantaa

uudisrakennus

TARVESELVITYS

Vantaan kaupunki
Maankäytön, rakentamisen ja
ympäristön toimiala
tilakeskus
hankesuunnittelu

Kielotie 13
01300 Vantaa

www.vantaa.fi

Sisällys

1 Tarvetietokortti 3
2 Perustelut tarpeelle 4
2.1 Varhaiskasvatuksen palvelustrategiset linjaukset 4
2.2 Väestöennuste ja liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan 4
2.3 Liittyminen toimitilaverkkosuunnitelmaan 4
3 Mitoitusperusteet ja tavoitteet 4
3.1 Päiväkodin toiminnalliset tavoitteet 5
3.2 Päiväkodin tunnusluvut ja tilaohjelma 6
3.3 Ateriahuollon tilatarpeiden tavoitteet 6
3.4 Puhtaanapidon ja huollon tavoitteet 7
3.5 Arkkitehtoniset tavoitteet 7
3.6 Elinkaari- ja energiatehokkuustavoitteet, muuntavuus 8
3.7 Lasten osallistaminen 9
3.8 Väestönsuoja 9
4 Tontti ja rakennuspaikka 10
4.1 Sijainti 10
4.2 Kaava- ja kiinteistötiedot, hallinta, rasitteet 12
4.3 Tontin rakennettavuus ja pohjaolosuhteet 14
4.4 Piha 14
4.5 Liikenne, pysäköinti, kadut ja kunnallistekniikka 15
4.6 Rakentamisrajoitteet, ympäristö, melu 16
4.7 Liittyvät hankkeet 16
5 Tekniset järjestelmät 16
5.1 Rakennetekniset tavoitteet 16
5.2 LVI-Tekniset tavoitteet 17
5.3 Sähkötekniset tavoitteet 21
6 Väistötilantarve 22
7 Kustannukset 23
7.1 Kustannusennuste 23
7.2 Pääomakustannukset ja ylläpitokustannukset 23
7.3 Toimintakustannukset hallintokunnalle 23
7.4 Ensikertaisen kalustamisen ja varustamisen kustannukset 23
7.5 Investointi €/hoitopaikka ja oppilaspaikka 23
8 Rahoitus ja aikataulu 23
9 Riskit 23
9.1 Kaavoitukseen liittyvät riskit 23
9.2 Aikatauluun liittyvät riskit 23
9.3 Maaperään ja rakennettavuuteen liittyvät riskit 24
9.4 Työturvallisuustehtävät 24
10 Vastuuhenkilöt / työryhmä 25

Liitteet:

- Liite 1: kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat
- Liite 2: tilaohjelmat
- Liite 3: Havat-riskikartta
- Liite 4: kustannuslaskelmat

Kuva: Päiväkodin sijainti, Puu-Kivistö, Länsi-Vantaa

1 Tarvetietokortti

Kohteen nimi: Ruusupuun päiväkoti (Kivistön päiväkoti)						
Tarpeen kuvaus: Tarvitaan 192 tilapaikan päiväkoti vastaamaan Kivistön alueen varhaiskasvatusikäisten lasten määrän kasvuun						
Liittyminen muihin hankkeisiin ja selvityksiin: Kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2018-2027						
Tarpeen perustelut: Kivistön suuralueen lasten määrä kasvaa voimakkaasti, vuosina 2018-2021 noin 400 lapsella						
Käyttäjähallintokunta: Sivistysvirasto						
Kaupunginosa: KIVISTÖ 23	Kiinteistötunnus: 92-409-8-0			Tontin pinta-ala: kaavaluonnoksessa 5 200m2 (tarve RT-ohjeen mukaan laskettuna 50m^2 /tilapaikka= 9600m$^{2)}$		
Osoite ja tontti: Ruusupuunpiha 6 01700 Vantaa	Kaavatiedot: kaavaluonnoksessa Y Yleisten rakennusten korttelialue			Rakennusoikeus: kaavaluonnoksessa 1900 II		
Tilatarve, suuruus ja kustannukset (ALV 0 %)	brm^2	htm^2	hum^2	Investointikustannusennuste €	€ / brm^2	€ / hym^2
Päiväkoti	n.1900	-	-	8 700 000	4519	6541
Päiväkodin tilapaikkamäärä				192 tilapaikkaa		
Väistötilan tarve: Ei väistötilan tarvetta.						
Määrärahavaraus investointiohjelmassa: Taloussuunnitelma 2019-2022, 7,1 milj. €						
Hankkeen toteutusaikataulu: 2019-1921 (rakentamisvaihe 2020-21)						
Ylläpitokustannukset: 93 628€ / vuosi						
Toimintakustannukset hallintokunnalle: Toiminnan vuosittaiset kulut sisältäen henkilöstö- ateria- ja toimintakulut ovat noin 900 000 €.						
Ensikertainen kalustaminen ja varustaminen: 112 000 €						
Vuokravaikutus	51 300 € /kk 29,65 €/ htm2/kk			615 628 € /v 356 € / kk		
Vuokravaikutus / tilapaikka				3206 € / vuosi 267 € / kk		
Laatija(t): Anne Jaakola-Wondafrash, Päivi Riehunkangas, Olga Jefimkina				Päivämäärä: 26.11.2018		

2 Perustelut tarpeelle

2.1 Varhaiskasvatuksen palvelustrategiset linjaukset

Keskeisten palveluverkkolinjausten (Vantaan kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2018–2027) mukaan varhaiskasvatus järjestetään lähipalveluna myös uusilla asuinalueilla. Varhaiskasvatuksen strategiana on lisätä yksityisen varhaiskasvatuksen osuutta maltillisesti.

Palveluverkkoa kehitetään uudishankkeilla, joiden optimikoko on noin 160–192 tilapaikkaa. Tilat ovat uuden oppimisympäristön mukaiset ja joustavat erilaisiin toiminnallisiin tarpeisiin sekä organisaation ulkopuolisille käyttäjille varhaiskasvatuksen aktiivisen toiminta-ajan ulkopuolella.

Tilakeskus kehittää yhdessä varhaiskasvatuksen kanssa moduulipäiväkotikonseptia. Ratkaisumallia toteutetaan vuoteen 2022 seitsemässä päiväkotihankkeessa ajalla 2020–2022. Kivistöön rakennettava päiväkoti on mukana hankkeessa.

2.2 Väestöennuste ja liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan

Kivistön suuralueen varhaiskasvatusikäisten määrän ennustetaan Vantaan virallisen väestöennusteen 2018 – 2028 mukaan kasvavan ennustekauden ensimmäisellä puolikkaalla 684 lapsella. Lasten määrä kasvaa edelleen vuoteen 2028, jolloin lapsimäärän ennustetaan olevan 1 382 lasta enemmän kuin vuonna 2018.

Varhaiskasvatusikäisten lasten määrän kehitys												
Vantaan kaupungin virallinen väestöennuste 2018-2028												
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Muutos
												2018-2028
Kivistön suuralue	1023	1154	1250	1401	1546	1707	1855	1996	2148	2285	2405	1 382

Taulukko: Kivistön suuralueen varhaiskasvatusikäisten määrän kehitys Vantaan virallisen väestöennusteen 2018–2028 mukaan

Päiväkoti tarvitaan vastaamaan alueen voimakkaaseen kasvuun. Päiväkoti toteutetaan kaupungin oman hankkeena. Kahden viimeisen vuoden aikana Kivistön alueelle on toteutettu kolme yksityistä päiväkotia.

2.3 Liittyminen toimitilaverkkosuunnitelmaan

Kasvavalla Kivistön uudisalueella ei ole kiinteistöjä, joita voisi hyödyntää lasten määrän kasvusta johtuvaa tilatarpeeseen.

3 Mitoitusperusteet ja tavoitteet

Varhaiskasvatuslain (2016) mukaan yhtä hoito- ja kasvatushenkilöä kohden saa olla lapsia:

- alle 3-vuotiaita enintään 4 lasta / 1 hoito- ja kasvatustehtävässä oleva henkilö

- ja 3 vuotta täyttäneitä enintään 8 lasta / 1 hoito- ja kasvatustehtävässä oleva henkilö.

Vantaa ei ole nostanut 3-vuotta täyttäneiden lasten suhdelukua seitsemästä kahdeksaan lapseen / hoito- ja kasvatustehtävässä oleva henkilö. Uusissa päiväkodeissa tilat mitoitetaan kuitenkin suhdeluvun 8 lasta / hoito- ja kasvatustehtävässä oleva henkilö mukaan.

Tilapaikkoja yhteensä 192.
- Yhden kotialueparin tilapaikat (8+8) + (8+8) lasta, 32 tilapaikkaa
- yhteensä 6 x 32 = 192 tilapaikkaa.

Päiväkodissa on hoito- ja kasvatushenkilökuntaa enimmillään 24 henkilöä. Lisäksi päiväkodissa työskentelee päiväkodin johtaja sekä puhtaus- ja ateriapalveluiden henkilökuntaa sekä vuosittain vaihtuvia opiskelijoita ja tilapäistä avustavaa henkilökuntaa, yhteensä noin 6 henkilöä. Henkilökunnan määrä yhteensä 30 henkilöä.

3.1 Päiväkodin toiminnalliset tavoitteet

Varhaiskasvatus on suunnitelmallista ja tavoitteellista kasvatuksen, opetuksen ja hoidon muodostamaa kokonaisuutta, jossa painottuu pedagogiikka. Tätä tukee kehittävä, oppimista edistävä, terveellinen ja turvallinen oppimisympäristö.

Vantaalla laadittiin vuonna 2017 tilakeskuksen ja sivistysviraston yhteistyössä varhaiskasvatuksen tilasuunnitteluohje. Ohjeen mukaisesti oppimisympäristö tukee erilaisia pedagogisia toimintatapoja ja tilat ovat muunneltavia sekä auttavat erilaisten oppimis- ja leikkitilanteiden toteuttamisessa. Varhaiskasvatuksen tavoitteena on saada teknologia palvelemaan kasvatuksellisia ja opetuksellisia päämääriä. Lasten käyttöön tarkoitetut tietokoneet ja tablettilaitteet ovat osa lapsiryhmän oppimisympäristöä.

Varhaiskasvatuksen lapsiryhmä koostuu kahden kasvattajan muodostamasta tiimistä, jolloin lapsimäärä on minimissään kahdeksan ja maksimissaan kuusitoista. Kotialuepari muodostuu kahdesta kasvattajatiimistä (minimissään 16 lasta, maksimissaan 32 lasta), jotka tekevät toiminnallista yhteistyötä ja käyttävät yhteisesti osaa tiloista.

Päiväkodin ydin on ruokailutila, kotikeittiö ja sali sekä pieni oleskelutila mm. aamun ensimmäisille tulijoille ja illan viimeisille lähtijöille. Tilat kokoavat koko päiväkodin lapset ja henkilökunnan ruokailemaan, liikkumaan ja päiväkodin yhteisiin hetkiin. Muut lasten tilat sijoittuvat helposti hahmotettavasti eri puolille päiväkotia, kuitenkin vähintään yksi kotialue lähelle ydintä.

Tiloissa on mahdollista toteuttaa pienryhmätyöskentelyä 4-8 hengen ryhmissä ja ne ovat monikäyttöisiä. Perushoitoa varten tehdyt ratkaisut eivät haittaa toiminnallista oppimista ja kasvattaja pystyy muokkaamaan kaikkia käytössä olevia tiloja dynaamisesti käsiteltävän asian mukaisesti.

Lapsiryhmällä on hiljainen ja visuaaliselta ilmeeltään rauhallinen tila, joka mahdollistaa rauhoittumisen sekä keskittymisen käsiteltävään asiaan. Lisäksi kotialueilla on tähän tarkoitukseen myös pienryhmätiloja. Päiväkodissa on tila, joka mahdollistaa ryhmäliikkumisen ja yhteisöllisen kokoontumisen. Päiväkodissa on mahdollista toteuttaa hallitusti monipuolista materiaalien käyttöä (vesi, hiekka, puu) vaativia leikkejä ja ohjelmaa.

Tilat tukevat eri-ikäisten lasten perushoidon sujuvaa järjestämistä. Pienten lasten hoidolle ja pesemiselle on toimivat ja miellyttävät tilat. Lasten liikkuminen päiväkodissa on selkeää ja helppoa ja tilat on suunniteltu lasten mittakaavan mukaisesti ja helposti lasten hahmotettaviksi. Vanhempien on sujuvaa tuoda ja hakea lapsensa päiväkodista

Tilat tukevat lasten ja henkilökunnan hyvinvointia ja ovat viihtyisät. Päiväkodissa on rauhallisia tiloja keskusteluihin perheiden ja yhteistyötahojen kanssa sekä henkilökunnan kirjalliseen työskentelyyn.

Rakennukseen tehdään hissi, joka on mitoitettu pyörätuolia käyttäville.

Pihaan liittyvät tavoitteet on esitetty kohdassa 4.4. Piha.

3.2 Päiväkodin tunnusluvut ja tilaohjelma

Päiväkoti toteutetaan osana tilakeskuksen ja varhaiskasvatuksen kehittämää moduulipäiväkotikonseptia. Tilamitoitus perustuu Vantaan kaupungin päiväkotien tilasuunnittelun kehityshankkeen myötä kehitettyyn tilaohjelmamalliin ja päiväkotien yleisiin suunnitteluohjeisiin sekä vuonna 2018 päivitettävään päiväkotien RT-ohjekorttiin.

Päiväkodin huoneistoalatavoite 8,3 htm2/tilapaikka = 1 589,5 htm2 (192 tilapaikkaa)
Päiväkodin bruttoalatavoite 1 921 brm2 (sisältää iv-konehuoneen).

Päiväkodin huonetilaohjelma on liitteessä 2.

3.3 Ateriahuollon tilatarpeiden tavoitteet

Päiväkodin keittiö on palvelukeittiö. Keittiössä valmistetaan vain energialisukkeet, erikoisruokavalioannokset ja välipalat. Pääruoka-annokset tuodaan päiväkotiin ulkopuolisen palveluntuottajan toimesta. Aterioiden kuljetukseen varataan verkkovirralla toimivat kevytrakenteiset hygieniamuoviset kylmä/lämpökuljetusvaunut, tai ruoka toimiteen lämpökuljetuslaatikoissa.

Huomioitavat ateriahuollon tilatarpeita suunnitellessa:

- Keittiön sijainti on oltava hyvän huoltoyhteyden päässä.
- Jätehuolto ja rullakko/pahvi varaston oltava riittävän suuret ja kohtuullisen matkan päässä keittiöstä.
- Varattava hygieeninen tila kuljetuslaatikoille/vaunuille.
- Pääruokasalinpuolella keittiöseinän vieressä tai keskilattialla tulee olla ateriabuffet (ei avaudu keittiötiloihin).

- Päiväkärryjä käytetään pienten lasten aterioiden kuljetukseen kerroksissa ja alakerran tiloissa. Ryhmien määrä ja sijainti selviävät myöhemmin.
- Sekä ruokasaliin että kerroksien aulatiloihin asennetaan käsipesualtaat
- ruokasalin kotikeittiön yhteyteen varataan kotitalouskylmäkaappi välipalojen säilytystä varten.

3.4 Puhtaanapidon ja huollon tavoitteet

Puhtauspalveluiden tavoitteet

Puhtauspalvelujen tavoitteena on aikaan saada puhtaita ja sisäilmaongelmattomia tiloja, joiden pinnat on helppo pitää puhtaana, esim. yläpölyjen kerääntymistä on suunnitteluratkaisuissa vältettävä. Tavoitteena on myös yhtenäistää materiaalivalintoja. Kaikki käytettävät materiaalit ja tilaratkaisut toteutetaan mahdollisimman kestävistä, tehokkaista ja edullisesti ylläpidettävistä tuotteista. Rakennuksen tulee olla kaikilta osin helposti puhtaana pidettävä ja julkisen tilan kulutusta kestäviä. Siivouskeskus 1- kerrokseen, siivoustilat muihin kerroksiin. Keskusvarastotavaroiden vastaanotolle pitää olla kulku huoltopihalta. Rakennuksen puhtausluokka P1

Jätehuollon tavoitteet

Jätehuolto toteutetaan jäteputkijärjestelmän kautta sekä syväkeräyssäiliöin; muoville, biojätteelle, kartonkijätteelle ja puolitettu säiliö lasi- ja metallijätteelle. Jätepisteiden tulee sijaita lähellä keittiötä ja kulku jätepisteelle tulisi olla mahdollisimman lyhyt myös siivouksen näkökulmasta. Syväsäiliöiden tyhjennyksessä tulee ottaa huomioon jäteauton vaatima kääntösäde.

3.5 Arkkitehtoniset tavoitteet

Puu-Kivistö on osa Vantaan tavoitetta lisätä puurakentamista. Kuuden suurimman kaupungin kaupunginjohtajien ilmastoverkosto päätti 13.12.2017 lisätä kaupunkien puurakentamista. Vantaan kaupunginhallitus on nimennyt Puu-Kivistön Vantaan puurakentamisen erityiskohteeksi, jossa erityisenä tavoitteena on puurakentamisen määrällinen lisääminen ja laadullinen kehittäminen yhteistyössä puualan toimijoiden kesken.

Puu-Kivistö sijoittuu Kivistön keskustaan Kehäradan pohjoispuolelle rajautuen Timanttikujaan, Ruusukvartsinkatuun, Lumikvartsinkatuun sekä Kehärataan. Asemakaavoitusvaiheessa olevalle alueelle suunnitellaan noin 50 000 k-m2 asuinrakentamista, päiväkoti, pysäköintilaitos sekä monipuolisia julkisia ulkotiloja. Puu-Kivistön suunnittelun päätavoitteena on puurakentamisen edistäminen sekä monimuotoinen korttelirakenne ja värikäs kaupunkikuva. Alueen ensimmäisenä rakentuvasta osasta järjestettiin keväällä 2018 suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailu, jossa tavoitteena oli saada aikaan monimuotoista ja kaupunkikuvaltaan värikästä puukorttelinaapurustoa, joka tarjoaa monipuolisia asumisratkaisuja sekä yhteisöllisiä ja vehreitä pihoja ekologisuutta arvostaville asukkaille. Lisäksi puukortteleissa tavoitellaan taiteen tuomista osaksi asuinympäristöä (lähde: Puu-Kivistön aloituskortteleiden suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailu, kilpailuohjelma.)

Uudisrakennuksen tulee noudattaa Vantaan arkkitehtuuriohjelman periaatteita ja sen tavoitetta laadukkaasta ja ilmaisuvoimaisesta arkkitehtuurista: *”Luomme ilmaisuvoimaisella ja kekseliäällä arkkitehtuurilla vantaalaista identiteettiä. Anonyymin modernismin sijaan tavoittelemme erilaisuutta ja elämyksiä sekä luomme paikkoja ja tiloja, joissa viihdytään ja jotka palvelevat sosiaalista integroitumista. Luomme arkkitehtuuria teknisesti koetelluin ratkaisuin.”* Päiväkodin tulee olla luonteeltaan julkinen rakennus, ja arkkitehtuuriltaan ohjelman periaatteen mukainen.

Päiväkoti tullaan rakentamaan kaavaluonnoksen tavoitteiden mukaisesti harjakattoisena, puurakenteisena ja puuverhottuna. Arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista, värikästä ja leikkisää. Julkisivujen väreinä tulee käyttää keltaisen, punaisen tai ruskean murrettuja maavärejä, peittomaalaamattomia puupintoja ja harkitusti edellisiin sopivia vihreän ja sinisen sävyjä. Vierekkäisten rakennelmien tulee olla eri värisiä. Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Julkisivusommittelun tuleen olla pienimittakaavaista ja kävelymiljöötä korostavaa. Pihavarastot tulee tehdä viherkattoisina. Piharakennukset ja sääsuojat tulee suunnitella puisina ja arkkitehtuurilta korkealuokkaisina, samoin huoltoalueen rajaukset. Kaavamääräyksiä on esitetty kohdassa 4.2 ja ne ovat kokonaisuudessaan tarveselvityksen liitteenä.

Liite 1: asemapiirustus, kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat

3.6 Elinkaari- ja energiatehokkuustavoitteet, muuntavuus

Uudisrakennuksen suunniteltu käyttöikä on perustusten ja rungon osalta 100 vuotta, täydentäviltä osien osilta 50 vuotta ja järjestelmien osalta 25–35 vuotta.

Kustannuksissa varaudutaan toteuttamaan hanke Vantaan lähes nollaenergiakonseptin mukaisesti. Vantaan lähes nollaenergiakonseptin energiatehokkuuden tavoitetaso laskennalliselle energiatehokkuuden vertailuluvulle (E-luku) on 85 kwhE/m2 a (ympäristöministeriön asetusluonnoksessa uuden rakennuksen energiatehokkuudesta opetusrakennuksen ja päiväkodin vertailuluku on 100 kwhE/m2 a). Lähes nollaenergiarakennuksen suunnittelu edellyttää kaikkien suunnittelualojen saumatonta yhteistyötä. Paikallinen uusiutuva energia tuotetaan joko rakennukseen integroitavilla tai vesikatolle asennettavilla aurinkopaneeleilla.

Tilojen, kalusteiden, varusteiden sekä taloteknisten järjestelmissä käytetään tarkoituksenmukaisia ja kestäviä tuotteita ja noudatetaan Vantaan kaupungin suunnitteluohjeita. Rakennus-, rakenne-, sähkö- ja LVI- teknisissä suunnitelmissa kiinnitetään erityistä huomioita sisäilman laatuun, rakennusfysikaaliseen toimivuuteen, ulkovaipan sisäpinnan tiiveyteen, valaistukseen, energiatehokkuuteen sekä äänenvaimennukseen.

Elinkaaritehokkuutta tukee rakennuksen muunneltavuus ja monikäyttöisyys, käytön ja iltakäytön tehokkuus. Rakennus tulee suunnitella siten, että tilajako on mahdollista toteuttaa useammalla kuin yhdellä periaatteella sekä siten, ettei tilajaon muuttaminen aiheuta kohtuuttomia muutostöitä teknisiin järjestelmiin.

3.7 Lasten osallistaminen

Lasten osallistamisprosessi uudisrakennushankkeeseen selvitetään hankesuunnitteluvaiheessa.

3.8 Väestönsuoja

Päiväkodin laajuus ylittää pelastuslain 71 § määritellyn väestönsuojan rakentamisvelvoitteen 1200 k-m2. Päiväkodin suojatilatarve (2 % kerrosalasta, suoja-alatarve < 30 m2) toteutetaan esisijaisesti jo olemassa oleviin kaupungin rakennusten väestönsuojiin.

4 Tontti ja rakennuspaikka

4.1 Sijainti

Kuva: ilmakuva Puu-Kivistön alueelta, päiväkodin tontti estetty punaisella katkoviivalla ympyröitynä

Puu-Kivistön alue sijoittuu Länsi-Vantaalle, kehäradan varrelle, Kivistön aseman ja mahdollisesti tulevaisuudessa rakentuvan Lapinkylän aseman puoleen väliin. Päiväkodin tontti sijoittuu korttelin keskelle, Puuhelmenpolun, Ruusupuunpihan ja Puuketjunkujan rajaamalle alueelle. Tarveselvitysvaiheessa ei tunnistettu vaihtoehtoisia ja palvelutarpeeseen soveltuvia Y-tontteja.

Kuva: viistoilmakuva Kivistön alueelta, päiväkodin tontti estetty katkoviivalla ympyröitynä

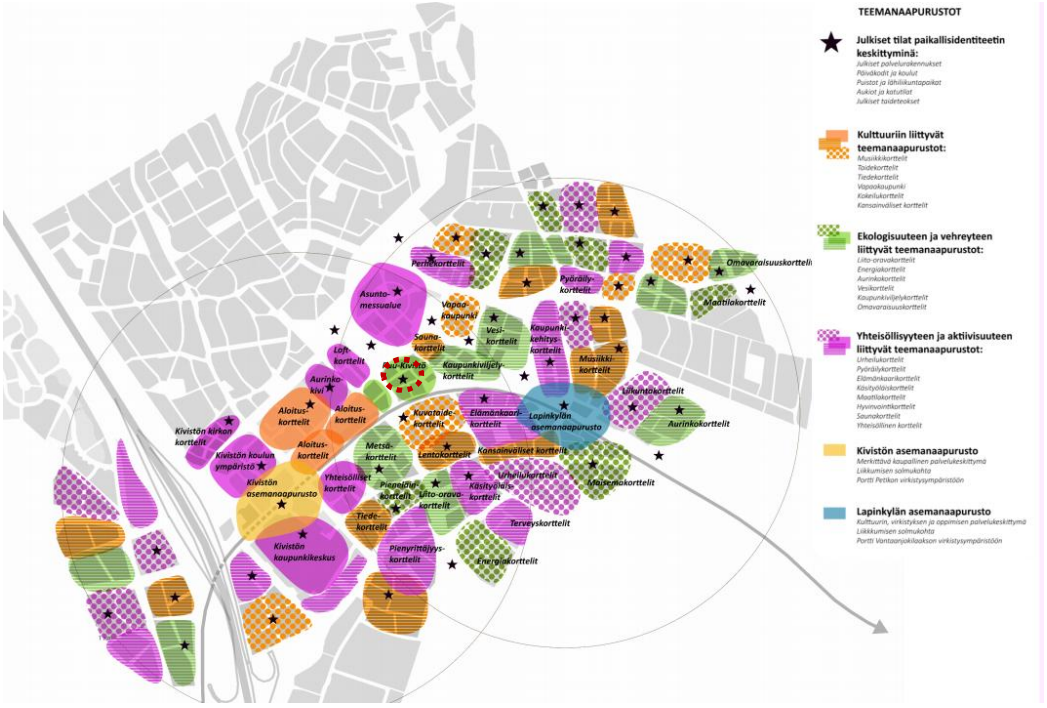
4.2 Kaava- ja kiinteistötiedot, hallinta, rasitteet

Ruusupuunpiha 6, kiinteistötunnus 92-409-8-0, tontti on kaupungin omistuksessa. Tontti ja ympäröivä korttelit ovat tällä hetkellä rakentamattomia. Tontilla kasvaa sekametsää.

Uudenmaan maakuntakaavan 2011 -mukaan suunnittelualue on taajamatoimintojen aluetta. Vantaan yleiskaavan 2007 -mukaan suunnittelualue on tehokkaan asumisen aluetta (A1). Kivistön kaavarunkoluonnoksen mukaan (20.8.2018) *Kivistön keskusta on kahden asemanseudun muodostama monipuolinen ja värikäs kaupunki*. Kaavarungolla tavoitellaan sosiaalisesti, ekologisesti, kulttuurisesti ja taloudellisesti kestävää kaupunkiympäristöä Kivistöön. Päiväkodin tontti sijoittuu alueelle, jossa alueen suunnitteluperiaatteeksi on kaavarunkotyössä nostettu ekologisuuteen ja vehreyteen liittyvät arvot.

Yhtenä tärkeänä tavoitteena kaavarunkotyössä on liito-oravien elinympäristöjen ja viherrakenteen yhteensovittaminen rakentamisen kanssa. Kivistön alueella on tehty liito-oravahavaintoja ja liito-oravien yhteys Lipunkantajanpuistosta Puu-Kivistön kaava-alueen läpi Kehäradan eteläpuolelle pyritään turvaamaan säilyttämällä noin 30 metriä leveä puustoinen yhteys. Päiväkodin pihan länsiosa liittyy liito-oravien liikkumisalueeseen. Puustoinen yhteys toimii myös asukkaiden viheralueena. Tähän liittyen kaavaluonnoksessa edellytetään, että puiston puoleinen osa tontista toteutetaan metsäisenä pihana. Alueella kasvavaa puustoa tulee säilyttää ja tarvittaessa uusia ja täydennysistuttaa. Metsäpohja tulee säilyttää luonnollisena ja kasvullisena.

Kuva: näkymä tontille



Kuva: Naapurustojen teemakartta ja suunnitteluperiaatteet Kivistön alueelta, päiväkodin tontti estetty katkoviivalla ympyröitynä

Tontin kaavoitus on käynnissä, kaava on menossa lautakuntien käsittelyyn syyskuussa ja valtuuston käsittelyyn todennäköisesti loppuvuodesta 2018. Kaava sallii kaksikerroksisen rakennuksen, sallittu kerrosala on 1900k-m². Lisäksi on sallittua rakentaa teknisiä tiloja katolle, ne tulee huolitella rakennukseen sopivaksi.

Kaava on hyvin yksityiskohtainen, ja määrittää mm. rakennusmassan, sisäänkäyntien ja huollon sijoittumista tontilla. Rakennus tulee rakentaa kiinni kolmelta tontin reunalta. Tontin reunaan rakentamista ja kaavoittajan tavoittelemaa tilan rajaamista voidaan alustavien neuvottelujen mukaan rakentaa myös tietyissä tapauksissa kylmillä portaille tai aidoilla ja muureille.

Kaavamääräyksissä tullaan edellyttämään puurakentamista. Myös rakennuksen arkkitehtuurille asetetaan tavoitteita ks. kohta 3.7 arkkitehtoniset tavoitteet ja liitteenä olevat määräykset.

Rakennuksen tulee olla harjakattoinen ja siihen tulee sijoittaa aurinkopaneeleita. Viherkattoa sallitaan kaavassa, mutta tilakeskuksen ohjeistus ei salli sitä lämpimissä rakennuksissa. Ukoseinien ääneneristävyyden tulee olla lento-, raide-, ja tieliikenteen melua vastaan vähintään 35dB.

Yksi sisäänkäynnistä pyritään sijoittamaan Ruusupuunpihan ja Puuhelmenpolun kulmaukseen. Huoltoalue tulee suojata kaupunkimaisesti ja korkeatasoisesti. Erillisissä ulkovarastoissa tulee olla viherkatto. Piha-alueelle tulee sijoittaa puisia sääsuojia. Pihaan liittyviä määräyksiä on käsitelty tarkemmin kohdassa 4.4.

Pysäköintipaikat on osoitettu viereisestä pysäköintitalosta. Niiden ajoyhteys ja huoltoliikenne on sallittu Puuketjunkujan kautta. Y-korttelina autopaikkamäärä on 1ap/150 k-m², ja niiden lisäksi kaksi liikuntaesteisten autopaikkaa. Polkupyörien pysäköintipaikkoja on toteutettava vähintään 1pp/90 k-m² ja 1pp/3 työtekijää, pyöräpaikosta 50% on sijoitettava katokseen.

Liite 1: kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat

4.3 Tontin rakennettavuus ja pohjaolosuhteet

Tontti sijoittuu pintamaalajikartan mukaan siltti- ja savialueelle. Pääosa tontista on sen mukaan savea, länsiosa silttiä ja savea. Ympäröivillä alueilla pohjavesi on ollut arviolta noin 2-4 metrin syvyydellä maanpinnasta. Rakennettavuus maaperän suhteen Rakennusten suositeltu perustamistapa on todennäköisesti paalutus. Pohjatutkimukset tehdään hankesuunnitteluvaiheessa.

Vantaan kaupungin linjauksen mukaan kaikessa talonrakentamisessa noudatetaan Vantaan kaupungin hulevesiohjetta, jossa edellytetään sadevesien viivytystä tontilla. Piharakennuksille ja varastoille voidaan tehdä viherkattoja. Kaavarungon mukaan hulevesien siniverkosto yhdistää tiiviin kaupunkirakenteen Vantaanjokeen. Päiväkodin vierelle sijoittuvalle aukiolle on esitetty kaavaluonnoksessa rakennettavaksi hulevesiaihe. Se tulee sijaitsemaan tontin itäpuolella nyt kulkevan Koivupäänojan varrella. Alueelle on tehty hulevesisuunnitelma kaavoituksen yhteydessä: Marja-Vantaan keskusta-alueen tarkennettu hulevesisuunnitelma (FCG Oy, 2010).

Liite 1: asemapiirustus, kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat

4.4 Piha

Lasten leikkipiha suunnitellaan virikkeiseksi, monipuoliseksi oppimisympäristöksi, joka tukee pedagogisten tavoitteiden toteutumista. Päiväkodin pihassa korostuvat suojaisuus, turvallisuus ja toiminnallisuus. Liikkumisen ohjaukseen sekä valvottavuuteen ja ilkivaltaan ehkäiseviin tekijöihin kiinnitetään erityistä huomiota.

Pihalle suunnitellaan yhtenäisiä kasvillisuusalueita ja istutettaviksi kasveiksi valitaan lajikkeita, jotka viihtyvät tontin olosuhteissa. Piha toteutetaan Vantaan kaupungin pihakortin mukaisesti sekä otetaan ohjeellisena huomioon pihaan kohdistuvat kaavamääräykset. Tonttivedet imeytetään oman tontin alueella Vantaan kaupungin hulevesiohjeen mukaisesti.

Pihalle sijoitetaan Vantaan kaupungin tilakeskuksen ”piha”-huonekortin mukaiset rakennukset, jotka voivat sijaita myös osana päiväkotirakennusta: pihavarastot (leikki- ja ulkoiluvälineet), vaunuvarastot, sadekatos/aurinkosuoja. Piha vaatii selkeästi merkityt ja turvalliset tilat pyörien säilytykseen.

Pihan suunnittelussa huomioidaan kaavaan liittyvät vaatimukset. Piha-alueelle tulee sijoittaa vehreä, suojaisa ja viihtyisä. Pihan kalusteet ja rakenteet on tehtävä pääosin

puusta. Pihalla tulee käyttää erilaisia pinnoitteita ja istutuksia. Sinne tulee sijoittaa Arboretum, jolle on istutettava vähintään 10 puulajia, jotka merkitään nimikyltein. Myös pihan aitoihin ja portteihin sekä kulkureitteihin on esitetty vaatimuksia, niiden tulee liittyä arkkitehtuuriin. Portin tulee erottua. Puiston puoleinen osa tontista tulee säilyttää puustoisena, puustoa tulee säilyttää ja tarvittaessa uusia ja täydennysistuttaa.

Liite 1: kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat

4.5 Liikenne, pysäköinti, kadut ja kunnallistekniikka

Kaavan mukaisesti korttelin sisäosassa, jossa päiväkoti sijaitsee, on sallittu vain huoltoliikenne. Saattoliikenne järjestetään Ruusupuunpihan koillispuolelle rakennettavaan pysäköintitaloon ks. kohta 4.2. Saattopaikkoina tulee toimimaan myös Ruusukvartsinkadun ja Lumikvartsinkadun kadunvarsipaikat. Huoltoliikenne tontille on sallittu Puuketjunkujan kautta.

Kevyen liikenteen yhteydet on esitetty liitteenä olevissa kartoissa. Julkisen liikenteen pysäkki on Ruusukvartsinkadun ja Lumikvartsinkadun varressa. Kevyen liikenteen reitit kulkevat Ruusukvartsinkatua ja Lumikvartsinkatua sekä yksi tuleva reitti tontin länsipuolella kulkevalla viheralueella. Tonttia ympäröivä kadut ovat pihakatuja.

Kuva: Lumikvartsinkatu

Ruusukvartsinkadulla ja Lumikvartsinkadulla kulkee kunnallistekniikka, vesihuoltoverkostoa, kaukolämpöä, jäteputkia sekä sähkö- ja telekaapeleita. Alue kuuluu jätteiden putkikeräysjärjestelmän piiriin. Johtokartan mukaan tontilla ei ole johtoja tai kaapeleita.

Liite 1: kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat

4.6 Rakentamisrajoitteet, ympäristö, melu

Tontti on, kuten suuri osa Kivistön alueesta, lentomelualuetta. Melu määrä tontilla on Lden 50 desibeliä, se ei rajoita rakentamista, mutta rakennuksen vaipalle on asetettu desibelivaatimus 35dB. Tontilla ei ole rautatien melua, ja liikenteen melun määrä on alle 50 dB. Melukartat on esitetty liitteenä asiakirjan lopussa.

Alue on esterajapintojen aluetta.

Liite 1: kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat

4.7 Liittyvät hankkeet

Tonttia koskeva kaavaehdotus hyväksytty Kaupunginvaltuustossa 24.9.2018.

5 Tekniset järjestelmät

Tilojen, kalusteiden, varusteiden sekä taloteknisten järjestelmien laatu noudattaa Vantaan tilakeskuksen suunnitteluohjeissa ja tilakorteissa määriteltyä tasoa. Rakennus-, sähkö- ja LVI- teknisissä suunnitelmissa kiinnitetään erityistä huomioita sisäilman laatuun, valaistukseen sekä äänenvaimennukseen.

5.1 Rakennetekniset tavoitteet

Lämmöneristeiden ja rakenteiden kastumisen estämiseksi hankkeessa edellytetään sääsuojan alla rakentamista ja kuivaketju 10-järjestelmän noudattamista. Rakenneratkaisuissa noudatetaan RakMk:n ja RIL ry:n määräyksiä ja ohjeita sekä Vantaan kaupungin suunnitteluohjeita.

Rakennukseen suunnitellaan toteutuskelpoiset detaljit rakennusfysikaalisesti toimivina. Pintamateriaalivalinnoissa huomioidaan sisäilman hyvään laatuun vaikuttavat tekijät. Julkisivu- ja runkomateriaalivalinnassa on vältettävä palonleviämisen kannalta epäedullisia materiaaleja.

Runkojärjestelmä valitaan niin, että se sallii joustavan käytön ja myöhempiä tilamuutoksia. Rakennusrungon syvyys valitaan siten, että kantavat ja jäykistävät seinälinjat sijoittuvat ulkoseinille. Poikittaisia ja pitkittäisiä kantavia seinälinjoja ei pääsääntöisesti sallita estämään muuntojoustavuutta.

Talotekniikan nousukuilut minimoidaan ja keskitetään. Talotekniset linjat viedään ulkovaipan sisäpinnan sisäpuolella.

Rakennuksen paloluokka on P2 tai P1, paloluokka tarkentuu suunnitteluvaiheessa.

Rakennus perustetaan teräsbetonipaaluilla ja koneellisesti tuuletettavalla alustatilalla varustettuna. Perustukset routasuojataan, rakennus salaojitetaan ja varustetaan radonin poistolla.

Kaavamääräykset asettavat ulkoseinien ulkokuorelle ääneneristysvaatimuksen 35dB.

5.2 LVI-Tekniset tavoitteet

Yleistä

LVI-teknisten järjestelmien tavoitteena on tuottaa rakennukseen hyvät toimintaolosuhteet; lämmityksen, sisäilman laadun, sekä vesi- ja viemäritoimintojen osalta. Olosuhteet luodaan energiatehokkaalla tavalla. Tavoite huomioidaan suunnittelussa, sekä laite- ja järjestelmähankinnoissa ja -asennuksissa. Automaatiojärjestelmä mahdollistaa järjestelmien hyvän hallittavuuden, sekä energian ja veden käytön etäseurannan.

Järjestelmien tulee olla kohtuullisessa määrin 'muuntojoustavia'. Järjestelmät suunnitellaan ja toteutetaan siten, että tilojen osittaiset muutokset (ja alla mainittava ilmamäärien lisääminen) ovat mahdollisia, ilman laajamittaisia järjestelmämuutoksia. Tekniset tilat ja laitteet sijoitetaan järjestelmien kannalta optimoituihin paikkoihin.

Kaikkien LVIA-järjestelmien osien, laitteiden ja komponenttien tulee olla yleisesti käytössä olevia, testattuja ja tyyppihyväksyttyjä, sekä järjestelmään yhteensopivia tuotteita. Laitteiden ja ohjelmien tulee olla yhteensopivia. Ohjelmien ja toimintojen tulee olla etäohjattavia ja -valvottavia Vantaan mallin mukaisesti.

Tilat varustetaan käyttötarpeen mukaisin LVIA-laittein ja -varustein, mikä takaa hyvän toiminnallisuuden.

Ilmanvaihtojärjestelmän puhtausluokka on P1 (Sisäilmastoluokitus 2018). IV-tuotteiden puhtausluokka ja rakennusmateriaalien päästöluokka M1.

Rakennuksen energiatavoitteet on esitetty Vantaan kaupungin suunnitteluohjeessa.

Lämmitysjärjestelmät

Rakennus liitetään Vantaan Energian kaukolämpöverkoston piiriin. Katualueelle sijoittuvat kaukolämpöjohdot sijaitsevat Ruusu- ja Lumikvartsikadulla, sekä Timanttikujalla. Alueen johtokartat on esitetty tarveselvityksen kartta-aineiston osana.

Lämmönjakokeskus sijoitetaan rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen, sille varattuun erilliseen tekniseen tilaan. Käynti tilaan rakennuksen ulkopuolelta.

Lämmitysjärjestelmät varustetaan omilla erillisellä lämmönsiirtimillä (lämmitys, ilmanvaihdon lämmitys, sekä lämpimän käyttöveden valmistus).

Tarkempi tilakohtainen lämmitystaparatkaisu määritetään suunnitteluvaiheen aikana. Lämmönjakotapa; Lämmönjakotapa voi olla joko koko rakennusta kattava täysimittainen lattialämmitysjärjestelmä, tai järjestelmä, jossa osassa tiloja lämmönjakotapa lattialämmitys, osaan tiloja radiaattoripatterilämmitys. Lattialämmityksen piiriin kuuluvat mm; märkäeteiset, päiväkodin leikki- ja lepohuoneet, sekä keittiö.

Lattialämmitysjärjestelmän suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan Vantaan kaupunki, Tilakeskus; Ohje lattialämmityksen suunnittelusta ja toteutuksesta Vantaan kaupungin rakennuskohteissa. Lattialämmitysputkistossa käytetään tehdasvalmisteisesta happidiffuusiosuojattua lattialämmitykseen tarkoitettua muoviputkea (valmistaja esim. Uponor Oy).

Lämmitysjärjestelmän ja ilmanvaihdon lämmityksen runkojohdot asennetaan rakennuksen sisälle 'alas lasketun katon' sisään. Runkojohtojen materiaali on teräsputki, putkisto eristetään (jos käytetään mineraalivillakourueristettä, eriste pinnoitetaan).

Eteistiloihin asennetaan ilmanvaihdon lämmityspiirin yhteyteen liitettävät kiertoilmakojeet.

Vesi- ja viemärijärjestelmät

Rakennus liitetään kunnallisen vesi- ja viemärijärjestelmän piiriin. Alueen johtokartat on esitetty tarveselvityksen kartta-aineiston osana.

Vesimittari sijoitetaan lämmönjakokeskukseen. Mittari mallia 'ultraääni', liitetään automaatio-ohjelmiston ja etäluennan piiriin. Lämpimän käyttöveden kv-syöttöjohto varustetaan kiinteistöautomaation luennan piiriin liitettävällä veden mittauksella. Tonttivesijohto varustetaan tarvittaessa 'itse säätyvällä' saattolämmityskaapelilla.

Runkovesijohdot tehdään komposiittiputkista ko. putkelle tarkoitetuilla liitosmenetelmillä. Vesijohdot eristetään. Mikäli eristeenä käytetään villakourueristettä, se pinnoitetaan.

Jako- ja kytkentäjohdot tehdään kupariputkesta (näkyviltä osin kromattu kupariputki), tai suojaputkeen asennettavasta muoviputkesta, tarkoituksen mukaisin asennuksin; Jakoputkisto voidaan asentaa osin 'alaslasketunkaton' yläpuolelle, osin rakenteiden sisään. Osa jako- ja kytkentäjohdoista voidaan tehdä pinta-asenteisesti kromatusta kupariputkesta.

Mikäli putkia asennetaan rakenteiden sisään, asennettavat putket tehdään suojaputkeen asennettavasta muoviputkista. Tällöin suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan myös C2-määräyskokoelman vaatimukset vesijohtojen vaihdettavuudesta ja vuotojen havaittavuudesta.

Vesijohdot ja viemärit tehdään noudattaen uusia ympäristöministeriön asetuksia ja soveltaen myös Suomen rakentamismääräyskokoelman osan D1 "kiinteistöjen vesi- ja viemärilaitteistot" (2010) määräyksiä ja ohjeita, sekä Vantaan kaupungin ja HSY:n käytänteitä.

Kattosadevesien syöksyputket johdetaan kattovesikaivoihin. Kattosadevesikaivojen tyyppi: 'malli Vantaa'. Jokainen syöksyputki varustetaan kattosadevesikaivolla, jotka liitetään sadevesiputkiston piiriin, kuten pihavesi- ja perusvesikaivot sekä salaojituksen perusvesikaivo. Sade- ja jätevesiviemäriputkiston materiaali on pvc-muoviviemäriputki. Sadevesikaivot ovat valurauta- ja teleskooppikansistoin varustettuja tehdasvalmisteisia kaivoja. Kansiston kuormankestävyys määräytyy asennuspaikan mukaan.

Hulevesiä viivytetään kiinteistön alueella. Järjestelmä suunnitellaan ja varustetaan viivytysjärjestelmällä. Viivytyksen suunnittelussa noudatetaan Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamallia. Viivytysjärjestelmän tyyppi määritetään suunnitteluvaiheen aikana.

Sadevesiviemäriputkena voidaan käyttää myös ns. "maanrakennusputkea". Kaikkien putkikaivantojen rakenteessa huomioidaan alueen maaperäolosuhteet. Putkikaivannot eristetään tarpeenmukaisesti. Tarvittaessa kaivannot arinoidaan ja salaojitetaan rakennuspaikan edellyttämällä tavalla. Putkistoon ei saa muodostua painaumia.

Jätevesiviemärit sijoitetaan rakennuksen alustatilaan (tai tarvittaessa maahan). Putkisto ei saa päästä jäätymään. Putkistot eristetään, eristeet pinnoitetaan. Putkistot kannakoidaan määräysten mukaan. Vesikaton yläpuoliset tuuletusviemärit varustetaan lämpösuojavaipalla. Putkikaivantojen tulee olla tarvittaessa salaojitettuja.

WC-tilat varustetaan keraamisin wc-istuimin, lattiakaivoin, pesualtain sekä yksiotesekoittajin bide-suihkulla. Le-wc varustetaan tarkoituksenmukaisin vesi- ja viemärikalustein. Päiväkodin wc-tilojen sekoittajat varustetaan "kosketusvapailla" sekoittajilla. Vesikalusteiden tulee olla SFS- tai ISO-tyyppihyväksyttyjä. Ohjaus ei saa olla paristotoiminen, vaan sekoittajien ohjaus kytketään verkkovirran piiriin muuntajan välityksellä. Päiväkotitilojen märkäeteisten varustus; "Vantaan kaupunki/Tilakeskus/PK 2017 huonekortit" mukaisesti.

Siivouskomerot ja –keskus varustetaan Vantaan kaupunki/"PK 2017 huonekortit" mukaisin vesi- ja viemärilaittein, -kalustein ja asennuksin. Lisäksi pesukoneen kytkentää varten siivouskeskukseen asennetaan vierekkäin kylmä- ja kuumavesihana. Siivouskomeroiden ja -keskusten suunnitteluvaiheessa, kaivojen ja kalustuksen tarkempien paikkojen, sekä kalusteiden tyyppien määritys tehdään Vantaan kaupunki/Tilakeskus, puhtaanapitoasiantuntijan ohjaamana.

Ruokahuoltoa varten; tehdään suunnitelmissa esitettyjä laitteita ja toimintaa varten tarvittavat lvia-asennukset, joilla varmistetaan hyvä tekninen ja toiminnallinen laatu. Keittiön ilmanvaihdon laitehankinnat- ja asennukset tehdään valmistuskeittiön vaatimustason mukaan. Ilmanvaihtolaitteet varustetaan lämmön talteenotolla. Keittiön ilmanvaihtolaitteiden tulee täyttää korkean hygieniatason vaatimukset, ja niiden tulee olla helposti huollettavissa.

Keittiön viemärit varustetaan rasvaneroittimella. Astianpesukone on mallia 'LTO' (käyttöveden esilämmitys pesukoneen poistovedellä).

Keittiölaitteita ovat mm. astianpesukone, astioiden esipesupöytä, jääkaappi, jääkaappi/kylmiö, uuni, lämmityslevyt, pata, käsienpesualtaat ja muut mahdollisesti keittiötoiminnan laitteet.

Esipesun ja astianpesukoneen, keittiön viemärit tehdään rasvanerottimelle asti hst-putkesta. Keittiön kylmälaitteiden kompressori-lauhdutinyksiköt eivät saa olla laitteen yhteyteen kiinteästi asennettuja, tilan lämpökuormituksen välttämiseksi. Mikäli mahdollista, lauhdelämpöä pyritään hyödyntämään tarkoituksenmukaisessa kohteessa.

Keittiö- ja ruokailutilojen tarkemmat määritykset tehdään Vantaan kaupunki/Tilakeskus, keittiöasiantuntijan ohjaamana.

Ilmanvaihtojärjestelmät

Rakennus varustetaan koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla. Ilmanvaihtokoneet varustetaan tehokkailla lämmöntalteenottolaitteilla. Puhaltimet ovat kammiopuhaltimia, jotka varustetaan energiatehokkailla EC-moottoreilla. SFP-luku (100 % ilmamäärällä) max. 1,5 kW/m³, s. LTO-laitteiden hyötysuhteen tulee olla korkea minimi 85 %. Tämä huomioidaan suunnittelussa ja laitehankinnoissa (kone-, kanava- ja päätelaitteet). Ilmanvaihto jaetaan tarpeenmukaisiin, konekohtaisiin palvelualueisiin tilojen toimintojen mukaan.

Tilakohtainen raitisilmavirta minimi lepo-, ryhmä- ja opetustiloissa tilojen käyttöaikoina on 6 dm³/s, hlö, kuitenkin aina vähintään 3 dm³/s, m². Mitoitusperustetta sovelletaan kaikkiin tiloihin, joita käyttäjän mukaan tullaan käyttämään lasten ja nuorten oleskeluun. Muiden tilojen osalta, mitoitus toteutetaan vallitsevien ohjeiden ja säädösten mukaisesti. Tämän lisäksi kaikkien tilojen ilmamääriä tulee voida korottaa energiatehokkaasti säätöteknisin toimin 20 %:lla, mikä huomioidaan suunnittelussa, järjestelmäosien mitoituksessa, sekä toteutustyön aikana, laitehankinnoissa ja asennuksissa (ilmanvaihtokoneet, kanavistot, päätelaitteet, ilmanvaihdon lämmitys, jne).

Kokoontumis- ja luokkatilojen ulkopuolelle asetetaan huonetilaa osoittavan kilven alapuolelle tilan maksimihenkilömäärää osoittava kilpi. Henkilömäärä määritetään tilan raitisilmamäärän perusteella (6 dm³/s, hlö).

Ilmanvaihdon käyntiä ohjataan tilojen käyttöaikojen mukaisesti, automaatiojärjestelmään ohjelmoitavan ilmanvaihdon aikaohjelman mukaan. Yhtenäisiin toiminnallisiin tiloihin (päiväkoti/koulu/sali- ja pukutilat) asennetaan kerroskohtaisesti ajastinkytkimet (0…3 h), joilla ilmanvaihdon käyttöä voidaan ohjata tilasta käsin, normaalikäyttöaikojen ulkopuolella.

Tilojen käytön ulkopuolinen tuuletuskäyttö toteutetaan ohjelmallisesti minimivaatimuksen mukaiseen tasoon.

Ilmanvaihtojärjestelmän tulee olla kohtuullisessa määrin 'muuntojoustava'. Järjestelmän tulee mukautua mahdollisiin tilamuutoksiin, ilman laajamittaisia muutostöitä, mikä huomioidaan kanava- ja laitesijoituksissa.

Keittiön ilmanvaihdon laitehankinnat ja järjestelmäasennukset tehdään valmistuskeittiön vaatimustason mukaisesti.

Keittiön ilmanvaihto varustetaan (0…2h) käyttökytkimellä, mikä mahdollistaa ilmanvaihdon lisäaika- ja tehostustoiminnon keittiötiloista ohjattuna.

Ilmanvaihtojärjestelmän kanavistot; tehdasvalmisteinen sinkitty kierresaumakanava.

Päätelaitteet; tarkoitukseen sopivia tehdasvalmisteisia tulo- ja poistoilmaelimiä, joissa hyvä ilmavirtojen säädettävyys.

Rakennusautomaatiojärjestelmät

Automaatio, toiminnot, lvi-tekniikan laitteet, varusteet ja ohjelmat suunnitellaan ja rakennetaan Vantaan kaupungin käytössä oleviin järjestelmiin ja toimintoihin yhteensopiviksi. Järjestelmä mahdollistaa laitteiden ja järjestelmien tarpeenmukaisen etäseurannan ja -ohjaukset, hälytystoiminnot siirtoineen, sekä energian ja veden käytön seurannan ja tietojen taltioinnin myöhempää tarkastelua varten, 'pilvitoimintona' verkkoyhteyttä käyttäen. Kiinteistöautomaatiojärjestelmä tukee avoimia rajapintoja, kuten Modbus RTU ja TCP/IP ja BACnet. Järjestelmän tulee olla laajennettavissa ja vapaasti päivitettävissä järjestelmätoimittajasta riippumatta.

5.3 Sähkötekniset tavoitteet

Yleistä

Sähköteknisten laitteiden valinta- ja hankintaperusteissa tulee tavoitella energiatehokkuutta, kestävyyttä, helppokäyttöisyyttä ja laadukkuutta. Laitevalinnoissa tulee pyrkiä valitsemaan yleisesti saatavilla olevia laitteita ja käyttämään tunnettuja laitetoimittajia.

Johtoreittien ja sähkölaitteiden asennuksissa huomioidaan muuntojoustavuus.

Aluesähköistys ja liittymät

Rakennus liitetään sähkölaitoksen pienjännitejakeluverkkoon ja teleoperaattorin tietoliikenneverkkoon. Kiinteistöautomaatio liitetään Vantaan kaupungin kaukovalvontajärjestelmään. Videovalvonta liitetään Vantaan kaupungin videovalvontaverkkoon.

Piha-alueiden valaistus toteutetaan valaisinpylväillä sekä rakennukseen asennettavilla seinä- ja katosvalaisimilla.

Sähköjärjestelmät (400V)

Rakennus varustetaan sähkökeskuksilla, jotka palvelevat valaistusta, pistorasioita, LVIA-laitteita kiinteistön laitteita sekä tele- ja turvajärjestelmiä.

Energian kulutuksen seurantaa varten sähkökeskuksiin asennetaan alamittareita, joilla tavoitellaan rakennuksen käytönaikaista energian kulutuksen optimointia mm. seuraamalla mittaustulosten poikkeamia esim. vikatapauksissa.

Telejärjestelmät

Rakennus varustetaan yleiskaapelointijärjestelmällä, joka palvelee puhelimia, videovalvontaa sekä tietoliikenneyhteyksiä. Lisäksi rakennukseen asennetaan keskuskellojärjestelmä, ovikellot kaikkiin sisäänkäyntioviin, kuvallinen ovipuhelin pääoveen ja yhteen toimistohuoneeseen sisäänpyyntöjärjestelmä (ns. liikennevalot).

Sähköiset turvajärjestelmät

Rakennus varustetaan rikosilmoitin-, videovalvonta-, merkki- ja turvavalaistus- sekä paloilmoitinjärjestelmillä. Paloilmoitinjärjestelmää ei liitetä Häke:en (Ympäristöministeriön asetus 848/2017 § 38 luku 7).

Lisäksi rakennus varustetaan sprinkleri- ja/tai savunpoistojärjestelmällä mikäli lupaehdot sitä edellyttävät.

Muut järjestelmät

Märkäeteiset ja pesutilat varustetaan sähkölattialämmityksellä (mukavuuslämpö, kuivatus) poiketen muiden lattialämmitteisten tilojen vesikiertoisesta järjestelmästä, jos se katsotaan tarkoituksenmukaiseksi.

Sali varustetaan paikallisella AV-järjestelmällä, joka palvelee mm. juhlatilaisuuksia. Äänilähteet sijoitetaan pyörillä varustettuun tehdasvalmisteiseen AV-vaunuun.

Rakennus varustetaan aurinkosähköjärjestelmällä. Järjestelmän mitoitetaan siten, että energian tuotto käytetään kokonaisuudessaan rakennuksessa.

6 Väistötilantarve

Ei väistötilan tarvetta.

7 Kustannukset

7.1 Kustannusennuste

Kustannusennuste on 8 700 000 € (alv 0 %),

Kustannusennuste sisältää:

- lisäkustannuksia mm. liittyen kuivatukseen ja perusvesien pumppaukseen, rakennuksen paalutukseen (15m), jäteputkijärjestelmään, viherkattoon, ulkovaipan lisä-ääneneristykseen ja kaavassa määriteltyihin laatutavoitteisiin.

7.2 Pääomakustannukset ja ylläpitokustannukset

Ylläpitokustannukset ~ 93 630 € /vuosi (4,50 €/htm^2/kk)
Pääomakustannukset ~ 522 000 € /vuosi (25,10 €/htm^2/kk)

Yhteensä: ~ 615 628 € /vuosi (29,65 €/htm^2/kk)

7.3 Toimintakustannukset hallintokunnalle

Toiminnan vuosittaiset kulut sisältäen henkilöstö- ateria- ja toimintakulut ovat noin 900 000 €.

7.4 Ensikertaisen kalustamisen ja varustamisen kustannukset

Perustamisvuodelle kohdentuvat irtaimiston hankintakulut ovat noin 112 000 €.

7.5 Investointi €/tilapaikka

Kustannusennusteen mukainen investointikustannus tilapaikkaa kohti on 45 312 €.
Liite 4: Kustannusennuste

8 Rahoitus ja aikataulu

Taloussuunnitelmassa 2019-2022 on määrärahavaraus 7,1 milj. €, vuosille 2019-1921.

Hankesuunnitelma valmistuu keväällä 2019, suunnittelu on vuoden 2019-2020 aikana ja rakentaminen on vuosina 2020-2021.

9 Riskit

9.1 Kaavoitukseen liittyvät riskit

Alueen kaavoitus on käynnissä. Kaavoituksen aikatauluun liittyvät muutokset tai valitukset voivat vaikuttaa hankeen aikatauluun. Kaavassa asetetaan erityisiä vaatimuksia arkkitehtuurille ja piharakenteille ja esimerkiksi nuolet rakennusalueiden reunoissa ja sisäänkäynti Ruusupuunpihalle (ei tilaohjelmassa), Arboretum, aitoihin ja portteihin liittyvät vaatimukset.

9.2 Aikatauluun liittyvät riskit

Hankeaikataulu on kireä. Kaavan ja/tai hankkeen viivästyminen voi aiheuttaa väistötilojen tarpeen.

9.3 Maaperään ja rakennettavuuteen liittyvät riskit

Tontti ovat savea. Kohteen maaperä on huonoa ja se tulee mahdollisesti nostamaan toteutuskustannuksia, koska lopullisia paalutustarvetta/paalupituuksia ei vielä tiedetä. Kaavamääräyksissä edellytetään puurukoa ja piharakennuksiin ja varastoihin viherkattoa.

Alue on kaavoitettu tiiviiksi kaupunkirakenteeksi, eikä ympäröivien rakennusten toteutusajankohta ole tiedossa. Kaavassa edellytetään tontin rajaan rakentamista.
Tontin lounais-/länsipäädyssä on liito-oravien liikkumisympäristö tontin länsiosassa, jonka puusto on säilytettävä.

9.4 Työturvallisuustehtävät

Tarveselvitysvaiheen työturvallisuuskoordinaattorina on Katri Olli. Työturvallisuustehtävien tarkistuslista on käyty läpi. Hankkeesta on laadittu Havat –riskikartta (liite 3.). Rakentamisvaiheessa toteuttaja ja rakennuttaja huolehtivat kohteen työturvallisuustehtävistä. Suunnitteluvaiheessa täytetään Vantaan kaupungin tilakeskuksen turvallisuusohjeiden mukaisesti tarvittavat asiakirjat.

10 Vastuuhenkilöt / työryhmä

Sivistystoimen toimiala:

Kirsi Vaten, Erityisasiantuntija, Taloussuunnittelu
Päivi Riehunkangas, Suunnittelija
Leena Karsson, Varhaiskasvatuspäällikkö, Kivistö-Aviapolis

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala:

Tilakeskus:

Tuula Raulo, Kustannusinsinööri, Tilakeskus
Katri Olli, Rakenneinsinööri, Tilakeskus
Ilkka Poikkimäki, LVI-insinööri, Tilakeskus
Yrjö Jaakkola, Sähköinsinööri, Tilakeskus
Tarja Aaltola, Keittiöasiantuntija, Tilakeskus
Anne Valkeapää, Puhtauspalveluasiantuntija, Tilakeskus
Anna Jaakola-Wondafrash, rakennuttaja-arkkitehti

Tarveselvitysvaiheessa on myös kuultu:

Tilakeskus:

Eija Kivineva, Hankepäällikkö
Mikko Juolahti, Hankekehitysarkkitehti
Ifa Kytösaho, Hankesuunnittelupäällikkö
Pasi Salo, toimitilapäällikkö
Pasi Simola, isännöitsijä

Kaupunkisuunnittelu:

Eija Hasu, Maisema-arkkitehti, Kivistö, Kaupunkisuunnittelu
Sonja Sahlsten, Asemakaavasuunnittelija, Kivistö, Kaupunkisuunnittelu
Anna-Riitta Kujala, Aluearkkitehti, Kivistö, Kaupunkisuunnittelu

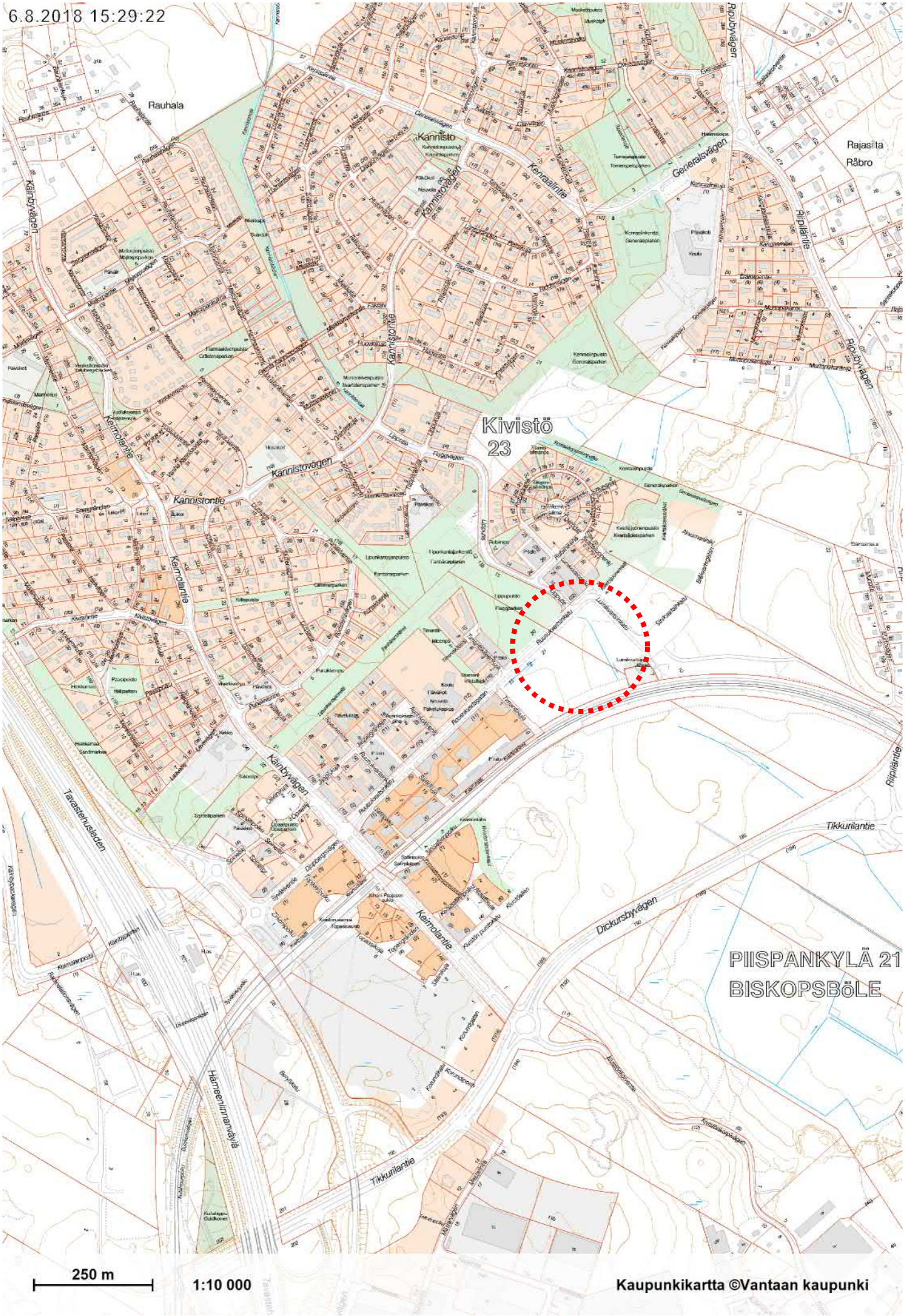
Kuntatekniikan keskus:

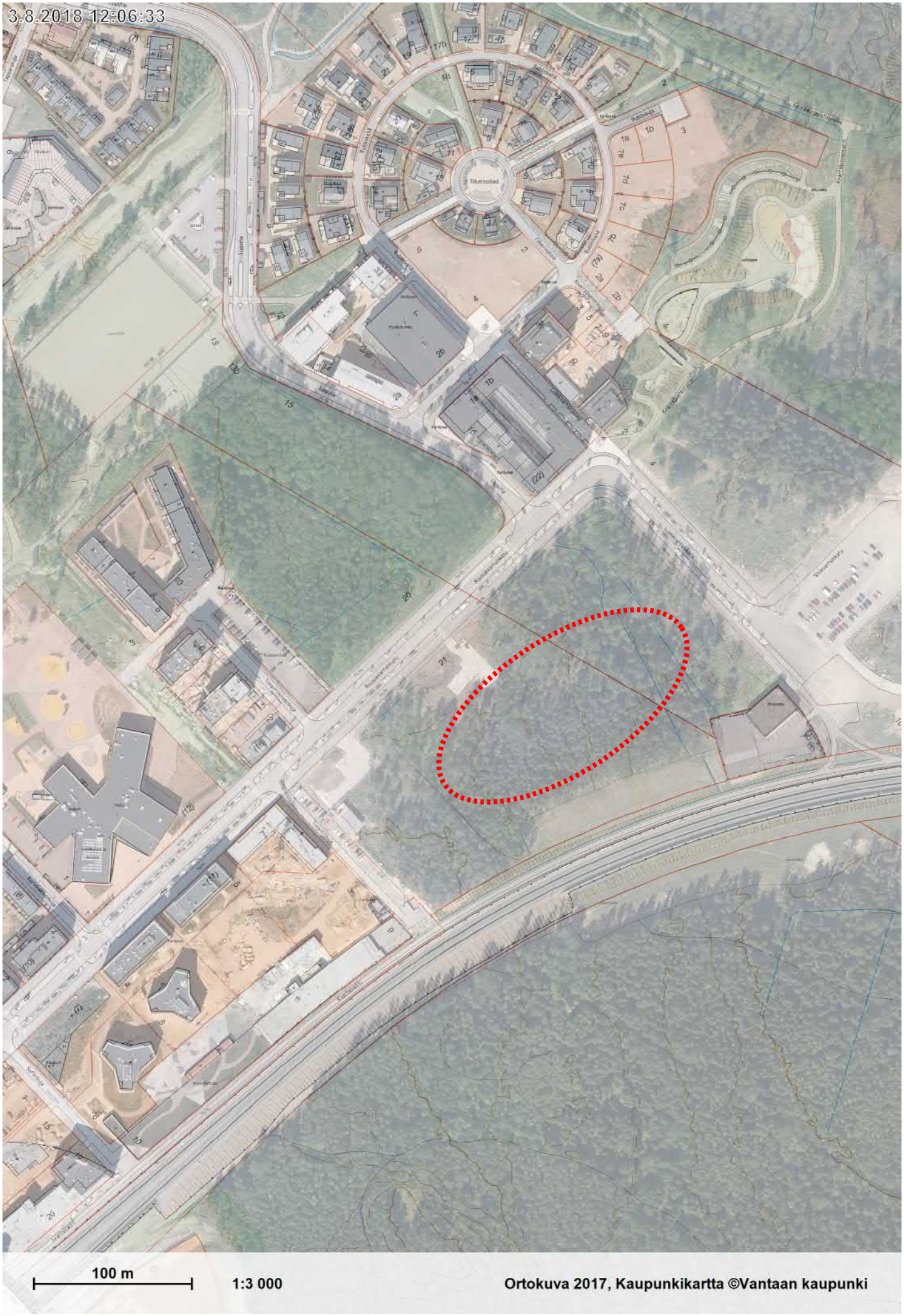
Pirjo Suni, Liikennesuunnittelu, Liikenneinsinööri (melu ja pienhiukkaset)
Teemu Vihervaara, Liikennesuunnittelu, Liikenneinsinööri (liikenne)
Jaana Virtanen, Liikennesuunnittelu, Liikenneinsinööri (liikenne)
Anna-Leena Karhunen, Geotekniikka, Suunnitteluinsinööri
Heikki Kangas, Geotekniikkapäällikkö

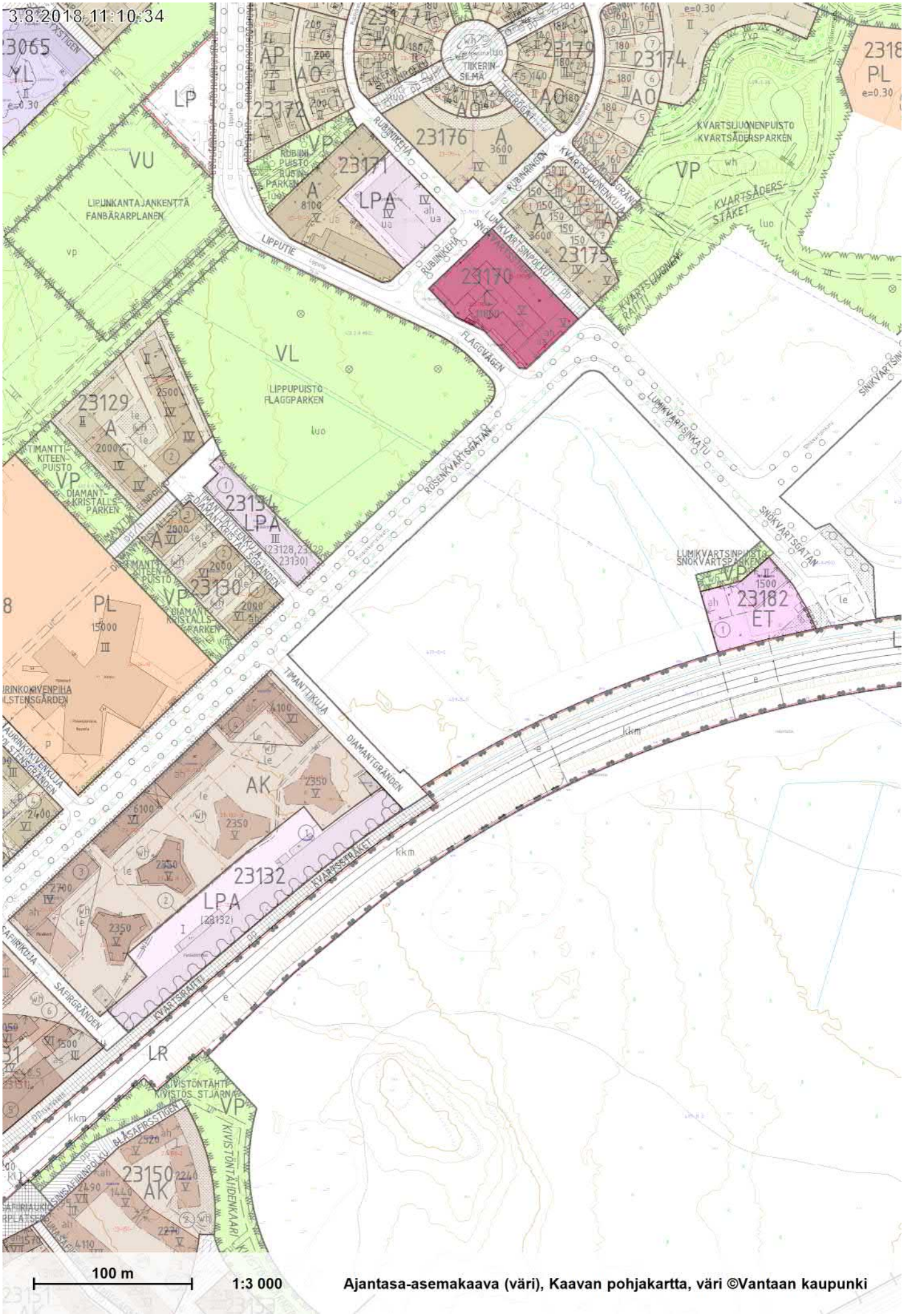
Työsuojeluvaltuutetut:

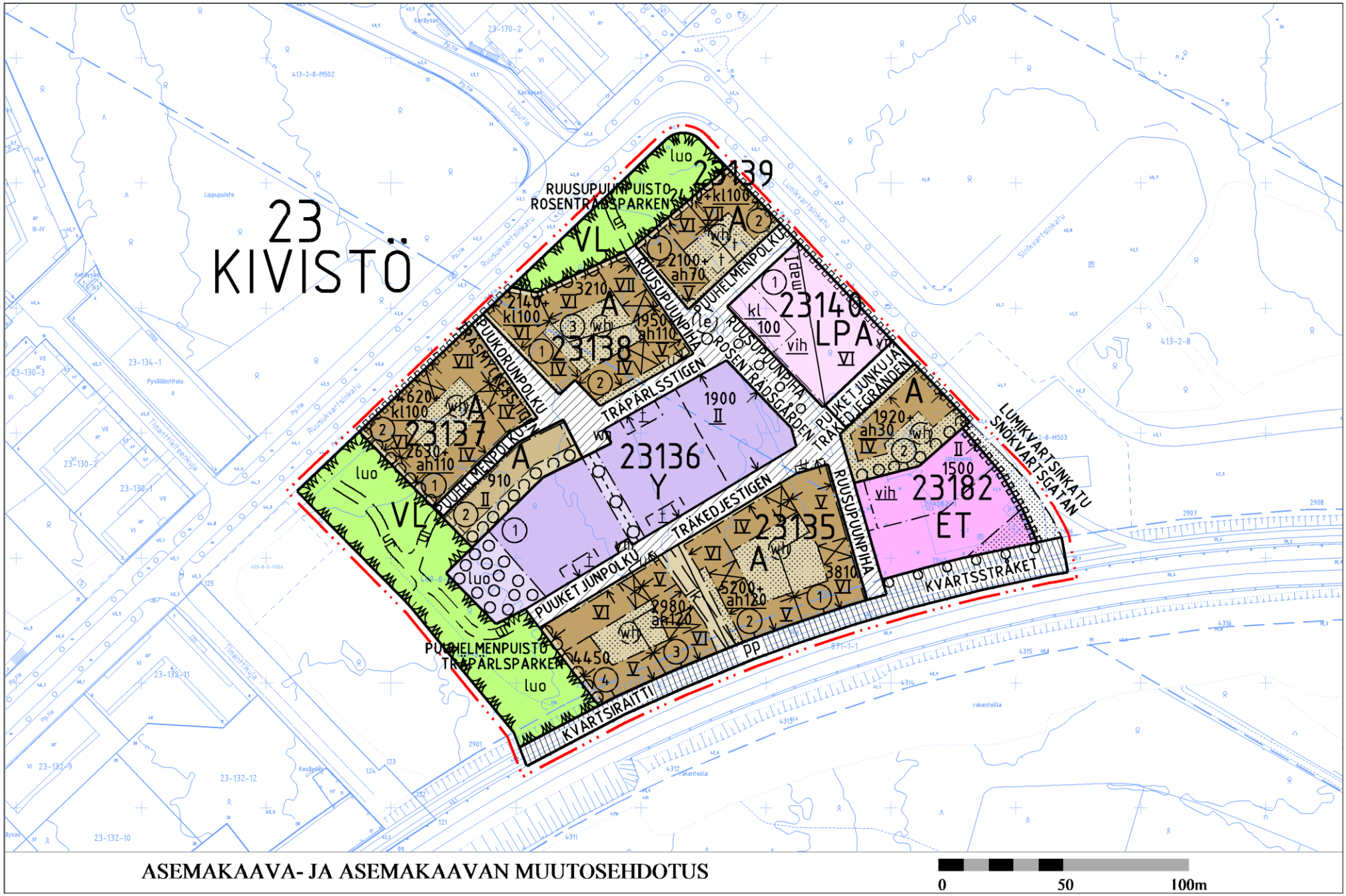
Matti Nurmi, Työsuojeluvaltuutettu

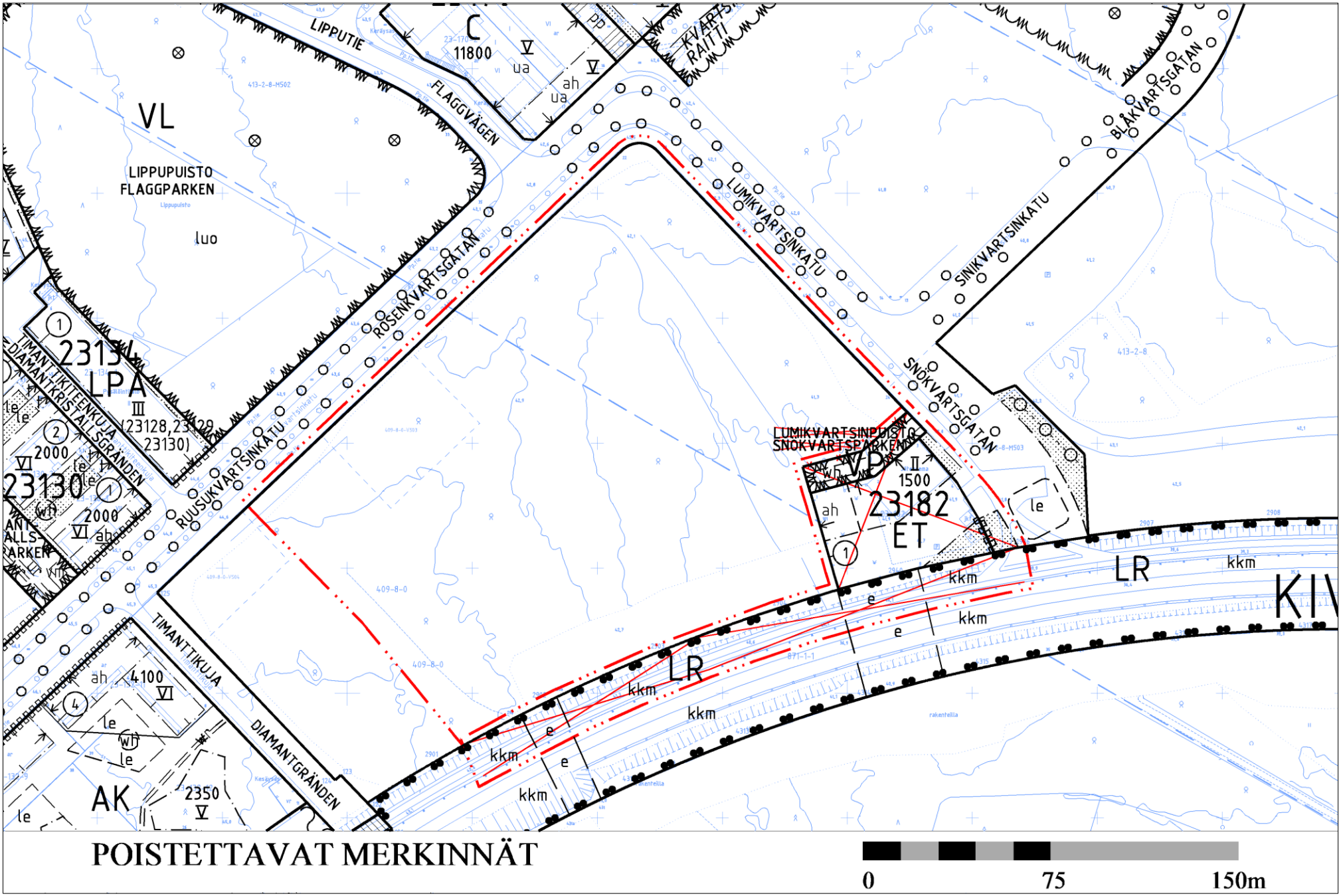
Liite 1_kaupunkikartta, ilmakuva, kaavaote ja – määräykset, taiteen konseptit, rasitteet, melukartta, johtokartat ja johtokarttojen luonnokset sekä valuma-alue




3.8.2018 12:06:33
100 m
1:3 000
Ortokuva 2017, Kaupunkikartta ©Vantaan kaupunki


3.8.2018 11:10:34
100 m
1:3 000
Ajantasa-asemakaava (väri), Kaavan pohjakartta, väri ©Vantaan kaupunki


23
KIVISTÖ
RUUSUPUUNPUISTO
ROSENTRÄDSPARKEN
PUUHELMENPUISTO
TRÄPÄRLSPARKEN
PUUKORUNPOLKU
ASEMAKUJA
TRÄPÄRLSSTIGEN
PUUHELMENPOLKU
RUUSUPUUNPIHA
ROSENTRÄDSGÅRDEN
PUUKET JUNKUJA
TRÄKEDJEGRÄNDEN
PUUKET JUNPOLKU
TRÄKEDJESTIGEN
LUMIKVARTSINKATU
SNÖKVARTSGATAN
KVARTSRAITTI
KVARTSSTRÅKET
23139
23140
LPA
23138
23137
23136
Y
23135
A
23182
ET
VL
luo
pp
ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS
0
50
100m


VL
LIPPUPUISTO
FLAGGPARKEN
luo
LIPPUTIE
FLAGGVÄGEN
C
11800
ua
ah
pp
KVARTSI-
RAITTI
BLÅKVARTSGATAN
LUMIKVARTSINKATU
SINIKVARTSINKATU
SNÖKVARTSGATAN
ROSENKVARTSGATAN
RUUSUKVARTSINKATU
TIMANTTIKUJA
DIAMANTKRISTALLSGRÄNDEN
DIAMANTGRÄNDEN
2313
LPA
III
(23128,23129
23130)
2000
23130
wh
le
LUMIKVARTSINPUISTO
SNÖKVARTSPARKEN
VP
II
1500
23182
ET
LR
kkm
e
4100
VI
AK
2350
V
409-8-0
413-2-8
rakentella
POISTETTAVAT MERKINNÄT
0
75
150m

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
231900	10.9.2018	689491, 689492 1 / 7

Vantaan kaupunki

PUU-KIVISTÖ

Kaupunginosa 23, Kivistö

Asemakaava
Korttelit 23136 - 23140,
osat kortteleista 23135 ja 23182
sekä katu- ja virkistysalueet.

Asemakaavan muutos
Osat kortteleista 23135 ja 23182
sekä katu- ja virkistysalueet.

Tonttijako
Korttelit 23135 - 23140 ja
osa korttelia 23182.

1:2000

Vanda stad

TRÄ-KIVISTÖ

Stadsdel 23, Kivistö

Detaljplan
Kvarteren 23136 - 23140,
delar av kvarteren 23135 och 23182
samt gatu- och rekreationsområden.

Ändring av detaljplanen
Delar av kvarteren 23135 och 23182
samt gatu- och rekreationsområden.

Tomtindelning
Kvarteren 23135 - 23140 och
del av kvarteret 23182.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

— · · · — 3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

A

Asuinrakennusten korttelialue.
Rakennuksista ja kortteleista tulee muodostaa kaupunkimainen kokonaisuus. Kortteli tulee rajata koko katu- ja puistoalueiden puoleiselta pituudeltaan rakennuksin ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein. Katu- ja puistoalueiden puolelle tulee muodostaa koko korttelin kiertävä avoin ja toiminnallinen kivijalkakerros.

Kvartersområde för bostadshus.
Byggnaderna och kvarteren ska bilda en helhet av urban karaktär. Kvarteret ska avgränsas till hela den längd som gränsar till gatu- och parkområden med byggnader och konstruktioner på en stadsbildsmässigt hög nivå. Mot gatu- och parkområdena ska det skapas en öppen och funktionell stenfotsvåning som går runt hela kvarteret.

Rakennukset
Rakennusten on oltava kantavilta rakenteiltaan pääosin puuta. Julkisivujen on oltava pääosin puuta.

Byggnader
Byggnaderna ska till sina bärande konstruktioner huvudsakligen bestå av trä. Fasaderna ska huvudsakligen bestå av trä.

Asuintiloissa vapaan huonekorkeuden on oltava vähintään 3 metriä.

Bostadsrummen ska ha en fri rumshöjd på minst 3 meter.

Tontin rajalle sijoittuva palomuuri voidaan korvata tarkoituksenmukaiseen paikkaan sijoitettavalla palo-osastoinnilla.

Den brandmur som placeras på tomtgränsen kan ersättas med en brandsektionering som placeras på en ändamålsenlig plats.

Korttelissa 23136 tontilla 2 rakennukset tulee toteuttaa kytkettyinä pientaloasuntoina.

I kvarteret 23136 på tomt 2 ska byggnaderna byggas som kopplade småhusbostäder.

Rakennukset eivät saa olla luhtitaloja.

Byggnaderna får inte vara loftgångshus.

Rakennuksiin ei saa rakentaa kellareita.

I byggnaderna får källare inte byggas.

Rakennusoikeus
Kaavamääräyksissä määrätyt asumista palvelevien yhteistilojen rakennusoikeudet ja sallitut muut asumisen lisärakennusoikeudet eivät mitoita auto- tai polkupyöräpaikkoja.

Byggrätt
Den byggrätt för gemensamma utrymmen för boende som anges i planbestämmelserna och den tillåtna ytterligare tilläggsbyggrätten för boende räknas inte med i dimensioneringen av bil- eller cykelplatser.

Porrashuoneen tulee olla luonnonvaloisa ja viihtyisä ja sen alasta ei lasketa 20 k-m²:n alaa kussakin kerroksessa rakennusoikeuteen. Sisääntulokerroksessa ei lasketa 30 k-m²:n alaa aulamaista tilaa rakennusoikeuteen. Muilta osin porrashuoneen ala lasketaan rakennusoikeuteen.

Trapphuset ska ha dagsljusinsläpp och vara trivsam och 20 m²-vy av arealen i varje våningsplan räknas inte in i byggrätten. På entréplanet räknas den entréhallsliknande ytan på 30 m²-vy inte in i byggrätten. I övrigt räknas trapphusarealen in i byggrätten.

Asukkaiden yhteistilat kuten talopesulat, kuivaustilat, saunat ja harrastetilat saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi. Asukkaiden käyttöön on rakennettava riittävät varastotilat ja vähintään seuraavat yhteistilat:
Talopesula 1 kpl / tontti
Kuivatustiloja 10 m² / 20 asuntoa
Sauna, jossa on parveke ja/tai vilvoitteluterassi 1 kpl /tontti

Gemensamma utrymmen för de boende, som tvättstugor, torkrum, bastur och hobbyrum får byggas utöver den i planen anvisade byggrätten. Tillräckliga förrådsutrymmen och minst följande gemensamma utrymmen ska byggas för de boende:
Tvättstuga 1 st. / tomt
Torkrum 10 m² / 20 bostäder
Bastu med balkong och/eller avsvalkningsterrass 1 st. / tomt

Säilytystilat, varastot ja kierrätyshuoneet saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.

Förvaringsutrymmen, förråd och återvinningsrum får byggas utöver den i planen angivna byggrätten.

Asumisen rakennusoikeuden ja asumista palvelevien yhteistilojen lisäksi tulee ah-merkinnällä merkityille rakennusaloille rakentaa maantasokerrokseen kaikkia korttelin asukkaita palvelevaa yhteistä oleskelutilaa vähintään merkinnän osoittama määrä. Oleskelutilaan on oltava kulku kadulta tai pihalta. Oleskelutilaan on liityttävä ulko-oleskelutila ja/tai viherhuone.

Pihalla sijaitsevia talousrakennuksia ei lasketa rakennusoikeuteen.

Yhteisväestönsuojatilat saa rakentaa LPA-korttelilin 23140.

Julkisivut
Korttelijulkisivut tulee jäsentää pienempiin enintään yhden lamellin mittaisiin osiin, jotka poikkeavat toisistaan materiaalin, värin ja aukotuksen sommittelun suhteen.

Rakennusten julkisivuissa tulee olla vaihtelua eri kerrosten välillä, vähintään maantasokerroksen ja ylimpien kerrosten on poikettava ulkoasultaan muista kerroksista.

Julkisivujen tulee olla pienimittakaavaisia ja kävelymiljöötä korostavia.

Julkisivuissa ei sallita elementtisaumoja.

Julkisivujen tulee olla värikkäitä. Julkisivujen pääväreinä tulee käyttää keltaisen, punaisen tai ruskean murrettuja maavärejä tai peittomaalaamattomia puupintoja ja harkitusti edellisiin sopivia sinisen ja vihreän sävyjä. Vierekkäisten rakennusten tulee olla erivärisiä.

Parvekkeiden tulee olla pääosin sisäänvedettyjä tai antaa sisäänvedetyn parvekkeen vaikutelma, mutta yksittäiset arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti perustellut ulkoparvekkeet ovat sallittuja. Kadun puoleisia parvekkeita ei saa kannattaa maasta. Ulkoparvekkeiden alapinnan tulee olla vähintään 6 m etäisyydellä katutasosta. Parvekkeet eivät saa estää pelastustoimia.

Rakennusten tulee olla harjakattoisia kattokulmaltaan vähintään 1:2. Katon tulee olla konesaumattu peltikatto, tiilikatto tai viherkatto. Katoille saa rakentaa kattoterasseja.

Harjakaton alle muodostuvalle ullakolle tulee sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia alapuoliseen asuntoon liittyviä tiloja, joissa on sirot kattoikkunat tai -lyhdyt.

Tekniset laitteet tulee integroida arkkitehtuuriin. IV-konehuoneet ja sekä aidat ja muurit on sovitettava talon arkkitehtuuriin ja kaupunkikuvaan.

Mainoslaitteet on suunniteltava siten, että ne muodostavat arkkitehtuuria vahvistavan aiheen eivätkä häiritse asumista.

Kivijalkakerrokset, etupuutarhat ja asuinpihat
Rakennuksen kivijalkakerroksen tulee olla avoin ja toiminnallinen.

Kivijalkakerrosten toiminnallisuutta on toteutettava sijoittamalla katutasoon asuntoja, liiketiloja ja yhteistiloja. Kivijalkakerroksen huoneistoista on oltava oma sisäänkäynti asuntokohtaiseen pihaan, etupuutarhaan tai kadulle.

Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Pääsisäänkäyntien on erotuttava selkeästi toissijaisista sisäänkäynneistä.

Kivijalkakerroksessa porrashuoneiden tulee olla läpikuljettavia.

Rakennuksen ensimmäisen kerroksen korkeuden tulee olla vähintään 4,0 m siten, että liike- ja palvelutilojen vaatimat tekniset asennukset mahdollistetaan.

Kivijalkakerroksessa asuinhuoneen yksityisyys tulee turvata esim. istutuksilla, sisäänvedetyillä terasseilla tai siten että asuinhuoneen lattia on vähintään 0,5 m viereisen katutason pintaa ylempänä.

Rakennuksiin rajautuville tontin osille on toteutettava kadun puolella etupuutarha ja pihan puolella asuinpiha. Etupuutarhojen ja asuntopihojen on muodostettava vehreitä, suojaisia ja viihtyisiä pihatiloja, jotka liittyvät huoneistoihin omilla sisäänkäynneillä.

Korttelin 23136 tontin 2 asuntopihat tulee rajata Y-tontista puu- tai pensasistutuksin.

Etupuutarhan saa rajata katutilasta matalalla aidalla, joka on enintään korkeudeltaan 1,2 metriä. Aidan tulee olla kukkiva pensasaita ja siihen tulee sijoittaa portti.

2 / 7

Utöver byggrätten för boende och de gemensamma utrymmena som betjänar boendet ska på byggnadsytor som betecknats med beteckningen ah i markplansvåningen byggas gemensamt utrymme för vistelse för samtliga boende i kvarteret, i minst den omfattning som anges av beteckningen. Vistelseutrymmet ska ha en ingång från gatan eller gården. I anslutning till vistelseutrymmet ska det finnas en uteplats och/eller ett grönrum.

Ekonomibyggnaderna på gården räknas inte in i byggrätten.

Gemensamma skyddsrum får byggas i LPA-kvarteret 23140.

Fasader
Kvartersfasaderna ska struktureras in i mindre, högst en lamell långa delar som skiljer sig från varandra med tanke på material, färg och utformningen av öppningar.

Byggnadernas fasader ska ha variation mellan olika våningar, minst så att markplansvåningen och de översta våningarna till exteriören skiljer sig från övriga våningar.

Fasaderna ska vara småskaliga och framhäva gångmiljön.

Elementfogar tillåts inte i fasaderna.

Fasaderna ska vara färgglada. Brutna jordfärger i gult, rött eller brunt ska användas som huvudkulörer i fasaderna eller träytor som inte täckmålats och efter övervägande blåa och gröna nyanser som passar ihop med de förstnämnda färgerna. Byggnader som står bredvid varandra ska ha olika färgsättning.

Balkongerna ska i regel vara indragna eller ge intryck av att vara indragna, men enstaka utskjutande balkonger som kan motiveras av arkitektoniska och stadsbildsmässiga skäl är tillåtna. Balkongerna mot gatan får inte stöttas upp från marken. De utskjutande balkongernas undersida ska vara på minst 6 m avstånd från gatunivån.
Balkonger får inte utgöra något hinder för räddningsåtgärder.

Byggnaderna ska ha sadeltak med en takvinkel på minst 1:2. Taket ska vara maskinfalsat plåttak, tegeltak eller gröntak. Takterrasser får byggas på taken.

På den vind som bildas under sadeltaket ska det placeras utrymmen som överensstämmer med det primära användningsändamålet och har smäckra takfönster eller -kupor och hör till bostaden nedanför.

Tekniska anordningar ska integreras i arkitekturen. Ventilationsmaskinrummen samt inhägnader och murar ska anpassas till husets arkitektur och stadsbilden.

Reklamanordningar ska planeras så att de bildar ett motiv som förstärker det arkitektoniska uttrycket och inte stör boendet.

Stenfotsvåningar, entréträdgårdar och bostadsgårdar
Byggnadens stenfotsvåning ska vara öppen och funktionell.

Stenfotsvåningarnas funktionalitet ska förverkligas genom att bostäder, affärslokaler och gemensamma utrymmen placeras i gatuplanet. Lägenheterna i stenfotsvåningen ska ha en egen ingång till bostadsvisa gårdar, entréträdgården eller gatan.

Ingångarna ska framhävas med hjälp av arkitektur. Huvudingångarna ska tydligt gå att urskilja från de sekundära ingångarna.

I stenfotsvåningen ska trapphusen ska ha en förbindelse genom huset.

Byggnadens första våning ska ha en höjd av minst 4,0 m så att de tekniska installationer som krävs av affärs- och servicelokalerna möjliggörs.

I stenfotsvåningen ska integriteten i bostadsrummet tryggas genom t.ex. planteringar, indragna terrasser eller så att bostadsrummets golv ligger minst 0,5 m högre upp än det intilliggande gatuplanets nivå.

På tomtdelar som gränsar till byggnader ska en entréträdgård anläggas på gatans sida och en bostadsgård på gårdssidan. Entréträdgårdarna och bostadsgårdarna ska bilda grönskande, skyddade och trivsamma gårdsytor som sammanbinds med lägenheterna genom egna ingångar.

Bostadsgårdarna på tomt 2 i kvarteret 23136 ska avgränsas från tomt Y med träd- eller häckplanteringar.

Entréträdgården får avgränsas från gaturummet med ett lågt staket som är högst 1,2 meter högt. Staketet ska utgöras av en blomsterhäck och den ska förses med en port.

Korttelin 23138 Ruusupuunpihan puoleinen tontin osuus rakennusten ja katualueen väliseltä osuudelta tulee kivetä luontevasti osaksi katualuetta. Korttelin 23135 tonttien 2 ja 3 välissä kulkeva jalankululle varattu yhteys tulee kivetä katumaisesti Puuketjunpolun ja Kvartsiraitin väliseltä osuudelta.

Ulko-alueet
Asuinkorttelin yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Asuinkorttelin sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Tonttien välisiä rajoja ei saa aidata. Pihasuunnitelmassa on esitettävä ainakin istutukset, hulevesirakenteet, pelastusreitit sekä leikki- ja oleskelualueet. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.

Pihan rakenteissa ja kalusteissa on käytettävä pääasiallisena materiaalina puuta. Rakenteellisten aitojen tulee liittyä rakennusten arkkitehtuuriin.

Yhteispihalla säilytettävä vähintään 2 kpl isokokoista olemassa olevaa lehti- tai havupuuta tai istutettava vähintään 4 kpl jalopuuta.

Kaikkiin piha- ja varastorakennuksiin on toteutettava viherkatot. Viherkattojen kasvualustan tulee olla vähintään 20 cm.

Pihan pääjalankulkureitit ja porrashuoneiden edustat on kivettävä.

Yhteispihalle on toteutettava toiminnallinen ulko-oleskelualue esimerkiksi kesäkeittiö, jossa on grillausmahdollisuus.

Vähintään 50 % yhteispihalle istutettavista puista, pensaista ja muista kasveista on syötäviä tai yhteispihalle toteutetaan piha-arboretum, johon istutetaan vähintään 6 kpl erilaista puulajia, jotka merkitään lajinimikyltein.

Yhteispihalle on sijoitettava 3 kpl linnunpönttöjä ja lintujen juoma-allas.

Yhteispihalla on toteutettava seuraavista määräyksistä (1-4) vähintään kaksi määräystä:

1. Yhteispihalle tai kattoterassille on toteutettava kaupunkiviljelypalstoja/viljelylaatikkoja vähintään 5 kpl, joiden koko on vähintään 1 m²/kpl. Lisäksi pihalle tai kattoterassille on toteutettava vähintään yksi kompostori sekä sadevedenkeräysjärjestelmä, jossa kerätty sadevesi käytetään istutusten kasteluun.

2. Yhteispihalle tai kattoterassille on toteutettava kukkapenkki, jonka koko on vähintään 7 m² ja johon istutetaan näyttäviä, monivuotisia kukkivia ja pölyttäviä lajeja.

3. Yhteispihalle tai kattoterassille on toteutettava asukkaiden yhteinen kasvihuone, jonka koko on vähintään 4 m².

4. Yhteispihalle tai kattoterassille on toteutettava asukkaiden yhteinen pelikenttä, jonka koko on vähintään 20 m².

Hulevedet
Rakennuslupaa varten on laadittava korttelikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Hulevedet tulee viivyttää korttelialueella. Hulevedet on hallittava tonttijaosta riippumatta. Pihojen ja ulko-oleskelutilojen viherrakentaminen on liitettävä hulevesien hallintaan teknisesti ja toiminnallisesti.

Liikenne ja pysäköinti
Autopaikat saa sijoittaa kortteli- ja tonttijaosta riippumatta.

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärät:
asuminen 1 ap / 130 k-m²
asuminen 1 ap /asunto (kortteli 23136)
palvelu- ja liiketilat 1 ap / 50 k-m²

Rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
asuminen 1 pp / asuinhuone
palvelu- ja liiketilat 1 pp / 50 k-m²

Asumisen polkupyörätiloista vähintään 50 % on oltava lukittavia ja säältä suojattuja tiloja, 30 % saa olla katoksia ja 20 % avopaikkoja. Polkupyörien säilytystiloja saa rakentaa piha-alueelle rakennusalan ulkopuolelle.

Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto
Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB. Kaikilla oleskeluparvekkeilla pitää saavuttaa ulkoalueiden päiväajan ohjearvo, enintään 55 dB(A) sekä yöajan ohjearvo, enintään 45 dB(A).

Den tomtdel i kvarter 23138 som vetter mot Rosenträdsgården ska stenläggas på avsnittet mellan byggnaderna och gatuområdet så att den utgör en naturlig del av gatuområdet. Den förbindelse mellan tomterna 2 och 3 i kvarteret 23135 som reserverats för gångtrafik ska stenläggas på ett gatuliknande sätt på avsnittet mellan Träkedjestigen och Kvartsstråket.

Utomhusområden
För bostadskvarterets gemensamma gård ska en enhetlig plan utarbetas. Bostadskvarterets innergård ska bilda en lummig, skyddad och trivsam gemensam gård med ett gemensamt område för lek och vistelse. Gränserna mellan tomterna får inte inhägnas. I planen för gården ska man åtminstone ange planteringar, dagvattenstrukturer, räddningsvägar samt områden för lek och vistelse. Planen för gården ska bifogas till bygglovshandlingarna.

I gårdens konstruktioner och inventarier ska trä användas som huvudsakligt material. Ingärdande konstruktioner ska ansluta till byggnadernas arkitektur.

På den gemensamma gården ska minst 2 storvuxna befintliga löv- eller barrträd bevaras eller minst 4 st. ädelträd planteras.

Samtliga gårds- och förrådsbyggnader ska förses med gröntak. Gröntaken ska ha ett växtunderlag på minst 20 cm.

Gårdens huvudgångstråk och trapphusens framsidor ska stenläggas.

På den gemensamma gården ska det byggas en funktionell uteplats, t.ex. ett utekök med möjlighet till grillning.

Minst 50 % av de träd, buskar och andra växter som planteras på den gemensamma gården ska vara ätbara eller så anläggs ett gårdsarboretum på den gemensamma gården där minst 6 st. olika trädslag planteras, vilka förses med skyltar med artnamn.

På den gemensamma gården ska 3 st. fågelholkar och ett vattenkar för fåglar utplaceras.

På den gemensamma gården ska minst två av följande bestämmelser (1-4) förverkligas:

1. Den gemensamma gården eller takterrassen ska förses med minst 5 st. stadsodlingslotter/odlingslådor med en storlek av minst 1 m²/st. Utöver detta ska gården eller takterrassen förses med minst en kompostbehållare samt ett system för uppsamling av regnvatten, där det uppsamlade regnvattnet används för att vattna planteringar med.

2. På den gemensamma gården eller takterrassen ska en rabatt anläggas med en storlek av minst 7 m² där det planteras praktfulla, fleråriga blommande och pollinerande växtarter.

3. På den gemensamma gården eller takterrassen ska för de boende byggas ett gemensamt växthus med en storlek av minst 4 m².

4. På den gemensamma gården eller takterrassen ska för de boende byggas en gemensam spelplan med en storlek av minst 20 m².

Dagvatten
För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten. Dagvattnen ska fördröjas inom kvartersområdet. Dagvattnen ska hanteras oberoende av tomtindelningen. Anläggningen av gårdarnas och uteplatsernas grönområden anknyts tekniskt och funktionellt till dagvattenhanteringen.

Trafik och parkering
Bilplatser får placeras oberoende av kvarters- och tomtindelningen.

Minimiantalet bilplatser som ska byggas:
boende 1 bp / 130 m²-vy
boende 1 ap /bostad (kvarter 23136)
service- och affärslokaler 1 bp/50 m²-vy

Minimiantalet cykelplatser som ska byggas:
boende 1 cp / bostadsrum
service- och affärslokaler 1 cp / 50 m²-vy

Minst 50 % av cykelplatserna för boende ska vara låsbara och väderskyddade utrymmen, 30 % får förses med tak och 20 % utan tak. Förvaringsutrymmen för cyklar får också byggas på gårdsområdet utanför byggnadsytan.

Miljöstörningar och energiförsörjning
Ljudisoleringen ΔL mot flyg-, järnvägs- och trafikbuller i bostadsrummens ytterskikt ska vara minst 35 dB.
På samtliga balkonger ska riktvärdet för uteområden dagtid uppnås, högst 55 dB(A), samt riktvärdet nattetid, högst 45 dB(A).

4 / 7

Kattomateriaalien ja kattomuotojen valinnoin ei saa edistää melun heijastusvaikutuksia.

Asemakaava-alueen asuinkortteleiden kiinteistöjen on liityttävä Kivistön keskustaan rakennettavaan keskitettyyn alueelliseen jätteiden putkikeräysjärjestelmään.

Putkikeräysjärjestelmään soveltumattoman suurikokoisen pahvin ja sekajätteen sekä pienmetallin, muovin ja keräyslasin keräämiseksi korttelialueille (23140 LPA, 23138 tontille 1, 23135 tontille 2) on sijoitettava yhteiskäyttöinen kierrätyshuone vähintään 15 m². Kierrätyshuoneiden on oltava helposti huollettavissa.

Bullrets ekoeffekt får inte förstärkas genom valet av takmaterial och takformer.

Fastigheterna i detaljplaneområdets bostadskvarter ska anslutas till det centraliserade regionala rörsystemet för insamling av avfall som byggs i Kivistö centrum.

Ett återvinningsrum för gemensamt bruk med en storlek av minst 15 m² ska placeras i kvartersområdena (23140 LPA, 23138 tomt 1, 23135 tomt 2) för insamling av kartong av större storlekar och blandavfall samt mindre metallskrot, plast och insamlingsglas som inte lämpar sig för avfallsinsamling via rörsystem. Återvinningsrummen ska vara lätta att utföra service i.

Y

Yleisten rakennusten korttelialue.

Rakennus

Rakennusten on oltava kantavilta rakenteiltaan pääosin puuta. Julkisivujen on oltava pääosin puuta.

Rakennusten arkkitehtuurin on oltava korkeatasoista, värikästä ja leikkisää.

Julkisivusommittelun tulee olla pienimittakaavaista ja kävelymiljöötä korostavaa. Rakennuksen maantasokerroksen tulee olla avoin ja toiminnallinen. Rakennus tulee pääsääntöisesti rakentaa kiinni tontin rajaan. Rakennukseen saa liittyä muuriaihe.

Julkisivujen tulee olla värikkäitä. Julkisivujen pääväreinä tulee käyttää keltaisen, punaisen tai ruskean murrettuja maavärejä tai peittomaalaamattomia puupintoja ja harkitusti edellisiin sopivia sinisen ja vihreän sävyjä. Vierekkäisten rakennusten ja/tai rakennelmien tulee olla erivärisiä.

Rakennuksen tulee olla harjakattoinen. Rakennuksen katolle on toteutettava aurinkopaneeleita, joiden yhteenlaskettu pinta-ala on vähintään 10 % rakennuksen peittopinta-alasta ja/tai viherkatto, jonka pinta-ala on vähintään 10 % rakennuksen peittopinta-alasta.

Yksi rakennuksen pääsisäänkäynneistä tulee pyrkiä sijoittamaan Ruusupuunpihan ja Puuhelmenpolun kulmaukseen. Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Pääsisäänkäyntien on erotuttava selkeästi toissijaisista sisäänkäynneistä.

Parvekkeita, terasseja, viherhuoneita, portaita ja ulokkeita saa rakentaa rakennusalan ja rakennusoikeuden estämättä.

Katolle saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja ne tulee huolitella rakennuksen arkkitehtuuriin soveltuviksi.

Huolto on näkö- ja melusuojattava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisesti esim. katoksia, aitoja, muureja ja viherrakenteita hyödyntäen.

Ulkovarastojen kuten polkupyörä- ja lastenvaunuvarastojen, leikki- ja ulkoiluvälinevarastojen sekä keittiön laatikko- ja rullakkovarastojen tulee olla materiaaliltaan ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia sekä luonteva osa rakennuksen arkkitehtuuria joko itsenäisinä piharakennuksina tai osana päärakennusta. Itsenäiset varastot on oltava materiaalilta pääosin puuta, ne on katettava viherkatolla ja ne saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle.

Pihan oleskelualueelle on sijoitettava sääsuojia, kuten pergoloita, aurinko- ja sadekatoksia. Sääsuojien tulee olla materiaaliltaan pääosin puuta ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia. Sääsuojaa ei lasketa rakennusoikeuteen ja sen saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle.

Piha-alue

Pihan on oltava vehreä, suojaisa ja viihtyisä, jossa on monipuolisia oleskelualueita. Piha-alue on jäsennettävä erilaisilla pinnoitteilla, istutuksilla ja pergoloilla. Pihan tulee ilmentää värikkyyttä ja leikkisyyttä. Pihalle on laadittava pihasuunnitelma, jossa on esitettävä ainakin istutukset, hulevesirakenteet, pelastusreitit sekä oleskelualueet. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.

Pihan kalusteissa ja rakenteissa on käytettävä pääasiallisena materiaalina puuta.

Pihalla on varattava tilaa viljelylle.

Pihalle on toteuttava piha-arboretum. Pihalle on istutettava vähintään 10 kpl erilaista puulajia. Puulajit on merkittävä lajinimikyltein.

Piha-alueen läpi saa rakentaa julkisen jalankulkuyhteyden.

Kvartersområde för allmänna byggnader.

Byggnaden

Byggnaderna ska till sina bärande konstruktioner huvudsakligen bestå av trä. Fasaderna ska huvudsakligen bestå av trä.

Byggnadernas arkitektur ska vara av hög kvalitet, färggrann och lekfull.

Fasadernas utformning ska vara småskalig och framhäva gångmiljön. Byggnadens markplansvåning ska vara öppen och funktionell. Byggnaden ska huvudsakligen byggas fast i tomtgränsen. Byggnaden får vara kopplad till en murkonstruktion.

Fasaderna ska vara färgglada. Brutna jordfärger i gult, rött eller brunt ska användas som huvudkulörer i fasaderna eller träytor som inte täckmålats och efter övervägande blåa och gröna nyanser som passar ihop med de förstnämnda färgerna. Byggnader och/eller konstruktioner som står bredvid varandra ska ha olika färgsättning.

Byggnaden ska ha sadeltak. Byggnadens tak ska förses med solpaneler med en s ammanlagd yta av 10 % av byggnadens täckyta och/eller ett gröntak med en yta av minst 10 % av byggnadens täckyta.

Man ska sträva efter att placera en av byggnadens huvudentréer i hörnet av Rosenträdsgården och Träpärlsstigen. Entréerna ska framhävas med hjälp av arkitektur. Huvudentréer ska tydligt gå att urskilja från sekundära entréer.

Balkonger, terrasser, grönrum, trappor och utskjutande partier får byggas utan att byggnadsytan och byggrätten utgör något hinder.

På taket får man utöver våningstalet och byggrätten bygga tekniska utrymmen och installera tekniska anordningar och de ska anpassas till byggnadens arkitektur.

Den plats som är avsedd för underhåll ska insyns- och bullerskyddas på ett stadsbildmässigt högklassigt sätt, t.ex. med hjälp av takkonstruktioner, staket, murar och grönkonstruktioner.

Uteförråd, som cykel- och barnvagnsförråd, förråd för leksaker och friluftsredskap samt kökets förvaringsutrymme för lådor och rullcontainrar ska till materialet och arkitekturen hålla hög kvalitet och utgöra en naturlig del av byggnadens arkitektur antingen som fristående gårdsbyggnader eller som en del av huvudbyggnaden. De fristående förråden ska till materialet huvudsakligen bestå av trä, de ska täckas med gröntak och de får placeras utanför byggnadsytan.

På gårdens vistelseområde ska väderskydd placeras, som pergolor, sol- och regnskydd. Väderskydden ska till materialet huvudsakligen bestå av trä och hålla hög kvalitet till sin arkitektur. Väderskyddet räknas inte in i byggrätten och de t får placeras utanför byggnadsytan.

Gårdsområdet

Gården ska vara lummig, skyddad och trivsam med mångsidiga områden för vistelse. Gårdsområdet ska struktureras med olika ytbeläggningar, planteringar och pergolor. Gården ska ge uttryck åt färggrannhet och lekfullhet. För gården ska det utarbetas en gårdsplan i vilken det redogörs för åtminstone planteringar, dagvattenstrukturer, räddningsvägar samt områden för vistelse. Planen för gården ska bifogas till bygglovshandlingarna.

I gårdens inventarier och konstruktioner ska trä användas som huvudsakligt material.

På gården ska plats reserveras för odling.

Ett gårdsarboretum ska anläggas på gården. På gården ska minst 10 st. olika trädslag planteras. Trädslagen ska märkas ut med skyltar med artnamn.

En allmän gångförbindelse får byggas genom gårdsområdet.

Piha-alueen saa aidata käyttötarkoituksen niin edellyttäessä. Rakenteellisten aitojen tulee liittyä rakennusten arkkitehtuuriin. Pihan pääportin on oltava arkkitehtonisesti korkealaatuinen ja sen on erotuttava muista pihan porteista.

Gårdsområdet får inhägnas när det förutsätts av användningsändamålet. Ingärdande konstruktioner ska anknyta till byggnadernas arkitektur. Gårdens huvudport ska arkitektoniskt hålla hög kvalitet och den ska skilja sig från gårdens övriga portar.

Korttelialueen puiston puoleinen osa on toteutettava metsäisenä pihana. Alueella kasvavaa olemassa olevaa puustoa tulee säilyttää ja tarvittaessa uusia ja täydennysistuttaa. Metsänpohja tulee säilyttää luonnollisena ja kasvullisena.

Den del av kvartersområdet som ligger på parkens sida ska anläggas som skogbevuxen gård. Områdets befintliga trädbestånd ska bevaras och vid behov förnyas och kompletteringsplanteras. Skogens bottenskikt ska bevaras så att det är naturligt och vegetativt.

Hulevedet
Rakennuslupaa varten on laadittava korttelikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Hulevedet tulee viivyttää korttelialueella. Pihojen ja ulko-oleskelutilojen viherrakentaminen on liitettävä hulevesien hallintaan teknisesti ja toiminnallisesti.

Dagvatten
För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten. Dagvattnen ska fördröjas inom kvartersområdet. Anläggandet av gårdarnas och uteplatsernas grönområden anknyts tekniskt och funktionellt till dagvattenhanteringen.

Liikenne ja pysäköinti
Autopysäköintipaikat on sijoitettava korttelissa 23140 sijaitsevaan pysäköintilaitokseen lukuun ottamatta liikuntaesteisten pysäköintipaikkoja.

Trafik och parkering
Bilparkeringsplatserna ska förläggas till parkeringsanläggningen i kvarteret 23140 med undantag av parkeringsplatserna för rörelsehindrade.

Y-korttelialueen autopaikkojen vähimmäismäärät:
1ap / 150 k-m², joiden lisäksi kaksi liikkumisesteisille.

Minimiantalet bilplatser i kvartersområde Y:
1bp / 150 m²-vy, utöver vilka två platser för rörelsehindrade.

Polkupyöräpaikkoja on toteuttava vähintään
1 pp / 90 k-m² ja 1 pp / 3 työntekijää.
Pyöräpaikoista vähintään 50 % on sijoitettava katokseen pihalle tai pysäköintilaitoksen maantasokerrokseen.

Cykelplatser ska byggas så att det är minst
1 cp / 90 m²-vy och 1 cp / 3 anställda.
Av cykelplatserna ska minst 50 % placeras under ett tak på gård eller i parkeringsanläggningens markplansvåning.

Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto
Päiväkoti- ja muiden vastaavien tilojen ulkovaipan ääneneristävyyden ΔL lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Miljöstörningar och energiförsörjning
Ljudisoleringen ΔL mot flyg-, järnvägs- och trafikbuller i daghemslokalers och motsvarande utrymmens ytterhölje ska vara minst 35 dB.

Yleisten rakennusten korttelialueen kiinteistöjen on liityttävä Kivistön keskustaan rakennettavaan keskitettyyn alueelliseen jätteiden putkikeräysjärjestelmään.

Fastigheterna i kvartersområdet för offentliga byggnader ska anslutas till det centraliserade regionala rörsystemet för insamling av avfall som byggs i Kivistö centrum.

VL

Lähivirkistysalue.
Alueella kasvavaa olemassa olevaa puustoa tulee säilyttää ja tarvittaessa uusia ja täydennysistuttaa. Alueen maanpinta tulee pitää nykyisessä korossaan. Uusia lajeja istutettaessa tulee pyrkiä mahdollisimman monilajiseen puustoon osana Puu-Kivistön arboretumia. Puut tulee merkitä lajinimikyltein. Puistoreittejä suunniteltaessa tulee ottaa huomioon olemassa oleva puusto ja pyrkiä mahdollisimman vähäisiin puiden kaatoihin.

Område för närrekreation.
Områdets befintliga trädbestånd ska bevaras och vid behov förnyas och kompletteringsplanteras. Områdets markyta ska hållas på den nuvarande nivån. När nya arter planteras ska man sträva efter att åstadkomma ett så varierande trädbestånd som möjligt som en del av arboretumet i Trä-Kivistö. Träden ska märkas ut med skyltar med artnamn. Vid planeringen av parkleder ska man beakta det befintliga trädbeståndet och sträva efter att fälla så få träd som möjligt.

LPA

Autopaikkojen korttelialue.
Julkisivut tulee käsitellä taiteen keinoin tai julkisivut tulee toteuttaa viherseininä.

Kvartersområde för bilplatser.
Fasaderna ska behandlas med konstnärliga metoder eller så ska fasaderna förses med fasadvegetation.

Pysäköintilaitoksen tilojen turvallisuutta ja käytettävyyttä tulee edistää valaistuksella ja värien käytöllä. Pysäköintilaitoksessa tulee olla esteetön kulku.

Säkerheten i och användbarheten av parkeringsanläggningens utrymmen ska främjas med hjälp av belysningen och användningen av färger. Parkeringsanläggningen ska ha fri passage.

Pysäköintitalon maantasokerrokseen Puuhelmenpolun ja Ruusupuunpihan kulmaukseen on sijoitettava liiketilaa vähintään 100 k-m².

Minst 100 m²-vy affärslokaler ska placeras i parkeringshusets markplansvåning i hörnet av Träpärlsstigen och Rosenträdsgården.

Pysäköintilaitokseen maantasokerrokseen saa sijoittaa helposti huollettavissa olevan muuntamon.

En transformator som är lätt att underhålla får placeras i parkeringsanläggningen på markplansvåningen.

Pysäköintilaitokseen saa rakentaa yhden kellarikerroksen, joka voi toimia yhteisväestönsuojatiloina.

En källarvåning som kan fungera som gemensamt skyddsrum får byggas i parkeringsanläggningen.

Pysäköintilaitoksessa tulee varautua vähintään 40 sähköauton latauspisteeseen.

I parkeringsanläggningen ska beredskap finnas för laddningsställen för minst 40 elbilar.

Pysäköintilaitoksen katolle on toteutettava hulevesien viivyttämiseksi viherkatto, jonka kasvualusta on vähintään 20 cm.

För fördröjning av dagvatten ska det på parkeringsanläggningens tak anläggas ett gröntak som har ett växtunderlag på minst 20 cm.

ET

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.
Korttelialueelle saa rakentaa jätelajien putkijärjestelmän koonta-aseman sekä työ- ja asukastiloja. Jätteiden keräys ja käsittely ei saa aiheuttaa melu-, haju-, pöly-, ym. häiriöitä asumiselle.

Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.
I kvartersområdet får det byggas en uppsamlingsstation för avfallstyper som insamlas via rörsystem samt arbets- och invånarlokaler. Insamlingen och hanteringen av avfall får inte orsaka buller-, lukt-, damm- eller andra olägenheter för boendet.

Korttelialueen tulee ilmentää kestävän kaupunkisuunnittelun tavoitteita: rakennuksiin tulee rakentaa viherkatto ja esim. aurinkopaneeleita, tuulimyllyjä sekä muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia. Energiantuotantoon liittyvät tekniset laitteet tulee integroida luontevasti arkkitehtuuriin ja maankäyttöön.

Kvartersområdet ska ge uttryck för målen för hållbar stadsplanering: byggnaderna ska förses med gröntak och t.ex. solpaneler, vindmöllor och andra lösningar som sparar och producerar energi ska gynnas. Energiproduktionens tekniska anordningar ska smidigt integreras i arkitekturen och markanvändningen.

Arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista ja innovatiivista. Tontin sivut, joita rakennus ei rajaa tulee rajata muurirakentein, jotka tulee käsitellä julkisivumaisesti ja rakentaa kiinni katu- ja puistoalueisiin. Muurirakenteiden tulee sisältää istutuksia mahdollistavia tai istutusalustana toimivia rakenteita.

Arkitekturen ska vara högklassig och innovativ. Tomtsidor som inte avgränsas av en byggnad ska avgränsas med murkonstruktioner, vilka ska hanteras som fasader och byggas fast i gatu- och parkområdena. Murkonstruktionerna ska inbegripa konstruktioner som möjliggör planteringar eller fungerar som planteringsunderlag.

Avovarastointi tontilla on kielletty.

Julkisivujen tulee olla värikkäitä ja pääosin puuverhoiltuja. Julkisivuissa tulee käyttää laadukkaita materiaaleja. Julkisivuissa ei sallita näkyviä elementtisaumoja.

Muuntamot tulee liittää rakennuksiin. IV-konehuoneet on sovitettava talon arkkitehtuuriin ja kaupunkikuvaan.

Toimisto- ja vastaavien työtilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.

Pihan viherrakentaminen liitetään hulevesien hallintaan teknisesti ja toiminnallisesti. Pihasuunnitelmassa esitetään mm. piharakenteet, istutukset ja hulevesien tilavaraukset.

Rakennuslupaa varten on laadittava korttelikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Hulevedet tulee viivyttää korttelialueella. Hulevedet on hallittava tonttijaosta riippumatta. Pihojen ja ulko-oleskelutilojen viherrakentaminen on liitettävä hulevesien hallintaan teknisesti ja toiminnallisesti.

Koko kaava-aluetta koskevat määräykset

Taide
Asemakaavan alueella tulee noudattaa taiteen konseptia, joka on asemakaavan liitteenä. Taide tulee liittää jo alkuvaiheessa kaikkeen arkkitehtuuri- ja ympäristösuunnitteluun. Julkisten ulkotilojen suunnittelun yhteydessä tulee laatia puisto- ja katusuunnitelma, jossa noudatetaan taiteen konseptia. Asuinkortteleiden suunnittelussa tulee olla mukana arkkitehti-taiteilija-työpari, joka toteuttaa taiteen konseptia rakennushankkeissa.

Uusiutuva energia
Asemakaavan alueella tulee hyödyntää paikallisesti tuotettua uusiutuvaa energiaa. Reikien poraaminen kallioon esim. maalämpöä tai kaivoja varten on sallittua.

Öppen lagring är förbjuden på tomten.

Fasaderna ska vara färgglada och huvudsakligen klädda i trä. Högklassiga material ska användas i fasaderna. I fasaderna tillåts inte synliga elementfogar.

Transformatorerna ska byggas i anslutning till byggnader. Ventilationsmaskinrummen ska anpassas till husets arkitektur och stadsbilden.

Ljudisoleringen ΔL mot flyg-, järnvägs- och trafikbuller ska i ytterskiktet hos kontors- och motsvarande arbetslokaler vara minst 32 dB.

Anläggningen av gårdens grönområden anknyts tekniskt och funktionellt till dagvattenhanteringen. I planen för gården presenteras bl.a. gårdskonstruktionerna, planteringarna och områdesreserveringarna för dagvatten.

För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten. Dagvattnen ska fördröjas inom kvartersområdet. Dagvattnen ska hanteras oberoende av tomtindelningen. Anläggningen av gårdarnas och uteplatsernas grönområden ska tekniskt och funktionellt anknytas till dagvattenhanteringen.

Bestämmelser som gäller hela planområdet

Konst
I detaljplaneområdet ska det till detaljplanen bifogade konstkonceptet iakttas. Redan i inledningsskedet ska konst anknytas till all arkitektur- och miljöplanering. I anslutning till planeringen av det offentliga uterummet ska en park- och gatuplan utarbetas, där konstkonceptet iakttas. Ett arbetspar bestående av en arkitekt och en konstnär ska delta i planeringen av bostadskvarteren och de ska förverkliga konstkonceptet i byggprojekten.

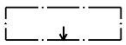
Förnybar energi
I detaljplanenområdet ska lokalt producerad förnybar energi utnyttjas. Det är tillåtet att borra hål i berget för t.ex. bergvärme eller brunnar.

	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa - alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa - alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
②	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
23	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
KIVIS	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
23136	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
KVARTSIRAITTI	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
1500	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
2410+kl100	**Lukusarja, jossa ensimmäinen luku ilmoittaa asuntokerrosalan neliömetrimäärän ja toinen luku liikehuoneistojen kerrosalan neliömetrimäärän.**	**Talserie vars första tal anger bostadsvåningsytan i kvadratmeter och andra tal våningsytan i kvadratmeter för affärslokaler.**
2630+ah110	**Lukusarja, jossa ensimmäinen luku ilmoittaa asuntokerrosalan neliömetrimäärän ja toinen luku yhteiskäyttötilojen kerrosalan neliömetrimäärän.**	**Talserie, där den första siffran anger antalet kvadratmeter bostadsvåningsyta och den andra siffran antalet kvadratmeter våningsyta för gemensamma utrymmen.**
IV	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antal våningar i byggnader, byggnad eller del därav.**
u	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Ohjeellinen rakennusala.	**Riktgivande byggnadsyta.**
vm	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon. Muuntamoiden julkisivut tulee käsitellä taiteen keinoin tai muuntamoiden tulee olla punatiiliverhoiltuja.**	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras. Transformatorstationernas fasader ska behandlas med konstnärliga metoder eller så ska transformatorstationerna vara klädda i rött tegel.**
kl	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa liiketiloja.**	**Byggnadsyta där affärslokaler får placeras.**
t	**Ohjeellinen talousrakennuksen rakennusala.**	**Riktgivande byggnadsyta för ekonomibyggnad.**
map-I	**Maanalainen pysäköintitila. Roomalainen numero osoittaa pysäköintitasojen suurimman sallitun lukumäärän.**	**Underjordiskt parkeringsutrymme. Den romerska siffran anger största tillåtna antal bilplan.**
u	**Uloke.** **Kulkukorkeus oltava vähintään 6 metriä.**	**Utspång.** **Den fria höjden ska vara minst 6 meter.**

7 / 7

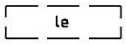
Ohjeellinen rakennukseen jätettävä kulkuaukko.
Kulkukorkeus oltava vähintään 4,2 metriä.

Riktgivande genomfartsöppning i byggnad.
Den fria höjden ska vara minst 4,2 meter.



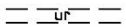
Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.

Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.



Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattava alueen osa.

Riktgivande del av område som skall reserveras för lek och utevistelse.

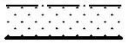


Ohjeellinen ulkoilureitti.

Riktgivande friluftsled.

Ohjeellinen hulevesialue.

Riktgivande dagvattenområde.

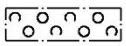


Istutettava alueen osa.

Del av område som bör planteras.

Säilytettävä / istutettava puurivi.

Trädrad som skall bevaras / planteras.



Alueen osa, jolle on kehitettävä puista ja pensaista tiheä reunavyöhyke.

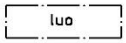
Del av område där träd och buskar skall bilda en tät avgränsande zon.

Istutettava puu.
Istutettavat puut tulee olla monilajisia osana Puu-Kivistön arboretumia. Puut tulee merkitä lajinimikyltein.

Träd som skall planteras.
Träden som planteras ska bestå av flera olika trädslag och bilda en del av arboretumet i Trä-Kivistö. Träden ska märkas ut med skyltar med artnamn.

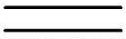
Viherkatto.

Gröntak.



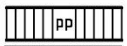
Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.
Alueella sijaitsee liito-oravan kulkuyhteystarve elinympäristöjen välillä. Alueella tulee turvata liito-oravalle liikkumisen kannalta tärkeän ja riittävän puuston säilyttäminen ja puustoa tulee hoitaa ja uudistaa siten, että puustoinen latvusyhteys säilyy. Alueelle tulee istuttaa uusia puita. Erityisesti Ruusukvartsinkatuun, Lumikvartsinkatuun ja Kvartsiraittiin rajautuvilla alueen osilla tulee säilyttää korkeita puita tai istuttaa korkeaksi kasvavia puita. Alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, että liito-oravan kulkuyhteys heikentyy tai häviää.

Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.
Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald. I området finns ett förbindelsebehov mellan flygekorrarnas olika livsmiljöer. I området ska man säkerställa att ett för flygekorrens rörlighet betydelsefullt och tillräckligt stort trädbestånd bevaras och att trädbeståndet sköts och förnyas så att förbindelserna mellan trädkronorna bevaras. I området ska nya träd planteras. Särskilt i områdesdelar som gränsar till Rosenkvartsgatan, Snökvartsgatan och Kvartsstråket ska man bevara höga träd eller plantera träd som blir högväxta. I området får inga sådana åtgärder vidtas som gör att flygekorrarnas förflyttningsleder försämras eller försvinner.



Katu.

Gata.



Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.

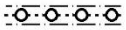
För gång- och cykeltrafik reserverad gata.

Pihakatu.

Gårdsgata.

Ohjeellinen alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa.

Riktgivande del av område reserverad för områdets interna gångtrafik.



Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Del av område reserverad för underjordisk ledning.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

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

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Anna-Riitta Kujala
Aluearkkitehti / Områdesarkitekt

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.

Stadsmätning

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

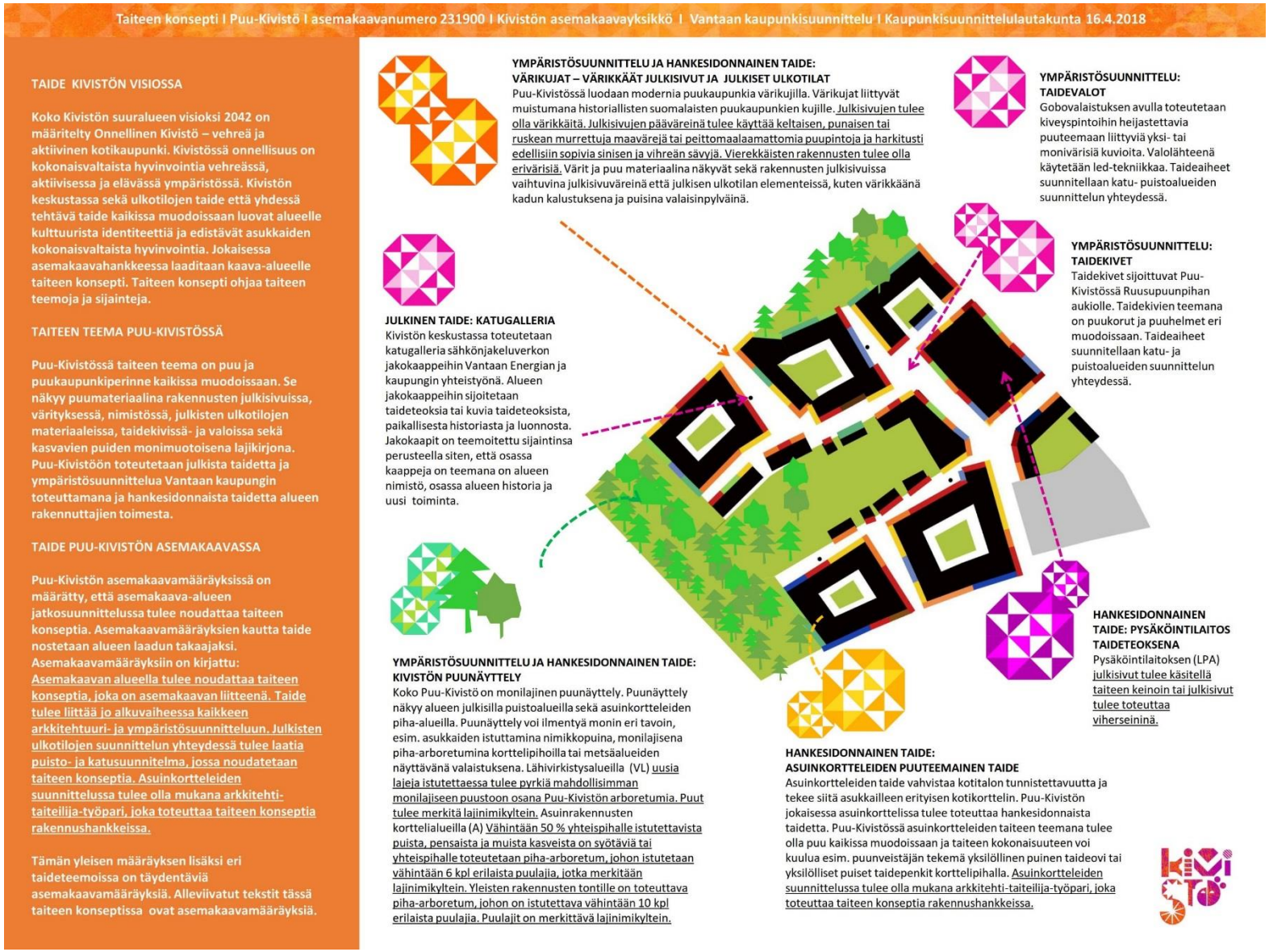
Vantaalla / Vanda . 20

Kimmo Junttila
Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/__20__

Godkänd av stadsfullmäktige __/__20__

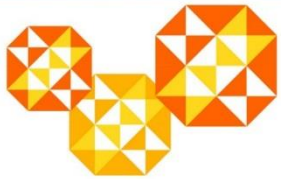
Liite 9: Taiteen konsepti



Liite 9: Taiteen konsepti

PUU-KIVISTÖN VÄRISUUNNITELMA: VÄRIKUJAT – VÄRIKKÄÄT JULKISIVUT JA JULKISET ULKOTILAT

Puu-Kivistön värikujien teemana on vanhojen puukaupunkien värit. Alueen värisuunnittelun pohjaksi on laadittu värisuunnitelma, jossa on esitetty rakennusten julkisivuissa ja julkisen ulkotilan elementeissä käytettävät värisävyt NCS-koodein. Annetut värisävyt ovat suuntaa antavia ja kuvaavat värityksen tavoitetilaa Puu-Kivistössä.



Idekaavio Puu-Kivistön värikujista

Värit rakennuksissa

Puu-Kivistön asemakaavassa ohjataan rakennusten arkkitehtonista ilmettä, väritystä, julkisivun sommittelua sekä kattomaailmaa seuraavilla asemakaavamääräyksillä:

- Julkisivujen on oltava pääosin puuta.
- Korttelijulkisivut tulee jäsentää pienempiin enintään yhden lamellin pituisiin osiin, jotka poikkeavat toisistaan materiaalin, värin ja aukotuksen sommittelun suhteen.
- Rakennusten julkisivuissa tulee olla vaihtelua eri kerrosten välillä, vähintään maantasokerroksen ja ylimpien kerrosten on poikettava ulkoasultaan muista kerroksista.
- Julkisivujen tulee olla värikkäitä. Julkisivujen pääväreinä tulee käyttää keltaisen, punaisen tai ruskean murrettuja maavärejä tai peittomaalaamattomia puupintoja ja harkitusti edellisiin sopivia sinisen ja vihreän sävyjä. Vierekkäisten rakennusten tulee olla erivärisiä.
- Katon tulee olla konesaumattu peltikatto, tiilikatto tai viherkatto.

Puu-Kivistön rakennusten värisuunnittelussa tulee noudattaa seuraavia periaatteita:

- Puisto vasten tulee sijoittaa vihreän sävyisiä julkisivuja vahvistamaan puiston vihreyttä
- Pohjoiseen suuntautuviin julkisivuihin tulee valita lämpöisiä värisävyjä ja etelään suuntautuviin julkisivuihin tulee valita kylmiä värisävyjä
- Sisäpihojen julkisivujen värisävyjen tulee muodostaa yhtenäinen värikäs kokonaisuus yhdessä pihan elementtien kanssa

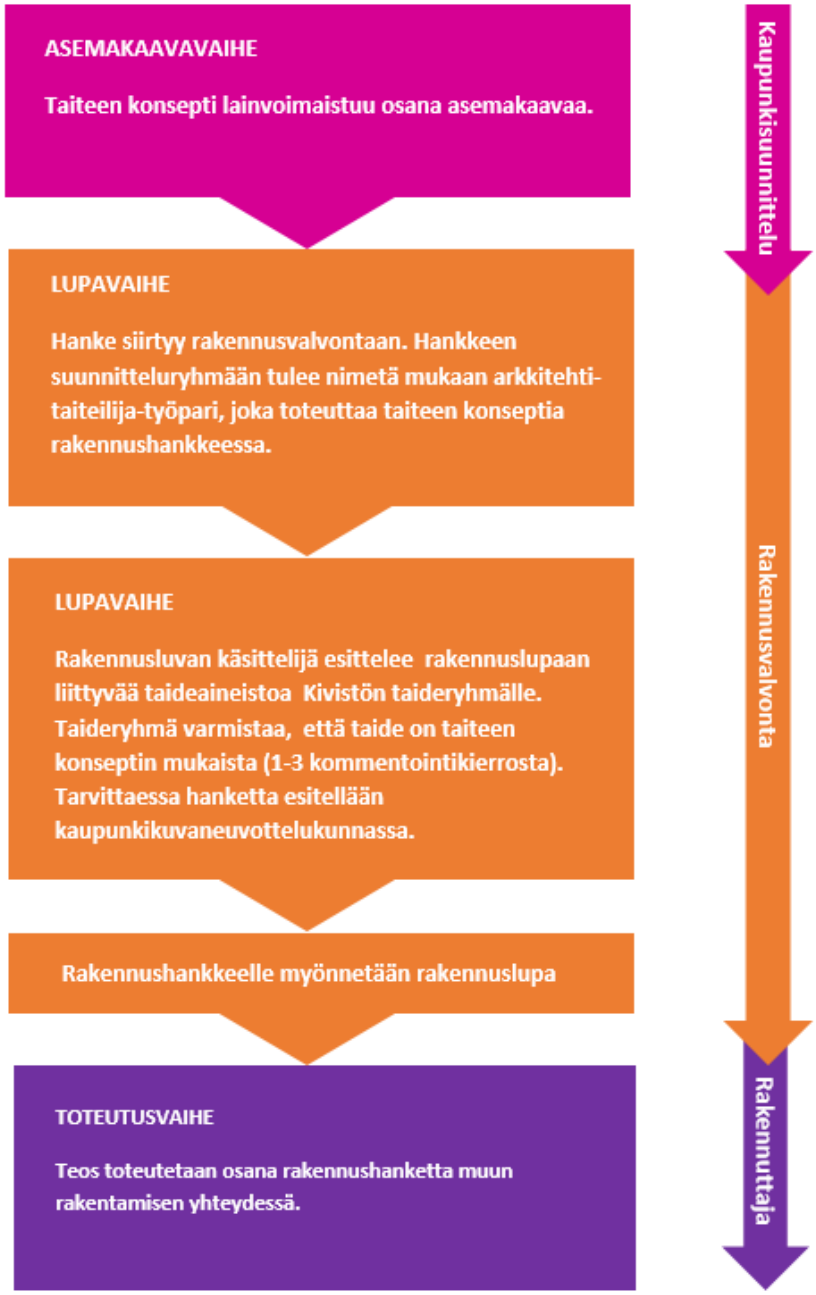
Värit julkisissa ulkotiloissa

Värikujien värien tulee näkyä myös julkisissa ulkotiloissa. Puu materiaalina ja puukaupungin värit näkyvät julkisen ulkotilan kalusteissa, kuten esim. pergoloissa, penkeissä, puutasoissa, aidoissa, puisissa valaisinpylväissä, puulajien syysväreissä sekä valaistuksessa.

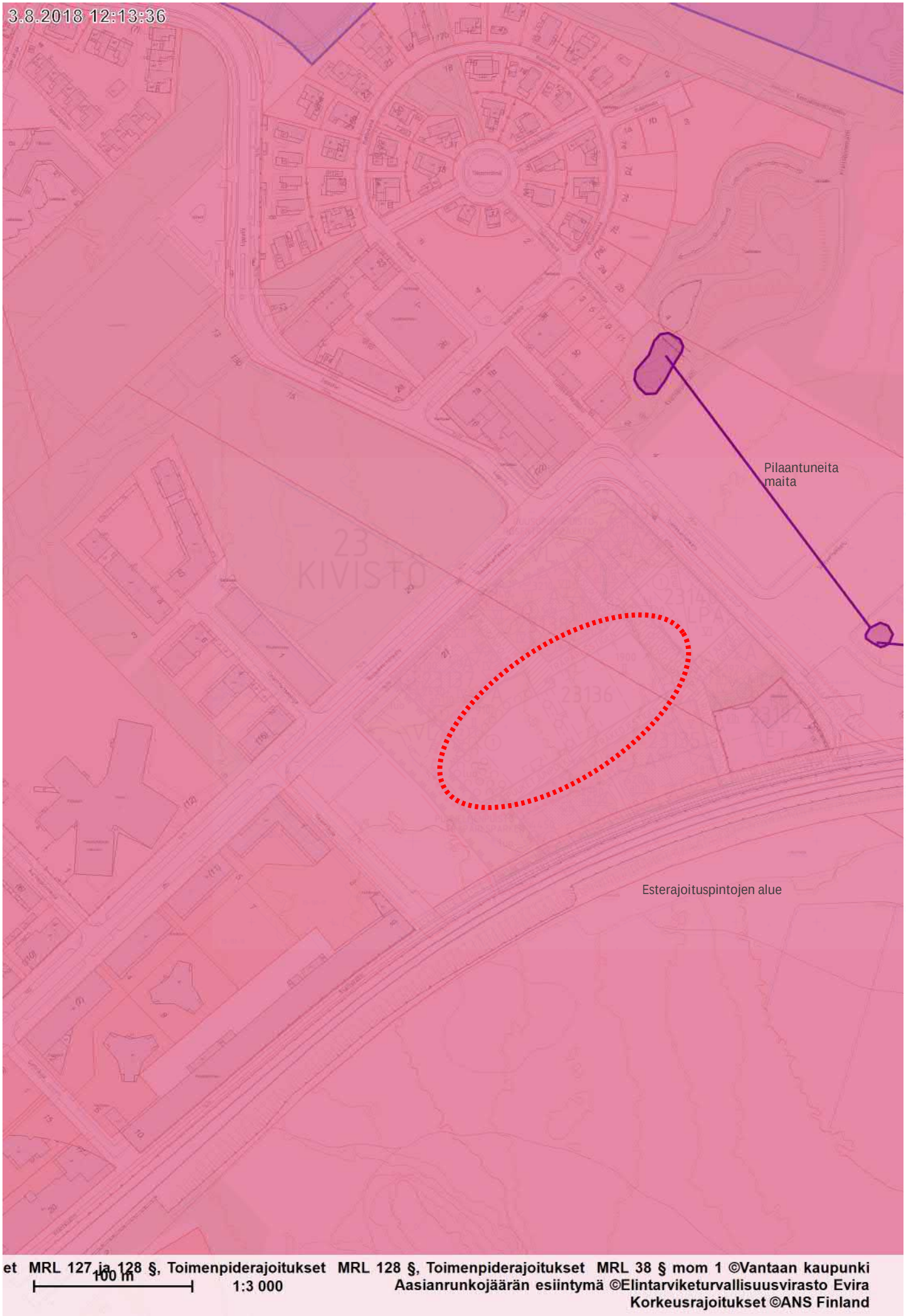
Ideakaavio Puu-Kivistön julkisivujen värityksestä

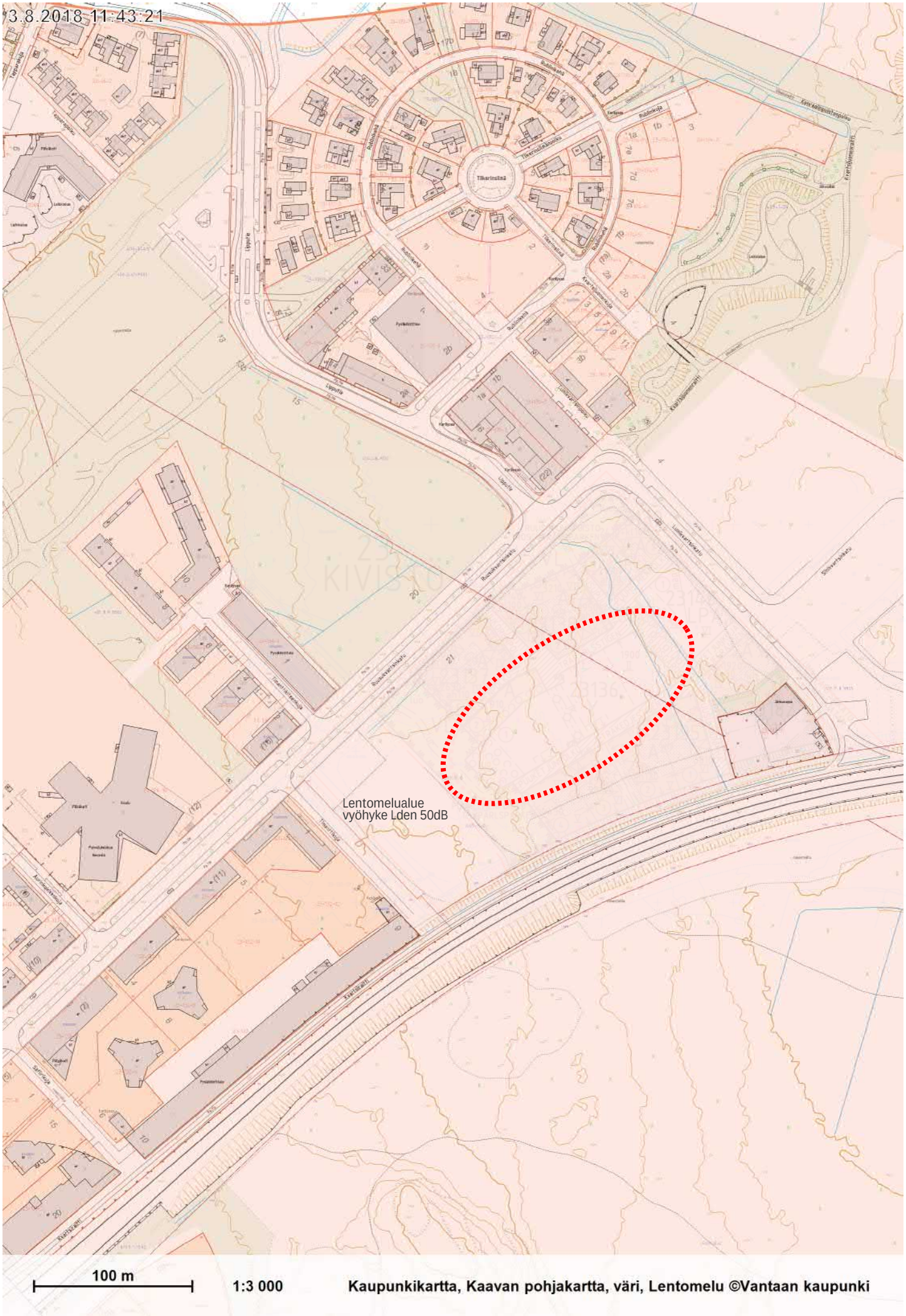
Taiteen toteutus

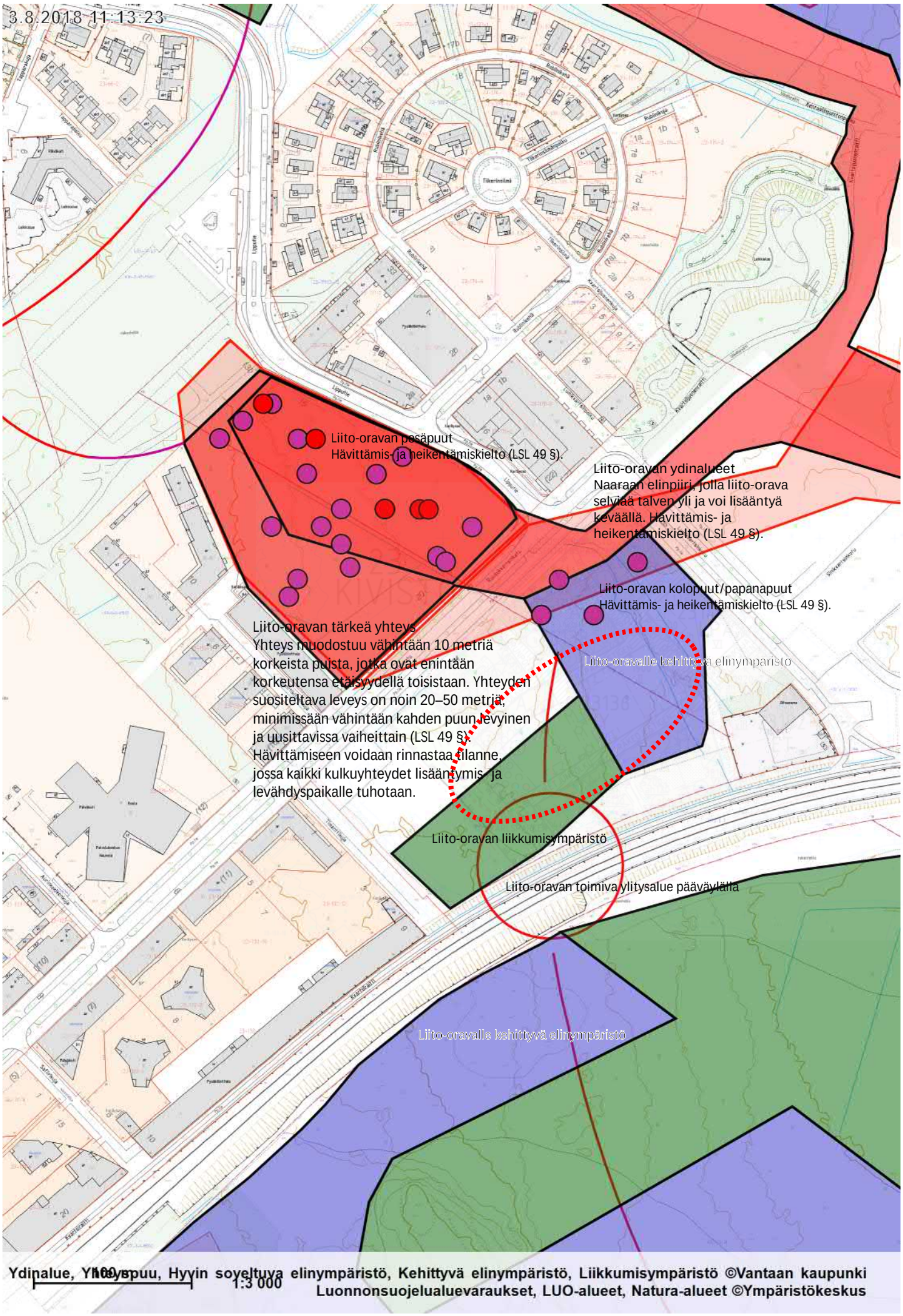
Puu-Kivistön kaavaan liittyen on laadittu taiteen konsepti, joka on asemakaavan liitteenä. Taiteen konsepti ohjaa taiteen teemoja ja sijainteja sekä värisuunnittelua. Puu-Kivistöön toteutetaan julkista taidetta ja ympäristösuunnittelua Vantaan kaupungin toteuttamana ja hankesidonnaista taidetta alueen rakennuttajien toimesta. Alla olevassa kaaviossa on esitetty hankesidonnaiseen taiteen toteutusmalli Kivistössä.

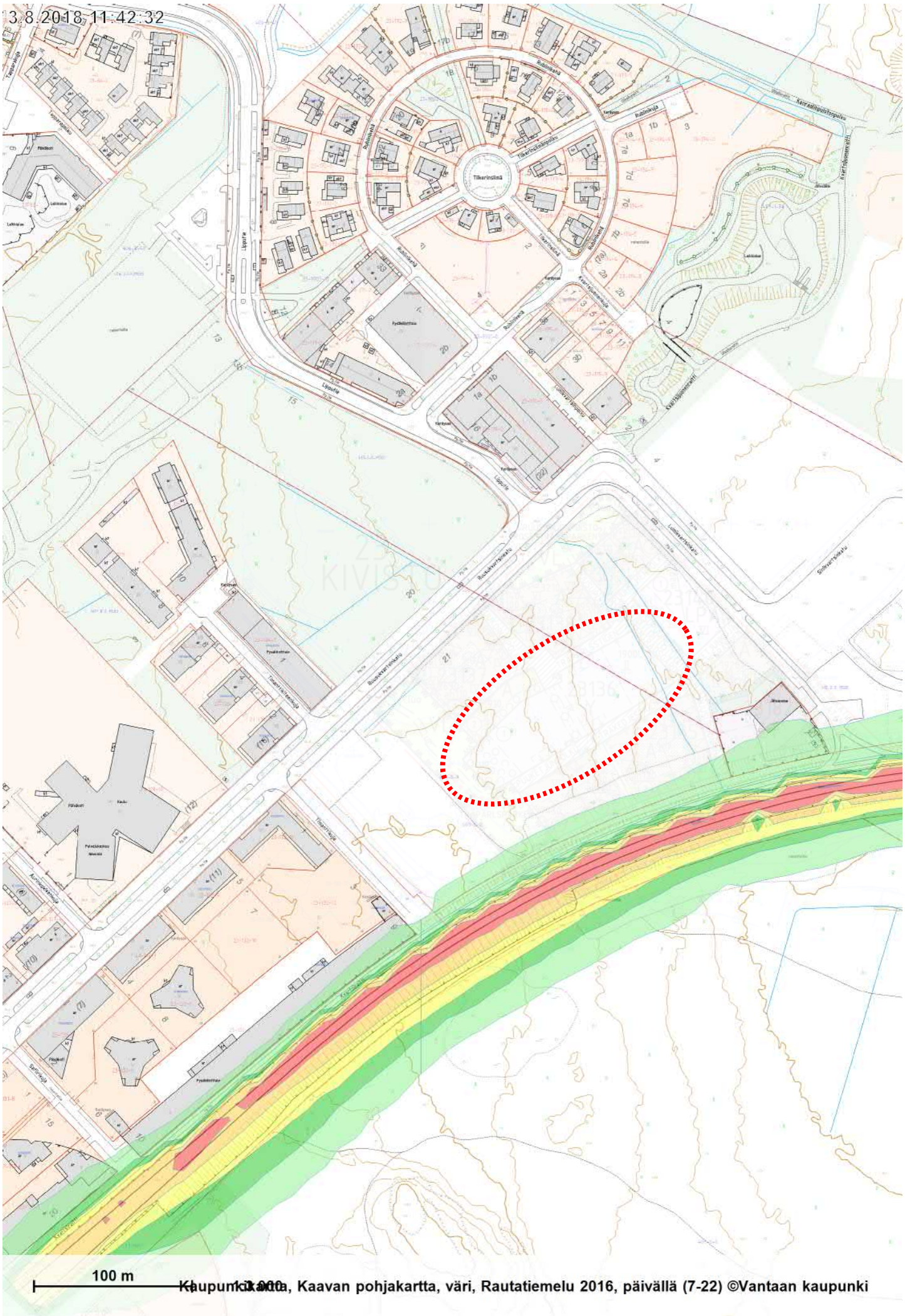


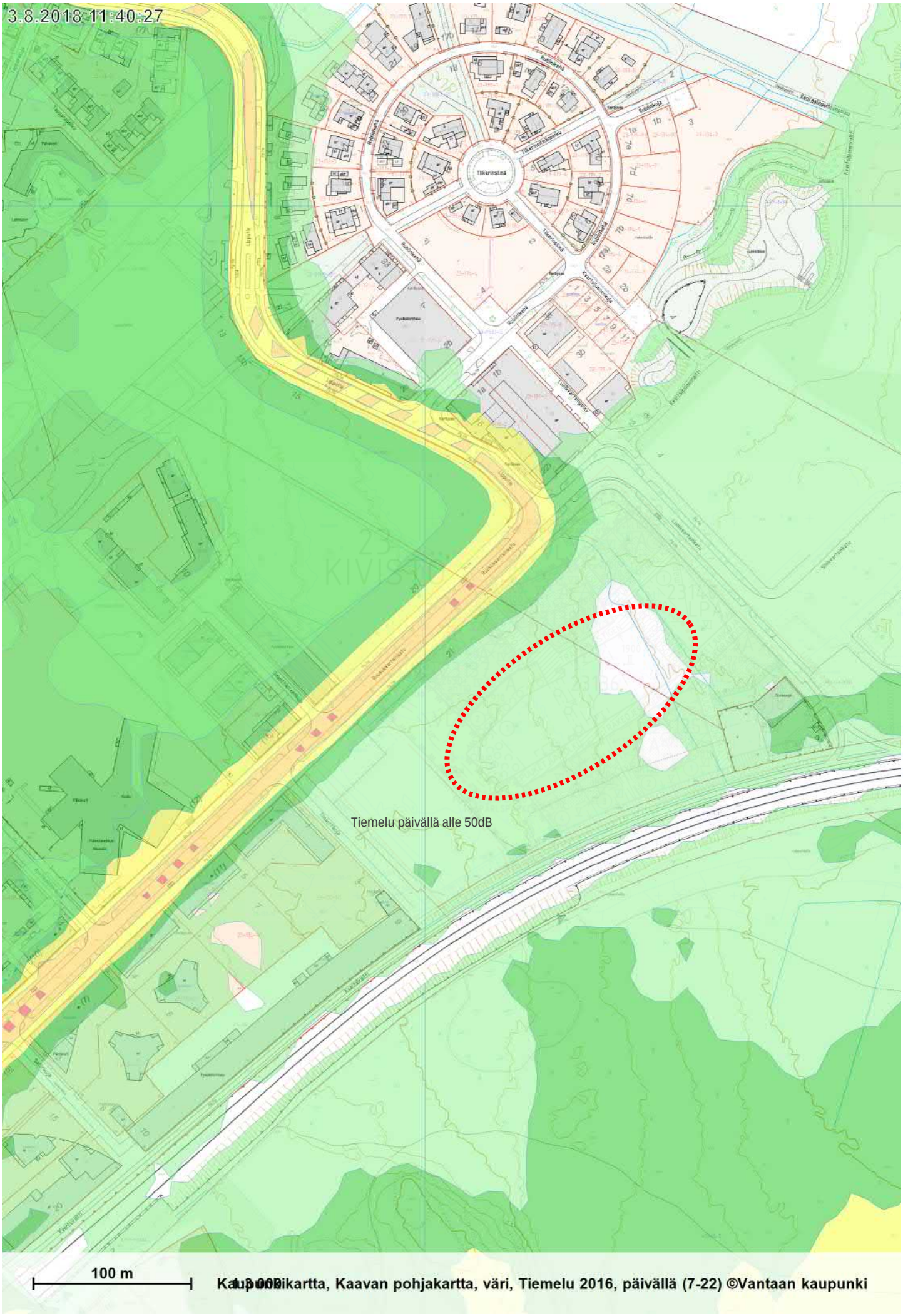
Hankesidonnaisen taiteen toteutusmalli taiteen konseptista toteutukseen Kivistössä

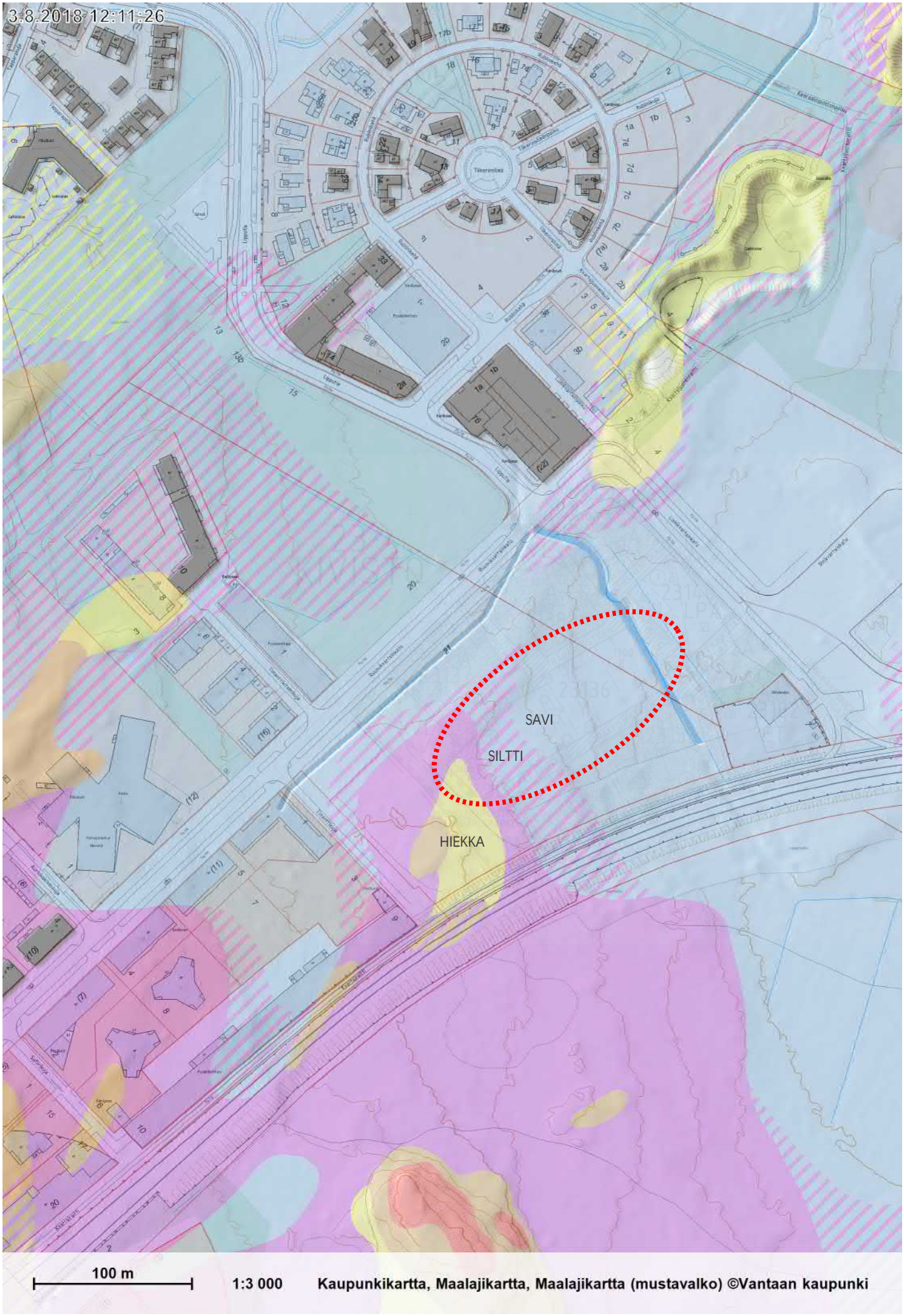

3.8.2018 12:13:36
Pilaantuneita maita
Esterajoituspintojen alue
et MRL 127 ja 128 §, Toimenpiderajoitukset MRL 128 §, Toimenpiderajoitukset MRL 38 § mom 1 ©Vantaan kaupunki
100 m
1:3 000
Aasianrunkojäärän esiintymä ©Elintarviketurvallisuusvirasto Evira
Korkeusrajoitukset ©ANS Finland

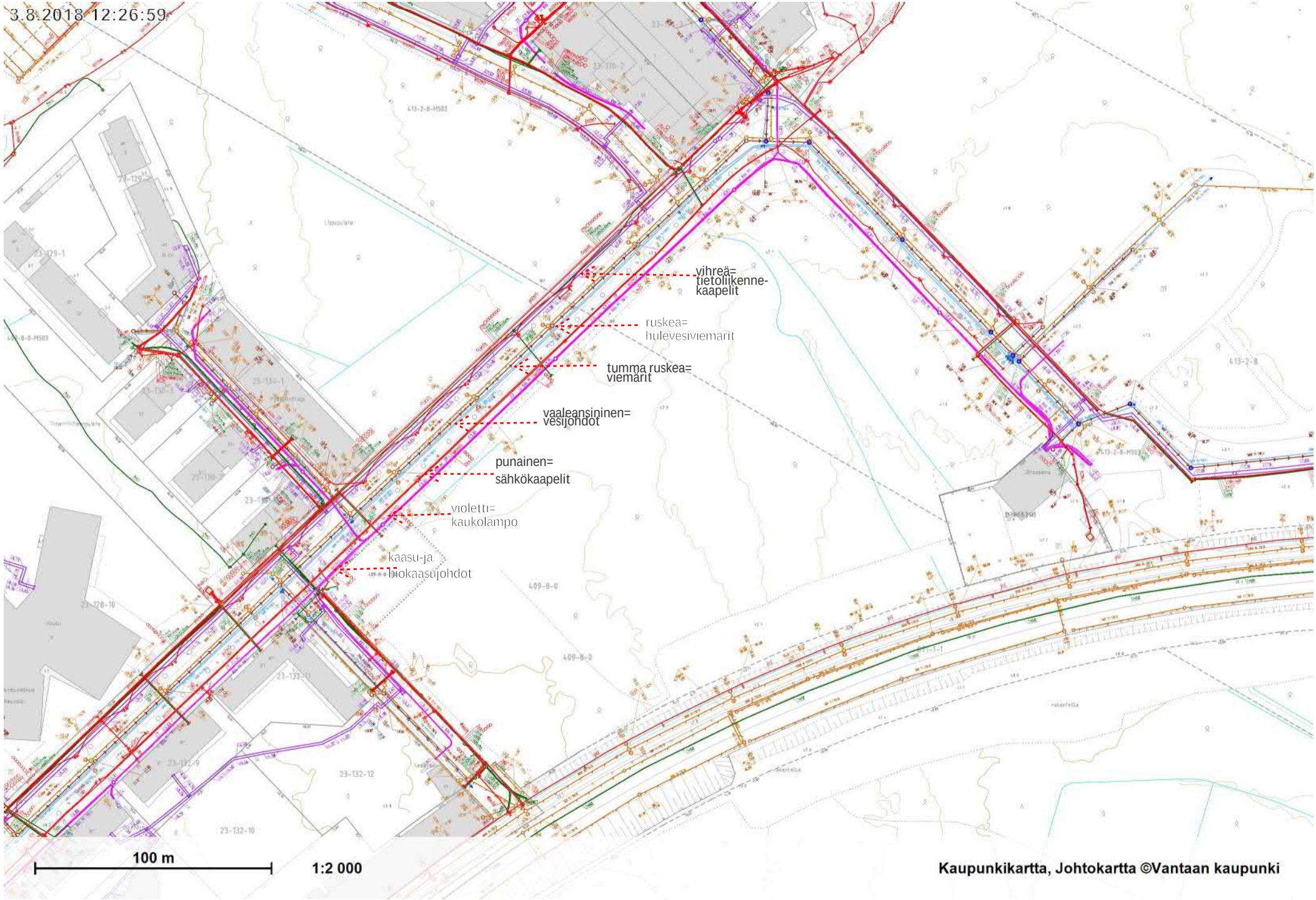

3.8.2018 11.43.21
Lentomelualue
vyöhyke Lden 50dB
100 m
1:3 000
Kaupunkikartta, Kaavan pohjakartta, väri, Lentomelu ©Vantaan kaupunki


3.8.2018 11:13:23
Liito-oravan pesäpuut
Hävittämis- ja heikentämiskielto (LSL 49 §).
Liito-oravan ydinalueet
Naaraan elinpiiri, jolla liito-orava selviää talven yli ja voi lisääntyä keväällä. Hävittämis- ja heikentämiskielto (LSL 49 §).
Liito-oravan kolopuut/papanapuut
Hävittämis- ja heikentämiskielto (LSL 49 §).
Liito-oravan tärkeä yhteys
Yhteys muodostuu vähintään 10 metriä korkeista puista, jotka ovat enintään korkeutensa etäisyydellä toisistaan. Yhteyden suositeltava leveys on noin 20–50 metriä, minimissään vähintään kahden puun levyinen ja uusittavissa vaiheittain (LSL 49 §). Hävittämiseen voidaan rinnastaa tilanne, jossa kaikki kulkuyhteydet lisääntymis- ja levähdyspaikalle tuhotaan.
Liito-oravalle kehittyvä elinympäristö
Liito-oravan liikkumisympäristö
Liito-oravan toimiva ylitysalue pääväylällä
Liito-oravalle kehittyvä elinympäristö
Ydinalue, Yhteyspuu, Hyvin soveltuva elinympäristö, Kehittyvä elinympäristö, Liikkumisympäristö ©Vantaan kaupunki
Luonnonsuojelualuevaraukset, LUO-alueet, Natura-alueet ©Ympäristökeskus
100 m
1:3 000

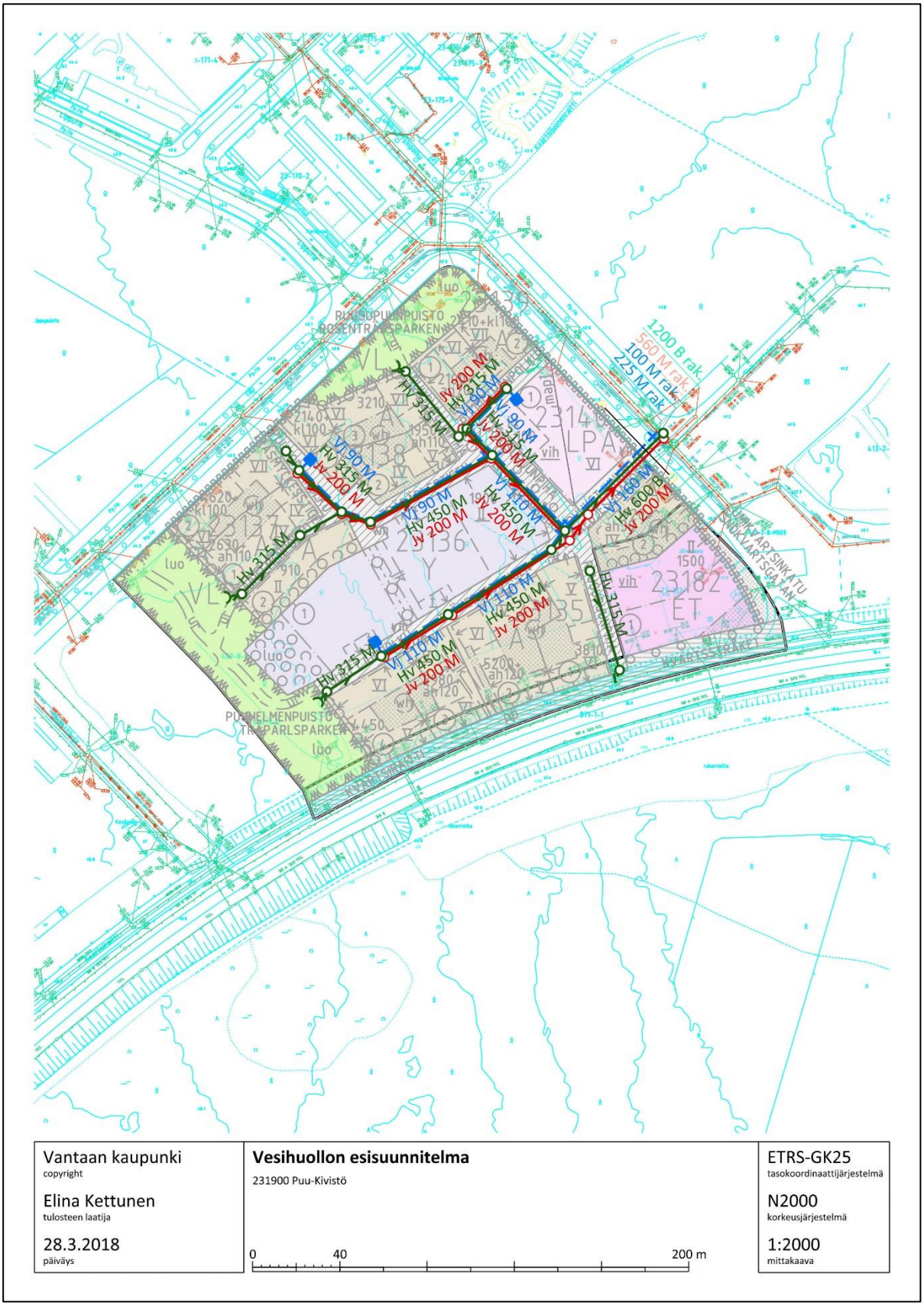

3.8.2018 11:42:32
100 m
1:3 000
Kaupunkikartta, Kaavan pohjakartta, väri, Rautatiemelu 2016, päivällä (7-22) ©Vantaan kaupunki


3.8.2018 11:40:27
Tiemelu päivällä alle 50dB
100 m
Kaupunkikartta, Kaavan pohjakartta, väri, Tiemelu 2016, päivällä (7-22) ©Vantaan kaupunki

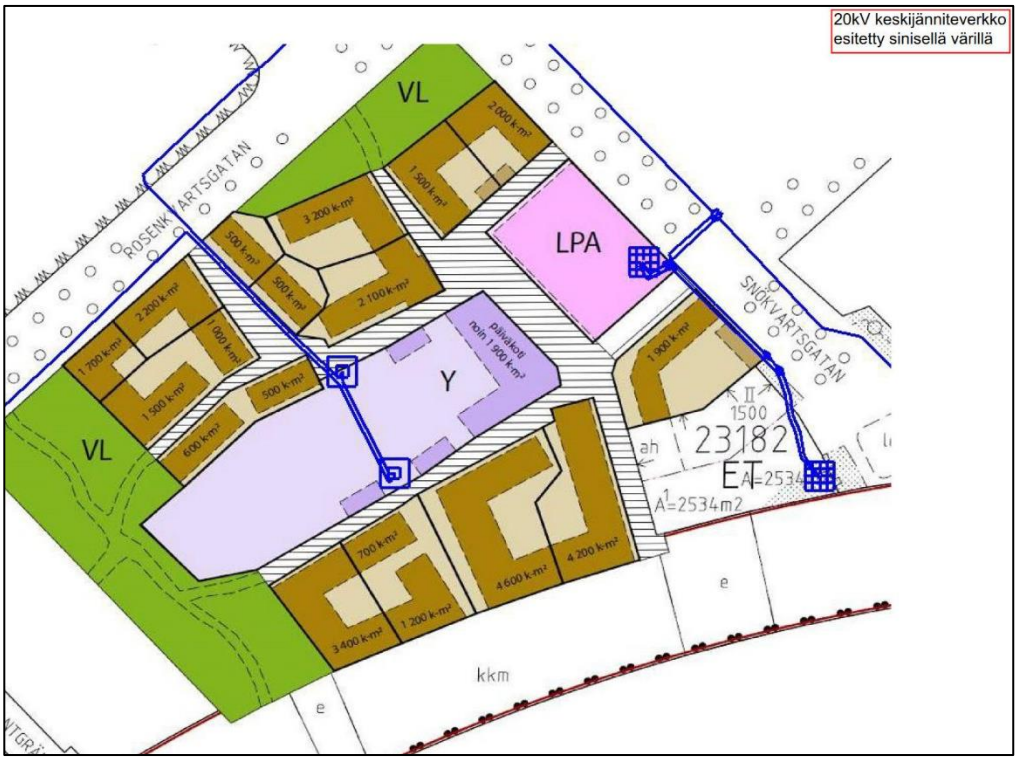

3.8.2018 12:11:26
SAVI
SILTTI
HIEKKA
100 m
1:3 000
Kaupunkikartta, Maalajikartta, Maalajikartta (mustavalko) ©Vantaan kaupunki

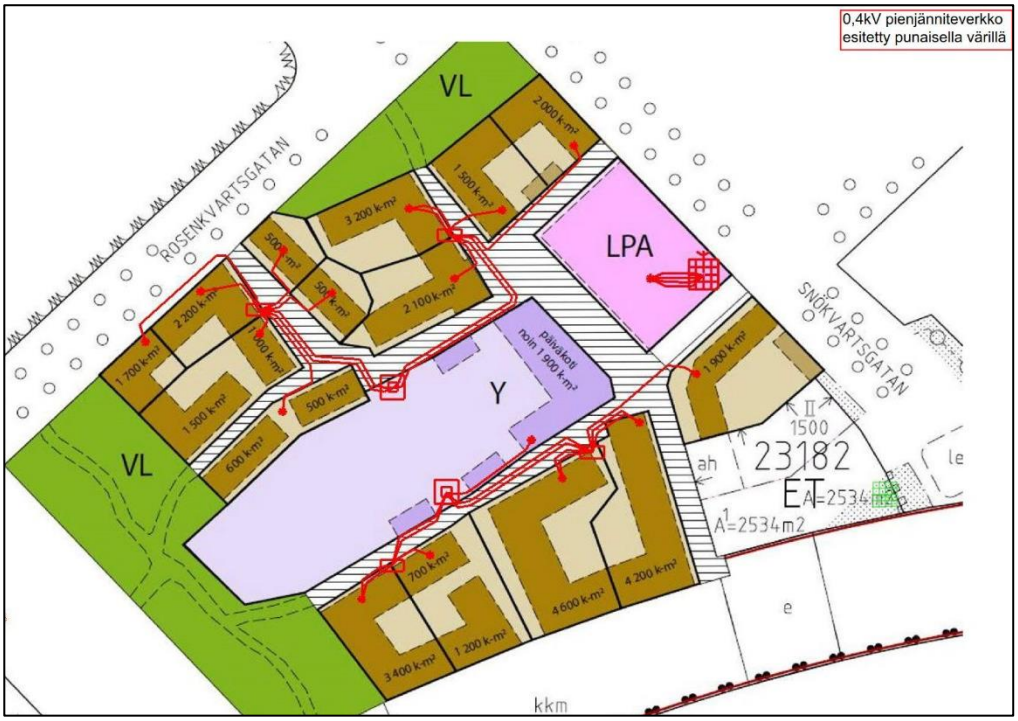

3.8.2018 12:26:59
vihreä=
tietoliikenne-
kaapelit
ruskea=
hulevesiviemärit
tumma ruskea=
viemärit
vaaleansininen=
vesijohdot
punainen=
sähkökaapelit
violetti=
kaukolämpö
kaasu-ja
biokaasujohdot
100 m
1:2 000
Kaupunkikartta, Johtokartta ©Vantaan kaupunki

Liite 2: Vesihuollon esisuunnitelma

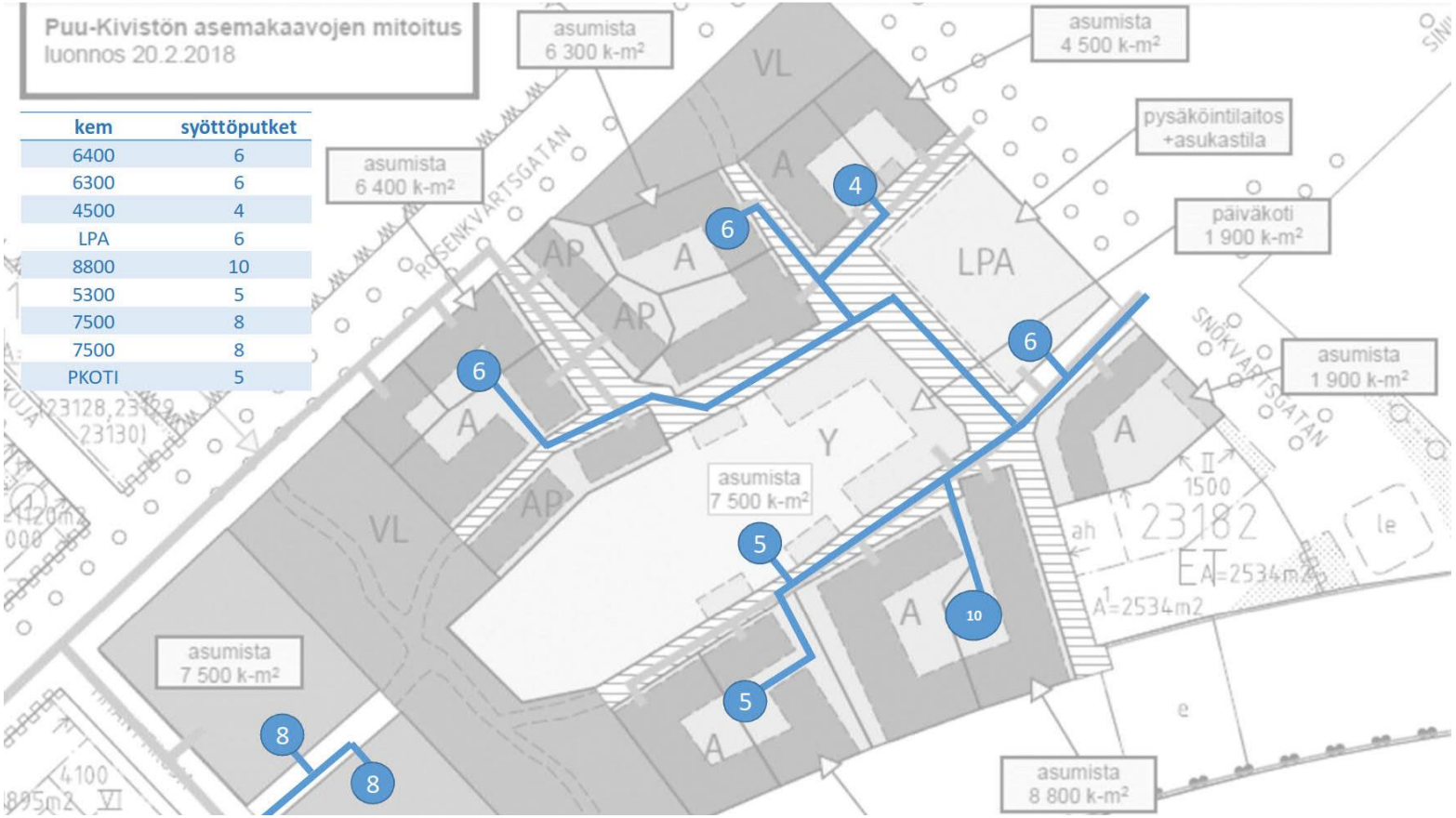


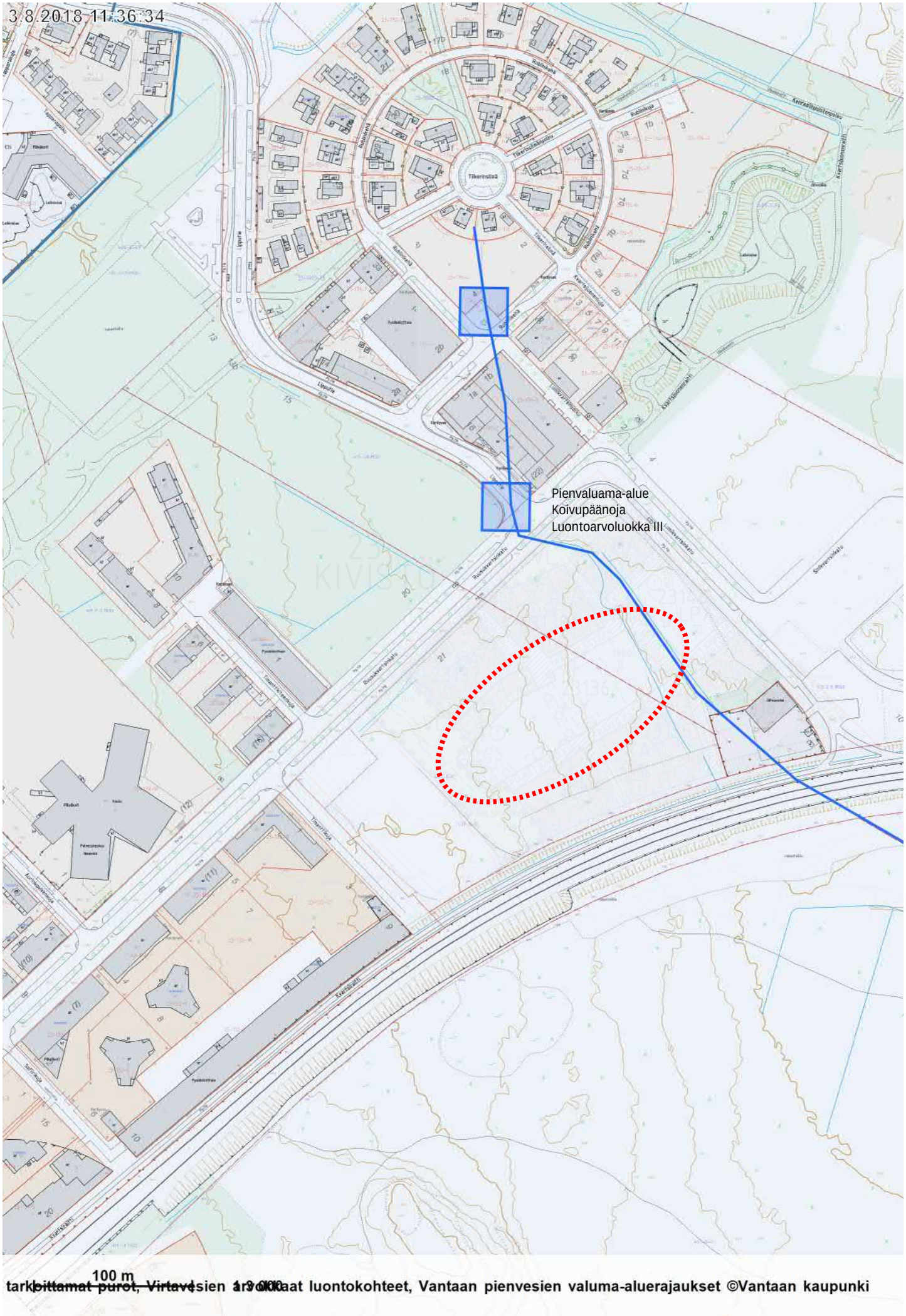
Liite 7: Sähköverkot, luonnos (20 kV keskijänniteverkko ja 0,4 kV pienjänniteverkko)





Liite 8: Putkijätejärjestelmän luonnoskaavio




3.8.2018 11:36:34
Pienvaluama-alue
Koivupäänoja
Luontoarvoluokka III
100 m
tarkoittamat purot, Virtavesien arvokkaat luontokohteet, Vantaan pienvesien valuma-aluerajaukset ©Vantaan kaupunki

Ruusupuun päiväkoti			**TILAOHJELMA**
6.9.2018			
kotialueparit A, B, C, D, E ja F 32= 2 x 16 lasta /ryhmä, (8+8)+(8+8).			
lapsimäärä yhteensä 192 lasta.			Huonekortit täydentävät tilaohjelmaa
Kotialuepari A, B, C, D ja E	**hym 2**		**muuta**
märkäeteinen, yhteinen	11		yhteinen kahdelle ryhmälle, 32 lapselle
eteistilat A1, A2	19		osana toimintatilaa
wc-pesutilat A1, A2	13		**yleisesti wc-tiloihin:** 3-4 wc-istuinta wc tilaa kohden, eriöt, etuhuoneellinen pesutila
toimintatilat /suljettava rauhallinen tila /suljettavaa pienryhmätilaa, varastotilaa	117		Rauhallista tilaa käytetään myös lepotilana, kooltaan 32 m² (2 m2 / 16 lasta), varastotvoivat olla kaapistoja tai yksittänen yhteinen varasto
wc-tila	**2**		1 kotialueella, helposti ulkoa saavutettava
kotialue A1 + A2	**160**		
Kotialueparit (6) yhteensä:	**962**		
Yhteiset tilat:			
kotikeittiö / neuvottelu	5		neuvottelutilan yhteydessä, kotikeittiövarustelu, toimii henkilökunnan neuvottelu- ja taukotilana, lasten tilana, yhteiskäytössä asukkaisden kanssa, salin läheisyyteen.
työpaja	16		huom. hiekanerotuskaivo
pienryhmä	10		
liikuntasali ja väline/patjavarastovarasto	90		toimii myös henkilökunnan koulutustilana, lasten lepotilana, varasto 10m2, syvyys n.2m, yhteiskäytössä asukkaiden kanssa
ruokailutila	58		yhteiskäytössä asukkaiden kanssa, erillinen sis.käynti asukkaille liikuntasaliin ja ruokailutilaan
ruuanjakelulinjaston vaatima tila	4		
wc-tila ruokasalin yhteyteen	2		
keskusvarasto	10		
inva-wc	6		
Yhteiset tilat. yhteensä:	**201**		
Lasten toiminta-tilat yhteensä:	**1163,0**		
liikennetilat arvio:	**81,4**		7 % toimintatiloista
Lasten toiminta-tilat ja liikennetilat:	**1244,4**		#JAKO/0!
			lasten toimintatilla m2 / lapsi
Henkilökunnan tilat, työ- ja sos.tilat			
toimisto / johtaja	12		monikäyttöinen toimistotila
neuvottelutila	15		kotikeittiön yhteydessä
henkilökunnan työhuone	12		
perhe- ja konsultaatiotila / työhuone / neuvottelu	10		sijoitetaan johtajan huoneen viereen
henk.kunnan wc:t 2kpl	3		1 kpl wc/kerros, miehille ja naisille
henk.kunnan suihkutila	3		yhteinen (mahduttava pukeutumaan)
henk.kunnan pukutila, 32h x 0,8m2	25		miehille ja naisille erikseen
siivouskeskus ja vaatelhuoltotila	15		yhdistetty tila, huomioitava likainen ja puhdas puoli
siivouskomero	3		
Toimintatilat tilat yhteensä:	**98,0**		
Keittiötilat			
palvelukeittiö aputiloineen	66,0		aputiloineen poisluk. rullakoiden ja pahvin säilytyst
keittiön wc-tila			
Keittiötilat yhteensä	**66,0**		

Ruusupuun päiväkoti			TILAOHJELMA
Hyötyalat ilman teknisiä tiloja:	**1327,0**		HANKESUUNNITELMASSA
hyötyalasta bruttoalaksi kerroin	1,45		**1592,4**
	1924,15		**8,3**
			hyötyalasta huoneistoalaksi kerroin 1,2
Huoneistoala = 8 x 192	**1536**		

Rakennushankkeen turvallisuusriskit, HAVAT Riskikartta

KOHDE: Ruusupuun pvk, uudisrak. (moduli)

PÄIVÄYS: 24.10.2018

LAATIJAT: Katri Olli ja Anne Jaakola-Wondafrash

Rakennushankkeen ominaisuudet

- q Koko
- q Muoto
- q Suuruus
- q Mitat
- q Poikkeuksellisuus
- q Ainutkertaisuus
- q Materiaalivalinnat
- x Tekniset ratkaisut, lentomelualue, 35 dB vaippa
- x Runkoratkaisu, puurunko kaavamääräyksenä
- q Ajankohta
- x Suunnitteluratkaisut, kaavassa erityisiä vaatimuksia arkkitehtuurille ja piharakenteille. rakennetaan rajaan kiinni.
- x Vaativuus, kaavassa viherkattovaatimus piharak.
- q Rakennuksen kunto
- q Talotekniikka
- q Muu

Työturvallisuutta ja terveyttä koskevat tiedot

- q Mikrobit (Home)
- q Pöly
- q Kaasut
- q Muut ilman epäpuhtaudet
- q Melu, tärinä
- q Kuumuus/kylmyys
- q Säteily
- q Häikäisy
- q Happipitoisuus, hapen puute
- q Myrkyt
- q Vaaralliset aineet
- q Altistuminen
- q Ergonomia, hankalat työasennot
- q Vaaralliset työt
- q Räjähdys
- q Syttyminen
- q Muu

Rakennushankkeen luonne

- q Työmaan johtamisen erityispiirteet
- q Yhteensovittamisen erityispiirteet
- x Aikataulu, kireä hankeaikataulu, kaavaprosessi kesken
- q Urakoitsijoiden määrä
- q Urakkarajat
- q Erillistoimitukset
- q Töiden läheisyys/peräkkäisyys
- q Töiden päällekkäisyys
- q Tiedonkulun erityispiirteet
- q Työmenetelmien reunaehdot
- q Muu

Rakennushankkeen olosuhteet

- q Varottavat rakenteet
- q Vaaralliset johdot
- q Varottavat toiminnot
- x Asukkaat, asiakkaat, tilaajan henkilöstö, vuokralaiset, käyttäjät, ympäröivien rakennusten toteutusajankohta ei tiedossa
- x Liikenne, liikennemuodot, viereisellä tontilla jäteasema, kehärata n. 60 m päässä
- q Työkoneiden käyttö
- q Työvälineiden käyttö
- q Materiaalit ja aineet
- q Vaaralliset jätteet
- q Teollinen toiminta lähellä, prosessit
- q Tilojen rakennusaikainen käyttö
- q Muu toiminta
- q Herkät laitteet ja laitteistot
- q Muut ympäristötekijät
- q Purettavat rakenteet
- q Sähkökaapelit/kaasuputket
- x Muu, liito-oravien liikkumisympäristö tontin länsiosassa, puusto säilytettävä

Työhön liittyviä vaaroja

- q **Arvioitava aina VNp629/94 liitteen 2 mukaista erityistä vaaraa sisältävät työt**
- q Rakennusratkaisuihin liittyvät vaarat

VANTAAN KAUPUNKI	**Kustannusennuste**
TILAKESKUS	**Tarveselvitys**
Hankevalmistelu	**26.11.2018**

RUUSUPUUN PÄIVÄKOTI (KIVISTÖ), UUDISRAKENNUS

Ruusupuunpiha 6, VANTAA

Laajuustiedot :

bruttoala	1 925	brm2
hyötyala	1 330	hym2
tilavuus	7 400	rm3
tehokkuusluku	1,45	

Rakennuskustannukset		Yht.€	€/brm2	€/hym2	€/rm3
Rakennuttajan kulut		960 000	498,70	721,80	129,73
suunnittelu	560 000				
rakennuttaminen	320 000				
liittymismaksut	80 000				
Rakennustekniset työt		5 270 000	2 737,66	3 962,41	712,16
rakennusteknilliset työt					
- sis.pihatyöt					
LVI-työt		610 000	316,88	458,65	82,43
LVV-työt	308 000				
IV-työt	246 000				
Säätölaitteet	56 000				
Sähkötyöt		400 000	207,79	300,75	54,05
Erillishankinnat		100 000	51,95	75,19	13,51
Taidehankintavaraus		100 000	51,95	75,19	13,51
Varaukset		1 260 000	654,55	947,37	170,27
KUSTANNUSENNUSTE (alv 0%)		8 700 000	4 519,48	6 541,35	1 175,68
KUSTANNUSENNUSTE (ALV 24%)		10 788 000	5 604,16	8 111,28	1 457,84

Hintataso KL 99,3 (10/2018)

Kustannusennuste ei sisällä: (alv 0%)

- Sprinklerijärjestelmää, arvio noin 100 000 €
- Tonttiin liittyviä toimenpiteita , arvio noin 100 000 €
  (mahdollinen paalutuksen jatko n. 5m)

Hankevalmistelu 26.11.2018

Olga Jefimkina
Kustannuslaskennan asiantuntija

10 § Uomarinteen päiväkodin tarveselvityksen hyväksyminen

VD/8458/10.03.02.01/2018

RV/HP/JW/JV/IK/RV/MR/KVa/Kvi/HY-L

Uomarinteen päiväkoti tarvitaan vastaamaan Myyrmäen varhaiskasvatusikäisten lasten määrän kasvuun. Lisäksi päiväkoti korvaa osittain nykyisiä tiloja. Myyrmäen päiväkotien palveluverkko on syntynyt 1980-luvulla ja 1990-luvun alussa.

Myyrmäen suuralueen varhaiskasvatusikäisten määrän ennustetaan Vantaan virallisen väestöennusteen 2018–2028 mukaan kasvavan ennustekaudella 510 lapsella. Myyrmäen kaupunginosassa kasvu on 281 lasta.

Tilakeskus kehittää yhdessä varhaiskasvatuksen kanssa moduulipäiväkotikonseptia. Ratkaisumallia toteutetaan vuoteen 2022 useassa päiväkotihankkeessa ajalla 2020–2022. Uomarinteen päiväkoti on mukana hankkeessa.

Päiväkoti sijoittuu Länsi-Vantaalle, Myyrmäen kaupunginosaan, Myyrmäenraitin länsipuolelle, osoitteeseen Virtatie 3, kiinteistötunnus 92-15-657-1. Tontti on kaupungin omistuksessa oleva koulutontti. Tontilla on tällä hetkellä kaksi vuonna 1975 valmistunutta punatiilistä koulurakennusta ja vuonna 2016 valmistunut rakennelma. Tontin eteläpäässä tällä hetkellä sijaitseva Uomarinteen koulun niin kutsuttu pikkukoulu on tarkoitus purkaa. Uusi päiväkoti rakentuu pikkukoulun paikalle.

Lähialueella on erikorkuisia betonielementtikerrostaloja 1970-luvulta. Uomarinteen koulutaloissa ja Myyrmäenraitin itäpuolisissa kerrostaloissa on punatiilijulkisivuja.

Rakennuspaikan viereiselle pysäköintialueelle on tontin haltijan, Myyrmäen Pysäköinti Oy:n hakemuksesta valmisteltu asemakaavamuutos, jossa pysäköintialue muutetaan kahdeksankerroksisen asuinrakennuksen tontille. Kaavamuutoksen yhteydessä kaavoitetaan Uomapolku Virtakujalta Uomarinteelle ja tarkistetaan koulutontin autopaikkamääräyksiä. Asemakaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 12.11.2018 § 10.

Vireillä olevan kaavamuutoksen mukainen Uomapolun jatkeen kadun ja vesihuollon suunnittelu on käynnissä ja sen on määrä valmistua vuoden 2018 loppuun mennessä. Uomapolun rakentaminen on aikataulutettu vuoden 2019 alkupuoliskolle.

Tontista on laadittu tontinkäyttöselvitys, jossa on esitetty tilaohjelmaltaan noin 1400 brm2 suuruisen päiväkodin sijoittaminen tontin korkeusolosuhteisiin. Korkeusolosuhteet edellyttävät tavanomaisesta poikkeavia tilajärjestelyjä ja päiväkodin pihojen rakentamista useaan eri tasoon, mistä aiheutuu jonkin verran tavanomaisesta poikkeavia kustannuksia. Tilallisesti ja toiminnallisesti päiväkodin ratkaisusta saadaan kuitenkin hyvä.

Koulutontti kuuluu kokonaisuudessaan lentomelualueeseen Lden 50–55 dB. Tiemelutaso on Uomarinteen päiväkodille kaavaillun nykyisen ns. pikkukoulun kohdalla 50 dB (2016, päivällä). Tilakeskuksen hankevalmistelussa on uudelle päiväkodille laskettu 13.11.2018 päivätty kustannusennuste 5 650 000 milj. € (alv 0%).

Opetuslautakunta 10.12.2018 § 16 on päättänyt esittää tekniselle lautakunnalle hyväksyttäväksi Ruusupuun päiväkodin 26.11.2018 päivätyn tarveselvityksen.

Tekninen lautakunta 11.12.2018 § 8 on päättänyt esittää kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi Uomarinteen päiväkodin tarveselvityksen 15.11.2018 ja sen kustannusennusteen 5 650 000 milj. € (alv 0).

Hallintosäännön 9 luvun, 1 §:n kohdan 29 mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin ja kaupunkikonsernin yli 3 M€:n (alv 0 %) suuruisten toimitilainvestointihankkeiden tarveselvitysten ja kustannusarvioiden hyväksymisestä.

Talousjohtaja vs. toteaa, että vuosien 2019–2028 taloussuunnitelmassa on Uomarinteen koulun päiväkodille yhteensä 5,3 M€ investointivaraus. Taloussuunnitelman mukaan päiväkoti valmistuu vuonna 2021. Määrärahan tarve on tarkentunut ja se on 5,65 milj. euroa.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 10

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä Uomarinteen päiväkodin tarveselvitys 15.11.2018 ja sen kustannusennuste 5 650 000 milj. € (alv 0).
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Uomarinteen päiväkodin tarveselvitys 15.11.2018.

Täytäntöönpano: Tilakeskus

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
hankesuunnittelupäällikkö Ifa Kytösaho, puh. 040 7492595, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

15.11.2018

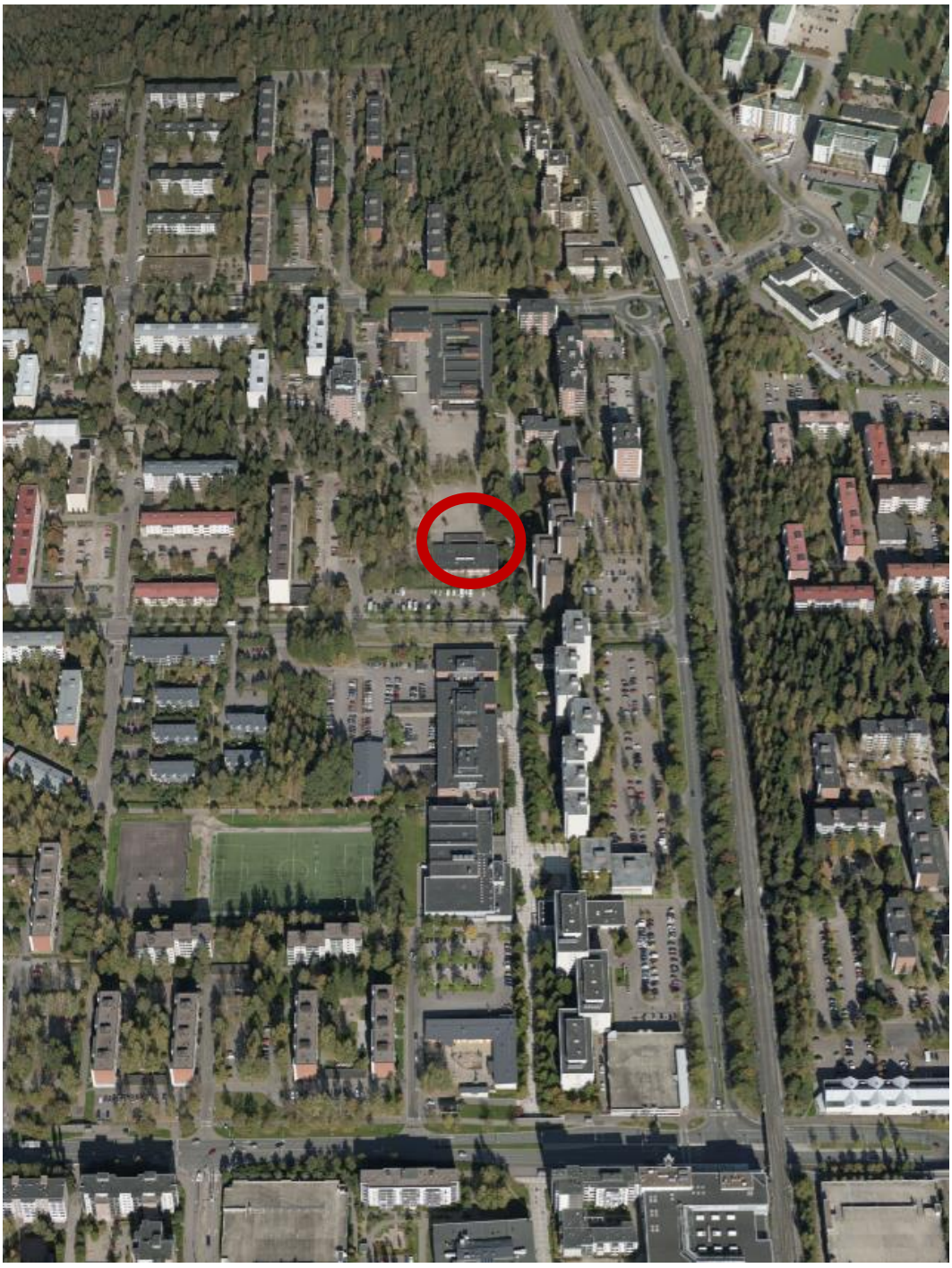
UOMARINTEEN PÄIVÄKOTI

Myyrmäki

Virtakuja 3, Vantaa

uudisrakennus

TARVESELVITYS



Sisällys

1 Tarvetietokortti ... 3
2 Perustelut tarpeelle ... 4
2.1 Varhaiskasvatuksen palvelustrategiset linjaukset ... 4
2.2 Väestöennuste ja liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan ... 5
2.3 Liittyminen toimitilaverkkosuunnitelmaan ... 5
3 Mitoitusperusteet ja tavoitteet ... 6
3.1 Päiväkodin toiminnalliset tavoitteet ... 6
3.2 Päiväkodin tunnusluvut ja tilaohjelma ... 7
3.3 Ateriahuollon tilatarpeiden tavoitteet ... 7
3.4 Puhtauspalvelujen tavoitteet ... 8
3.4.1 Jätehuollon tavoitteet ... 8
3.5 Arkkitehtoniset tavoitteet ... 8
3.6 Elinkaari- ja energiatehokkuustavoitteet, muuntavuus ... 9
3.7 Lasten osallistaminen ... 9
4 Tontti ja rakennuspaikka ... 10
4.1 Sijainti ... 10
4.2 Kaava- ja kiinteistötiedot, hallinta, rasitteet ... 10
4.2.1 Asemakaavamuutos ... 12
4.2.2 Uomarinteen päiväkodin tontinkäyttöselvitys ... 12
4.3 Tontin rakennettavuus ja pohjaolosuhteet ... 13
4.3.1 Rakennettavuus maaperän suhteen ... 14
4.3.2 Hulevedet ... 14
4.4 Piha ... 14
4.5 Liikenne, pysäköinti, kadut ja kunnallistekniikka ... 15
4.6 Vesihuolto ... 16
4.6.1 Hulevedet ... 16
4.7 Rakentamisrajoitteet, ympäristö, melu ... 17
4.8 Liittyvät hankkeet ... 17
5 Tekniset järjestelmät ... 17
5.1 Rakennetekniset tavoitteet ... 17
5.2 LVI-Tekniset tavoitteet ... 18
5.2.1 Lämmitysjärjestelmät ... 18
5.2.2 Vesi- ja viemärijärjestelmät ... 19
5.2.3 Ilmanvaihtojärjestelmät ... 21
5.2.4 Rakennusautomaatiojärjestelmät ... 22
5.3 Sähkötekniset tavoitteet ... 22
5.3.1 Yleistä ... 22
5.3.2 Aluesähköistys ja liittymät ... 22
5.3.3 Sähköjärjestelmät (400V) ... 23
5.3.4 Telejärjestelmät ... 23
5.3.5 Sähköiset turvajärjestelmät ... 23
5.3.6 Muut järjestelmät ... 23

6 Väistötilantarve 23
7 Kustannukset 23
7.1 Kustannusennuste 23
7.2 Pääomakustannukset ja ylläpitokustannukset 24
7.3 Toimintakustannukset hallintokunnalle 24
7.4 Ensikertaisen kalustamisen ja varustamisen kustannukset 24
7.5 Investointi €/hoitopaikka ja oppilaspaikka 24
8 Rahoitus ja aikataulu 24
9 Riskit 24
9.1 Kaavoitukseen liittyvät riskit 24
9.2 Aikatauluun liittyvät riskit 24
9.3 Maaperään ja rakennettavuuteen liittyvät riskit 24
9.4 Työturvallisuustehtävät 25
10 Vastuuhenkilöt / työryhmä 25

Liitteet:

- Liite 1: asemapiirustus, kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat
- Liite 2: tilaohjelmat
- Liite 3: kustannuslaskelmat
- Liite 4. Havat-riskikartta

LIITE: Kaupunginhallitus 17.12.2018 / 10 §

1 Tarvetietokortti

Kohteen nimi:

Uomarinteen päiväkoti

Uomarinteen päiväkoti tarvitaan vastaamaan Myyrmäen alueen varhaiskasvatusikäisten lasten määrän kasvuun

Liittyminen muihin hankkeisiin ja selvityksiin:
Kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2018 - 2027, Myyrmäen päiväkotiselvitys, päiväkotikiinteistöjen investointitarpeiden ja aikataulun tarkastelu, tilakeskus 2017

Tarpeen perustelut:
Myyrmäen suuralueen lasten määrä kasvaa vuosina 2018 - 2028 arviolta 510 lapsella, päiväkoti korvaa mahdollisuuksien mukaan nykyisiä tiloja, joissa on kasvanut ilmanvaihdon riittävyyden riski.

Käyttäjähallintokunta:
Sivistysvirasto

Kaupunginosa:	**Kiinteistötunnus:**	**Tontin pinta-ala:**
MYYRMÄKI 15	92-15-657-1	23059 m^2
Osoite ja tontti: Uomarinne 2 Myyrmäenraitti 8 Uomatie 6 Virtakuja 3 01500 Vantaa	**Kaavatiedot:** Asemakaava 150300, lainvoimainen 6.9.1973 Y Yleisten rakennusten korttelialue, III Asemakaavamuutos 002305 Virtakuja, Kala 11.6.2018, vireillä.	**Rakennusoikeus:** 12 000 k-m^2 Käytetty yht. 9311 kem^2 Käyttämättä yht. 2689 k-m^2. Tarkoitus purkaa koulurakennus 1493 kem^2.

Tilatarve, suuruus ja kustannukset (ALV 0 %)	**brm^2**	**htm^2**	**hym^2**	**Investointikustannusennuste** hintataso KL99,3		
				€	**€ / brm^2**	**€ / htm^2**
Päiväkoti	1419	1106	979	5 650 000	4036	5108
Päiväkodin tilapaikkamäärä				128 tilapaikkaa		

Väistötilan tarve:
Ei väistötilan tarvetta.

Määrärahavaraus investointiohjelmassa:
Teknisen lautakunnan 11.9.2018 hyväksymässä vuosien 2019 - 2028 taloussuunnitelmassa on uusi investointiesitys Uomarinteen koulun päiväkodille yhteensä 5,3 M€, varaus kohdistuu vuosille 2020 - 2022.

Hankkeen toteutusaikataulu:
2019 - 2021 (rakentamisvaihe 2020-21)

Ylläpitokustannukset:
72 150 € / vuosi

Toimintakustannukset hallintokunnalle:
Toiminnan vuosittaiset kulut sisältäen henkilöstö- ateria- ja toimintakulut ovat noin 770 000 €.

Ensikertainen kalustaminen ja varustaminen:
84 000 €

Vuokra-arvio käyttäjäkunnalle (pääomakustannukset ja ylläpitokustannukset yhteensä):

Vuokravaikutus	34 288 € / kk	411 450 € / v
Vuokravaikutus / tilapaikka	3 214 € / vuosi	268 € / kk

Laatija(t):	**Päivämäärä:**
Ifa Kytösaho, Päivi Riehunkangas	15.11.2018

LIITE: Kaupunginhallitus 17.12.2018 / 10 §

Kuva 1: Päiväkodin sijainti, Virtatie 3, Myyrmäki, Länsi-Vantaa

2 Perustelut tarpeelle

2.1 Varhaiskasvatuksen palvelustrategiset linjaukset

Keskeisten palveluverkkolinjausten (Vantaan kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2018–2027) mukaan varhaiskasvatus järjestetään lähipalveluna myös uusilla asuinalueilla. Varhaiskasvatuksen strategiana on lisätä yksityisen varhaiskasvatuksen osuutta maltillisesti.

Palveluverkkoa kehitetään uudishankkeilla, joiden optimikoko on noin 160–192 tilapaikkaa. Tilat ovat uuden oppimisympäristön mukaiset ja joustavat erilaisiin toiminnallisiin tarpeisiin sekä organisaation ulkopuolisille käyttäjille varhaiskasvatuksen aktiivisen toiminta-ajan ulkopuolella.

Tilakeskus kehittää yhdessä varhaiskasvatuksen kanssa päiväkotikonseptia. Ratkaisumallia toteutetaan vuoteen 2022 useassa päiväkotihankkeessa ajalla 2020–2022. Myyrmäkeen rakennettava päiväkoti on mukana hankkeessa.

2.2 Väestöennuste ja liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan

Myyrmäen suuralueen varhaiskasvatusikäisten määrän ennustetaan Vantaan virallisen väestöennusteen 2018–2028 mukaan kasvavan ennustekaudella 510 lapsella. Myyrmäen kaupunginosassa kasvu on 281 lasta.

Taulukko 1. Väestöennuste 2018 - 2028.

Varhaiskasvatusikäisten lasten määrän kehitys

Vantaan kaupungin virallinen väestöennuste 2018-2028

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Muutos 2018-2028
Myyrmäen suuralue	3692	3667	3767	3801	3853	3906	3980	4074	4142	4178	4202	510
Myyrmäen kaupunginosa	1073	1060	1058	1070	1082	1119	1159	1217	1268	1312	1354	281

Päiväkoti vastaa varhaiskasvatusikäisten lasten määrän kasvuun. Lisäksi päiväkoti korvaa osittain nykyisiä tiloja. Myyrmäen päiväkotien palveluverkko on syntynyt 1980-luvulla ja 1990-luvun alussa. Osassa vanhoja tiloja on tarve vähentää lapsi- ja henkilökuntamäärää ilmanvaihdon riittävyyden vuoksi tai korvata niitä kokonaan uusilla tiloilla.

Tarvittavien varhaiskasvatuspaikkojen määrään vaikuttaa lisäksi se, että varhaiskasvatuspalveluiden piirissä olevien lasten osuus varhaiskasvatusikäisistä lapsista on viime vuosina kasvanut Myyrmäen suuralueella.

Päiväkoti toteutetaan kaupungin omana hankkeena mm. korvattavien varhaiskasvatuspaikkojen vuoksi. Myyrmäen kaupunginosassa on kaksi yksityistä päiväkotia.

2.3 Liittyminen toimitilaverkkosuunnitelmaan

Vuonna 2017 valmistui Myyrmäen päiväkotiselvitys, päiväkotikiinteistöjen investointitarpeiden ja aikataulun tarkastelu, tilakeskus 2017.

3 Mitoitusperusteet ja tavoitteet

Varhaiskasvatuslain (2016) mukaan yhtä hoito- ja kasvatushenkilöä kohden saa olla lapsia:
- alle 3-vuotiaita enintään 4 lasta / 1 hoito- ja kasvatustehtävässä oleva henkilö
- ja 3 vuotta täyttäneitä enintään 8 lasta / 1 hoito- ja kasvatustehtävässä oleva henkilö.

Vantaa ei ole nostanut 3-vuotta täyttäneiden lasten suhdelukua seitsemästä kahdeksaan lapseen / hoito- ja kasvatustehtävässä oleva henkilö. Uusissa päiväkodeissa tilat mitoitetaan kuitenkin suhdeluvun 8 lasta / hoito- ja kasvatustehtävässä oleva henkilö mukaan.

Tilapaikkoja yhteensä 128.
- Yhden kotialueen/kahden ryhmän tilapaikat (8+8) + (8+8) lasta, 32 tilapaikkaa
- yhteensä 4 x 32 = 128 tilapaikkaa.

Päiväkodissa on hoito- ja kasvatushenkilökuntaa 16 henkilöä. Lisäksi päiväkodissa työskentelee päiväkodin johtaja sekä puhtaus- ja ateriapalveluiden henkilökuntaa sekä vuosittain vaihtuvia opiskelijoita ja tilapäistä avustavaa henkilökuntaa, yhteensä noin 6 henkilöä. Henkilökunnan määrä yhteensä 22 henkilöä.

3.1 Päiväkodin toiminnalliset tavoitteet

Varhaiskasvatus on suunnitelmallista ja tavoitteellista kasvatuksen, opetuksen ja hoidon muodostamaa kokonaisuutta, jossa painottuu pedagogiikka. Tätä tukee kehittävä, oppimista edistävä, terveellinen ja turvallinen oppimisympäristö.

Vantaalla laadittiin vuonna 2017 tilakeskuksen ja sivistysviraston yhteistyössä varhaiskasvatuksen tilasuunnitteluohje. Ohjeen mukaisesti oppimisympäristö tukee erilaisia pedagogisia toimintatapoja ja tilat ovat muunneltavia sekä auttavat erilaisten oppimis- ja leikkitilanteiden toteuttamisessa. Varhaiskasvatuksen tavoitteena on saada teknologia palvelemaan kasvatuksellisia ja opetuksellisia päämääriä. Lasten käyttöön tarkoitetut tietokoneet ja tablettilaitteet ovat osa lapsiryhmän oppimisympäristöä.

Varhaiskasvatuksen lapsiryhmä koostuu kahden kasvattajan muodostamasta tiimistä, jolloin lapsimäärä on minimissään kahdeksan ja maksimissaan kuusitoista. Kotialue muodostuu kahdesta kasvattajatiimistä (minimissään 16 lasta, maksimissaan 32 lasta), jotka tekevät toiminnallista yhteistyötä ja käyttävät yhteisesti osaa tiloista.

Päiväkodin ydin on ruokailutila, kotikeittiö ja sali sekä pieni oleskelutila mm. aamun ensimmäisille tulijoille ja illan viimeisille lähtijöille. Tilat kokoavat koko päiväkodin lapset ja henkilökunnan ruokailemaan, liikkumaan ja päiväkodin yhteisiin hetkiin. Muut lasten tilat sijoittuvat helposti hahmotettavasti eri puolille päiväkotia, kuitenkin vähintään yksi kotialue lähelle ydintä.

Tiloissa on mahdollista toteuttaa pienryhmätyöskentelyä 4-8 hengen ryhmissä ja ne ovat monikäyttöisiä. Perushoitoa varten tehdyt ratkaisut eivät haittaa toiminnallista oppimista

ja kasvattaja pystyy muokkaamaan kaikkia käytössä olevia tiloja dynaamisesti käsiteltävän asian mukaisesti.

Lapsiryhmällä on hiljainen ja visuaaliselta ilmeeltään rauhallinen tila, joka mahdollistaa rauhoittumisen sekä keskittymisen käsiteltävään asiaan. Lisäksi kotialueilla on tähän tarkoitukseen myös pienryhmätiloja. Päiväkodissa on tila, joka mahdollistaa ryhmäliikkumisen ja yhteisöllisen kokoontumisen. Päiväkodissa on mahdollista toteuttaa hallitusti monipuolista materiaalien käyttöä (vesi, hiekka, puu) vaativia leikkejä ja ohjelmaa.

Tilat tukevat eri-ikäisten lasten perushoidon sujuvaa järjestämistä. Pienten lasten hoidolle ja pesemiselle on toimivat ja miellyttävät tilat. Lasten liikkuminen päiväkodissa on selkeää ja helppoa ja tilat on suunniteltu lasten mittakaavan mukaisesti ja helposti lasten hahmotettaviksi. Vanhempien on sujuvaa tuoda ja hakea lapsensa päiväkodista

Tilat tukevat lasten ja henkilökunnan hyvinvointia ja ovat viihtyisät. Päiväkodissa on rauhallisia tiloja keskusteluihin perheiden ja yhteiskumppaneiden kanssa sekä henkilökunnan kirjalliseen työskentelyyn.

Rakennukseen tehdään hissi, joka on mitoitettu pyörätuolia käyttäville.

Pihaan liittyvät tavoitteet on esitetty kohdassa 4.4 Piha.

Päiväkodin laajuus ylittää pelastuslain 71 § määritellyn väestönsuojan rakentamisvelvoitteen 1200 k-m^2. Päiväkodin suojatilatarve (2 % kerrosalasta, suoja-alatarve < 30 m2) toteutetaan esisijaisesti jo olemassa oleviin kaupungin rakennusten väestönsuojiin.

3.2 Päiväkodin tunnusluvut ja tilaohjelma

Päiväkoti toteutetaan osana tilakeskuksen ja varhaiskasvatuksen kehittämää päiväkotikonseptia. Tilamitoitus perustuu Vantaan kaupungin päiväkotien tilasuunnittelun kehityshankkeen myötä kehitettyyn tilaohjelmamalliin ja päiväkotien yleisiin suunnitteluohjeisiin sekä päivitettävänä olevaan päiväkotien RT-ohjekorttiin.

Päiväkodin huoneistoalatavoite 8,3 htm^2/tilapaikka = 1060 htm^2 (128 tilapaikkaa)
Päiväkodin bruttoalatavoite 1 410 brm^2 (sisältää iv-konehuoneen).

Päiväkodin huonetilaohjelma on liitteessä 2.

3.3 Ateriahuollon tilatarpeiden tavoitteet

Päiväkodin keittiö on palvelukeittiö. Keittiössä valmistetaan vain energialisukkeet, erikoisruokavalioannokset ja välipalat. Pääruoka tuodaan päiväkotiin ulkopuolisen palveluntuottajan toimesta. Aterioiden kuljetukseen varataan verkkovirralla toimivat kevytrakenteiset hygieniamuoviset kylmä/lämpökuljetusvaunut, tai ruoka toimiteen lämpökuljetuslaatikoissa.

Huomioitavat ateriahuollon tilatarpeita suunnitellessa:

- Keittiön sijainti on oltava hyvän huoltoyhteyden päässä.

- Jätehuolto ja rullakko/pahvi varaston oltava riittävän suuret ja kohtuullisen matkan päässä keittiöstä.
- Varattava hygieeninen tila kuljetuslaatikoille/vaunuille.
- Pääruokasalinpuolella keittiöseinän vieressä tai keskilattialla tulee olla ateriabuffet (ei avaudu keittiötiloihin).
- Päiväkärryjä käytetään pienten lasten aterioiden kuljetukseen kerroksissa ja alakerran tiloissa. Ryhmien määrä ja sijainti selviävät myöhemmin.
- Sekä ruokasaliin että kerroksien aulatiloihin asennetaan käsipesualtaat
- ruokasalin kotikeittiön yhteyteen varataan kotitalouskylmäkaappi välipalojen säilytystä varten.

3.4 Puhtauspalvelujen tavoitteet

Puhtauspalvelujen tavoitteena on aikaan saada puhtaita ja sisäilmaongelmattomia tiloja, joiden pinnat on helppo pitää puhtaana. Esimerkiksi yläpölyjen kerääntymistä on suunnitteluratkaisuissa vältettävä. Tavoitteena on yhtenäistää materiaalivalintoja. Kaikki käytettävät materiaalit ja tilaratkaisut toteutetaan mahdollisimman kestävistä, tehokkaista ja edullisesti ylläpidettävistä tuotteista. Rakennuksen pintojen tulee olla kaikilta osin helposti puhtaana pidettäviä ja julkisen tilan kulutusta kestäviä.

Keskusvarastotavaroiden kuljetukseen ja vastaanottoon pitää olla kulku sisätilojen kautta huoltopihalle. Materiaalien päästöluokka M1.

Siivouskeskus tulee sijoittaa aina 1. kerrokseen, mikäli se on vain mahdollista.

3.4.1 Jätehuollon tavoitteet

Tontinkäyttöselvityksessä päiväkodin jätteille on varattu jätetila huoltopihan yhteyteen. Vaihtoehtoisesti jätehuolto voidaan toteuttaa syväkeräyssäiliöin; sekajätteelle, biojätteelle, kartonkijätteelle ja puolitettu säiliö lasi- ja metallijätteelle.

Jätepisteiden tulee sijaita lähellä keittiötä ja kulku jätepisteelle pitää olla sisätilojen kautta. Kulkureitin tulee olla mahdollisimman lyhyt. Syväsäiliöiden tyhjennyksessä tulee ottaa huomioon jäteauton vaatima kääntösäde.

3.5 Arkkitehtoniset tavoitteet

Myyrmäki on täydentyvää kaupunkikeskusaluetta. Ympäröivä olemassa oleva rakennuskanta on betonielementtikerrostaloja 1970-luvulta. Koulutontin rakennuksissa ja Myyrmäenraitin itäpuolisissa kerrostaloissa on punatiilijulkisivuja.

Uudisrakennuksen tulee noudattaa Vantaan arkkitehtuuriohjelman periaatteita ja sen tavoitetta laadukkaasta ja ilmaisuvoimaisesta arkkitehtuurista: ”*Luomme ilmaisuvoimaisella ja kekseliäällä arkkitehtuurilla vantaalaista identiteettiä. Anonyymin modernismin sijaan tavoittelemme erilaisuutta ja elämyksiä sekä luomme paikkoja ja tiloja, joissa viihdytään ja jotka palvelevat sosiaalista integroitumista. Luomme arkkitehtuuria teknisesti koetelluin ratkaisuin.*” Päiväkodin tulee olla luonteeltaan julkinen rakennus, ja arkkitehtuuriltaan ohjelman periaatteen mukainen.

Päiväkodin arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista, värikästä ja leikkisää. Julkisivujen väreinä tulee käyttää punaisen tai ruskean murrettuja maavärejä, tiili- ja rappauspintoja harkitusti edellisiin sopivia vihreän ja sinisen sävyjä. Vierekkäiset rakennusosat voivat olla eri värisiä. Sekä rakennuksen että päiväkodin piha-aidan sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Julkisivusommittelun tulee olla pienimittakaavaista ja kävelymiljöötä korostavaa. Pihavarastot tulee tehdä viherkattoisina. Piharakennukset ja sääsuojat tulee suunnitella osin kiviaineisina ja arkkitehtuurilta korkealuokkaisina, samoin huoltoalueen rajaukset.

3.6 Elinkaari- ja energiatehokkuustavoitteet, muuntavuus

Uudisrakennuksen suunniteltu käyttöikä on perustusten ja rungon osalta 100 vuotta, täydentäviltä osien osilta 50 vuotta ja järjestelmien osalta 25–35 vuotta.

Ympäristöministeriön asetus uuden rakennuksen energiatehokkuudesta (1010/2017); Opetusrakennus ja päiväkoti (luokka 6) mukaan päiväkodin energiatehokkuuden vertailuluku saa olla enintään 100 kWhE/(m², a). Rakennuksen tavoitteellinen laskennallinen energiatehokkuuden vertailuluku (E-luku) on 85 kwhE/m2 a. Energiatehokkuuden suunnittelu edellyttää kaikkien suunnittelualojen saumatonta yhteistyötä.

Rakennus varustetaan rakennukseen integroitavilla tai vesikatolle asennettavilla aurinkopaneeleilla, joilla tuotetaan rakennuksen kesäaikaisen peruskulutuksen mukaan mitoitettu sähköenergiamäärä.

Kustannuksissa varaudutaan toteuttamaan hanke Vantaan lähes nollaenergiakonseptin mukaisesti.

Rakennus tulee suunnitella siten, että tilajako on mahdollista toteuttaa useammalla kuin yhdellä periaatteella sekä siten, ettei tilajaon muuttaminen aiheuta kohtuuttomia muutostöitä teknisiin järjestelmiin.

Päiväkodin ryhmätiloja tulee voida yhdistää siirtoseinin.

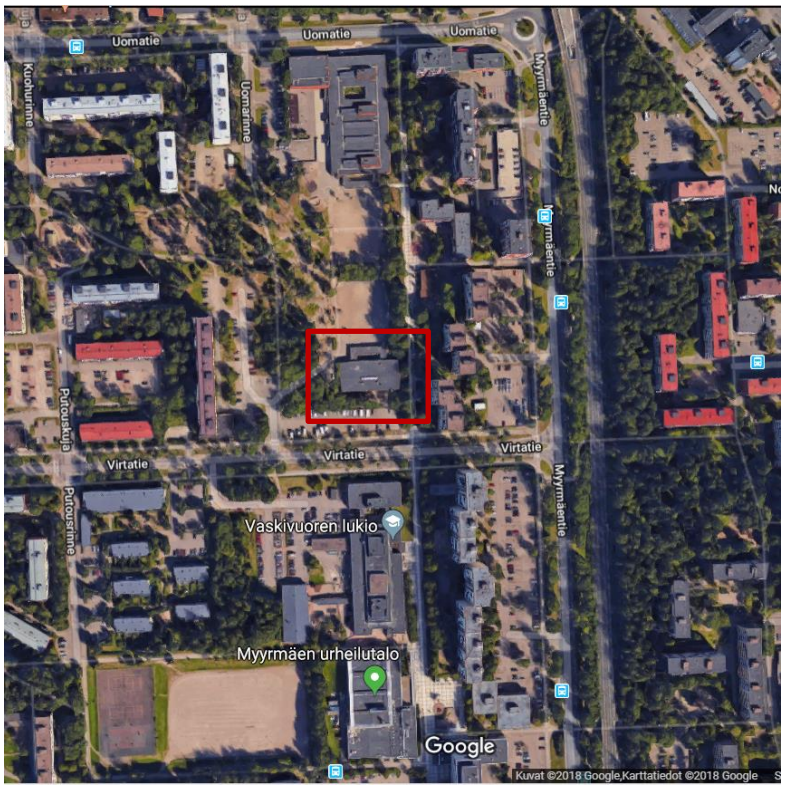
Lisäksi päiväkodin tiloja jaetaan esim. akustisilla kevyillä jakoseinillä tai kalusteilla pienemmiksi ja/tai rauhallisemmiksi työskentelytiloiksi.

3.7 Lasten osallistaminen

Lasten osallistamisprosessi uudisrakennushankkeeseen selvitetään hankesuunnitelmavaiheessa.

4 Tontti ja rakennuspaikka

4.1 Sijainti



Kuva 2. Ilmakuva Myyrmäestä, rakennuspaikan sijainti Myyrmäessä esitetty punaisella.

Myyrmäki on aluekeskus ja tiivis 16 000 asukkaan kerrostaloalue. Kaupungin tavoitteena on asemakeskusten kehittäminen. Uomarinteen koulun tontti sijaitsee Myyrmäen koulukeskittymässä. Louhelan rautatieasemalle on matkaa 500 metriä ja Myyrmäen rautatieasemalle on 850 metriä.

Lähialueella on erikorkuisia betonielementtikerrostaloja 1970-luvulta. Uomarinteen koulutaloissa ja Myyrmäenraitin itäpuolisissa kerrostaloissa on punatiilijulkisivuja.

Tontilla on tällä hetkellä kaksi vuonna 1975 valmistunutta punatiilistä koulurakennusta ja vuonna 2016 valmistunut rakennelma. Tontin eteläpäässä tällä hetkellä sijaitseva Uomarinteen koulun niin kutsuttu pikkukoulu on tarkoitus purkaa. Uusi päiväkoti rakentuu pikkukoulun paikalle.

4.2 Kaava- ja kiinteistötiedot, hallinta, rasitteet

Virtatie 3, kiinteistötunnus 92-15-657-1, tontti on kaupungin omistuksessa oleva koulutontti.

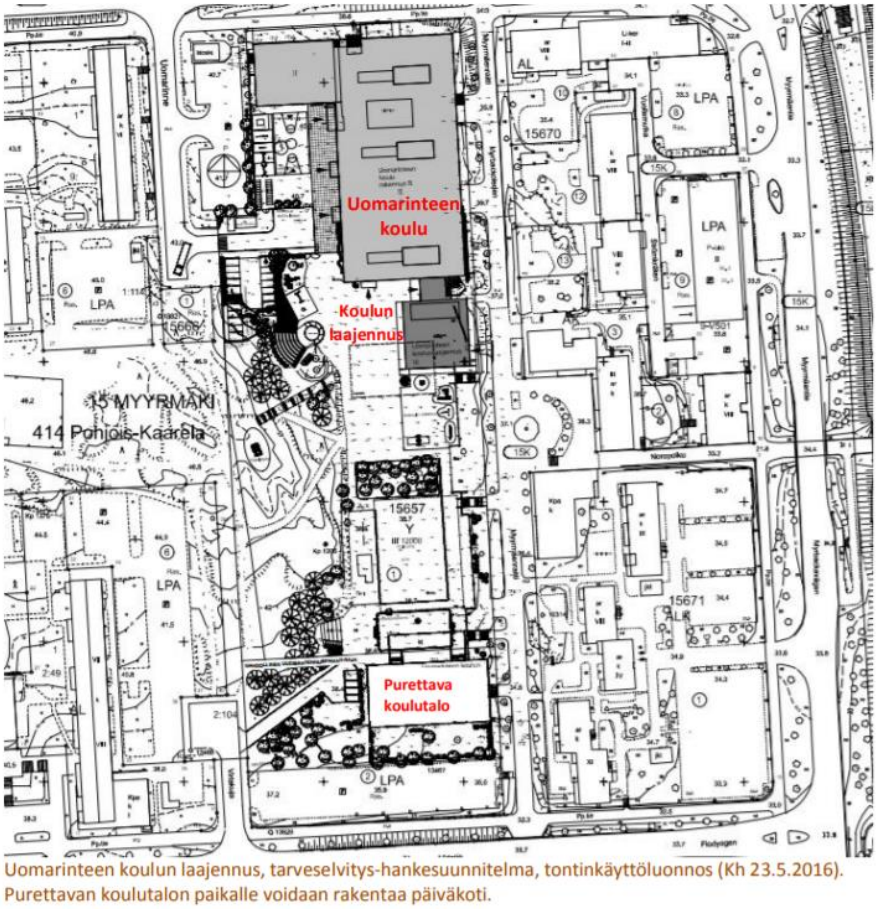
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa alue on tehokasta asuntoaluetta A1. Yleiskaavan tavoitteita ovat tiivistäminen, täydentäminen ja uudistaminen.

Asemakaavassa koulutontti on varattu yleisten rakennusten korttelialueeksi (Y). Kaava sallii kolmikerroksisen rakentamisen. Tontin voimassa oleva rakennusoikeus on 12 000 k-m^2.

Nykyisen koulurakennuksen (pysyvä rakennusnumero 1233) käytetty rakennusoikeus on 5 980 kem2. Koulun laajennuksen valmistuttua rakennuksen rakennusoikeudellinen kerrosala on 7818 kem^2.

Nykyisen pienen koulurakennuksen (pysyvä rakennustunnus 19925) rakennusoikeudellinen kerrosala on 1493 kem^2.

Tontin käytetty rakennusoikeus on laajennuksen myötä yhteensä 9311 kem^2 ja jäljellä oleva rakennusoikeus on 2689 k-m^2. Tontilla on riittävästi rakennusoikeutta päiväkodin rakentamiseen, vaikka pienempää koulurakennusta ei purettaisikaan. Pienempi koulurakennus on kuitenkin tarkoitus purkaa päiväkodin tieltä.



Kuva 3. Koulutontin rakennukset ja pihankäyttö. Uomarinteen koulun laajennuksen tarveselvitys-hankesuunnitelman mukaan. Lähde Asemakaavamuutos Virtatie, 11.6.2018 tiivistelmä.

4.2.1 Asemakaavamuutos

Rakennuspaikan viereiselle pysäköintialueelle on tontin haltijan, Myyrmäen Pysäköinti Oy:n hakemuksesta valmisteltu asemakaavamuutos, jossa pysäköintialue muutetaan kahdeksankerroksisen asuinrakennuksen tontille. Asemakaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 12.11.2018 § 10.

Autopaikkojen korttelialue LPA muutetaan asuinkerrostalojen korttelialueeksi AK, jolle rakennetaan kahdeksankerroksinen ja 5 660 k-m² suuruinen kerrostalo. Samalla kaavoitetaan Uomapolku Virtakujalta Uomarinteelle.

Kaavamuutoksen yhteydessä on tarkistettu Uomarinteen koulun tontin autopaikkanormi, joka on ollut sidottu oppilasmääriin, vaikka kyseessä on alakoulu ja tontille on tulossa päiväkoti. Koulutontin pysäköintinormiksi tarkistetaan 1 ap / 200 k-m^2.

Tontin käyttötarkoitus säilyy ennallaan Yleisten rakennusten korttelialueena.

Kaavan laadullisena tavoitteena on Vantaan arkkitehtuuriohjelma (Kv 11.5.2015).

Koulutontin viereisen LPA-tontin muuttaminen asuinkäyttöön edellyttää nykyisen Uomapolun ja Virtakujan yhdistävän kävely-yhteyden siirtämistä koulutontilta asemakaavamuutoksen mukaiselle paikalle. Polku kulkee nyt koulutontin kautta. Koulutontin toimintaedellytysten turvaaminen on ensisijaista, joten Virtakujalta Uomarinteelle rakennetaan kävely- ja pyöräilykatu nykyisen viheryhteyden kohdalle, jolloin polku siirretään uudisrakennuksen viereen. Tällöin koulutontti ei pienene.

Virtakujan pohjoispäässä olevat siirtolohkareet säilytetään.

Asemakaavamuutostyössä on otettu huomioon koulutontin mahdollinen jatkokehittäminen myös asumiseen. Koulutontin eteläosasta on laadittu tutkielma, jonka avulla on voitu todeta, ettei viereisen tontin kaavamuutoksen mukainen rakennushanke estä koulutontin kehittämistä tulevaisuudessa asumiseen.

Kadun ja kunnallistekniikan rakentamisen vuoksi annetaan rakennustyön alkamista ajoittava kaavamääräys.

4.2.2 Uomarinteen päiväkodin tontinkäyttöselvitys

Myyrmäen suuralue kasvaa voimakkaasti ja kasvu edellyttää varhaiskasvatuspalveluita. Tilakeskus ja sivistystoimi ovat useamman vuoden aikana kartoittaneet kaupunkisuunnittelun johdolla mahdollisia tontteja päiväkotitarpeisiin. Sopivien tonttien löytyminen on ollut haasteellista.

Uomarinteen päiväkodin tontista on teetetty tontinkäyttöselvitys vuonna 2016. Tontinkäyttöselvityksen vaihtoehtona A on esitetty neljän kotialueen päiväkoti tontin itäosaan ja pysäköintialue tontin länsiosaan osin nykyisen Uomapolun kohdalle. Piha on sijoitettu päiväkodin aurinkoiselle länsipuolelle. Pihan järjestäminen tarpeellisine ta-

soeroineen edellyttää huolellista suunnittelua. Tontin korkeuserot mahdollistavat päiväkodin sijoittumisen kolmeen tasoon niin, että jokaiseen kotialueen märkäeteiseen on esteetön yhteys maantasosta. Huoltopiha Myyrmäenraitin puolella voi toimia iltakäytön sisääntuloaukiona. (Arkkitehtitoimisto A-konsultit Oy 22.6.2016)

Päiväkodin laajuus tontinkäyttöselvityksessä on noin 1350 k-m^2., mikä vastaa varsin hyvin nyt esitettyä päiväkodin laajuustarvetta. Pihaa on varattava 15 - 20 m2 lasta kohti. Tontinkäyttöselvityksessä on sijoitettu päiväkodin pihalle 10 saattopaikkaa, 7 päiväkodin henkilökunnan paikkaa ja 7 koulun opettajien paikkaa, yhteensä 24 paikkaa.

Esitetty tontti- ja pysäköintiratkaisu on ollut ristiriidassa Uomapolun nykyisen linjauksen kanssa, minkä vuoksi kaupunkisuunnitteluvirastossa laaditussa asemakaavamuutoksen käsittelyn yhteydessä on esitetty Uomapolun jatkamista etelään Virtakujalle asti, kun kulkuyhteys nyt sijoittuu tosiasiallisesti koulutontille.

Päiväkodin tontinkäyttöselvityksen mukainen päiväkodin massoittelu ja pihajärjestelyt antavat luontevan lähtökohdan hankesuunnittelun pohjaksi.

Kuva 4: Näkymä tontille Virtatieltä. Edessä näkyvä rakennus on ns. ”Pikkukoulun” rakennus, jonka paikalle tuleva päiväkoti on tarkoitus toteuttaa. Vieressä oikealla näkyy alueelle tyypillistä 1970-elementtiasuinkerrostalon julkisivua. Kuva Googlemaps 20.9.2018.

4.3 Tontin rakennettavuus ja pohjaolosuhteet

Tontti sijoittuu pintamaalajikartan mukaan täytemaalle, ja on pääosin rakennettua aluetta. Päiväkodin pysäköintialueeksi tontinkäyttöselvityksessä esitetyn tontinalueen osalta maalaji on osin moreenia osin kallioista aluetta.

Alueella tehtyjen kairausten mukaan ympäröivillä alueilla pohjavesi on ollut arviolta noin 2-4 metrin syvyydellä maanpinnasta.

4.3.1 Rakennettavuus maaperän suhteen

Rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Liikennöitävät katualueet ja kunnallistekniset rakenteet voidaan rakentaa maanvaraisina. Lähtökohtaisesti kellareiden rakentaminen alueelle ei ole suositeltavaa. Junaliikenteestä aiheutuva tärinä tulee huomioida suunniteltaessa rakentamista aivan junaradan viereen. Rakentamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

4.3.2 Hulevedet

Kaikessa rakentamisessa noudatetaan Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamallia, jonka periaatteiden mukaisesti hulevesiä viivytetään tontilla.

Rakennuspaikka kuuluu Mätäojan valuma-alueeseen. Hulevedet johdetaan hulevesiviemärissä Vaskivuorentien pohjoispuolella Mätäojanlaaksoon, joka on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen arvokas alue ja toimii luontaisena tulva-alueena. Mätäojanlaaksossa elää harvinaisia eläin- ja kasvilajeja, joista merkittävin on halava-sepikkä.

Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Alueelta muodostuvat hulevedet johdetaan pääasiassa tonttien omien järjestelmien kautta hulevesiviemäreihin. Hulevesiviemäreissä vedet johdetaan Virtatieltä Myyrmäen-raitin ja Ojapolun kautta junaradan itäpuolelle. Hulevedet puretaan Vaskivuorentien pohjoispuolella Mätäojanlaaksoon.

Liite 1: asemapiirustus, kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat

4.4 Piha

Lasten leikkipiha suunnitellaan virikkeiseksi, monipuoliseksi oppimisympäristöksi, joka tukee pedagogisten tavoitteiden toteutumista. Päiväkodin pihassa korostuvat suojaisuus, turvallisuus ja toiminnallisuus. Liikkumisen ohjaukseen sekä valvottavuuteen ja ilkivaltaan ehkäiseviin tekijöihin kiinnitetään erityistä huomiota.

Pihalle suunnitellaan yhtenäisiä kasvillisuusalueita ja istutettaviksi kasveiksi valitaan lajikkeita, jotka viihtyvät tontin olosuhteissa. Piha toteutetaan Vantaan kaupungin pihakortin mukaisesti sekä otetaan ohjeellisena huomioon pihaan kohdistuvat kaavamääräykset. Tonttivedet imeytetään oman tontin alueella Vantaan kaupungin hulevesiohjeen mukaisesti.

Pihalle sijoitetaan Vantaan kaupungin tilakeskuksen ”piha”-huonekortin mukaiset rakennukset, jotka voivat sijaita myös osana päiväkotirakennusta: pihavarastot (leikki- ja ulkoiluvälineet), vaunuvarastot, sadekatos/aurinkosuoja. Piha vaatii selkeästi merkityt ja turvalliset tilat pyörien säilytykseen.

4.5 Liikenne, pysäköinti, kadut ja kunnallistekniikka

Päiväkodin saattoliikenne ohjataan Virtakujalta koulutontin länsiosaan rakennettavan pysäköintipaikan kautta. Kotialueiden sisäänkäynnit on tontinkäyttöselvityksessä osoitettu kahdelta tasolta. Käynti rakennukselle olisi pysäköintikentän saattoliikenteen alueelta niin sanotulle yläpihalle. Yläpihalta olisi käynnit kolmelle kotialueelle tasolta +39,100. Yläpihalta olisi kulkuyhteys alapihan kautta yhdelle kotialueelle, jonka sisäänkäynti olisi tasolta +37,300. Tontinkäyttöselvityksessä ei ole ratkaistu esteetöntä yhteyttä saattoliikenteen pysäköintialueelta, jollainen tulee kuitenkin järjestää myös alapihalle.

Kuva 5. Tontinkäyttöselvityksen pihajärjestelyt 22.6.2016 A-konsultit.

Päiväkodin huoltoliikenteelle on tontinkäyttöselvityksessä osoitettu yhteys Virtakujalta rakennuksen itäpuolelle sijoittuvalle huoltopihalle, jonne ajoyhteys on osoitettu Virtakujalta tontin eteläreunaa pitkin kulkevan huoltoyhteyden kautta.

Tontin itäpuolella kulkee kävely- ja polkupyöräyhteys Myyrmäenraitti, jolta on tontinkäyttöselvityksessä tutkittu sekä porrasyhteyttä että liikuntaesteisille soveltuvan luiskayhteyden toteuttamista päiväkodin yläpihalle. Lisäksi tontin eteläpuolella sijaitsevan LPA-tontin eteläpuolella kulkee kevyen liikenteen yhteys Virtatien suuntaisesti. Pohjoisesta päiväkotitontti on saavutettavissa Uomapolulta Virtakujalle johtavan kävelylle ja pyöräilylle tarkoitetun yhteyden kautta.

.

Joukkoliikenteen pysäkit sijaitsevat Myyrmäentiellä, lähimmille pysäkeille on Myyrmäenraittia ja Noropolkua kulkien alle 200 meriä. Louhelan rautatieasemalle on matkaa 500 metriä ja Myyrmäen rautatieasemalle on 850 metriä.

Vireillä olevan kaavamuutoksen mukainen Uomapolun jatkeen kadun ja vesihuollon suunnittelu on käynnissä ja sen on määrä valmistua vuoden 2018 loppuun mennessä. Uomapolun rakentaminen on aikataulutettu vuoden 2019 alkupuoliskolle.

4.6 Vesihuolto

Suunnittelualue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin.

Alueen lähimmät yleiset vesijohdot sijaitsevat Virtatiellä ja Virtakujalla (200 V 1969) sekä Myyrmäenraitilla (100 V). kuuluu Myyrmäen painepiiriin. Painepiirin vesisäiliöinä toimii Myyrmäen ylävesisäiliö, jonka tilavuus on 4 500 m^3. Vesi syötetään Myyrmäen painepiiriin etelästä Helsingistä Pitkäkosken vedenpuhdistusla-tokselta Kaivokselan ja Myyrmäen paineenkorotuspumppaamoiden kautta. Vesijohtoverkon ylin painetaso kaava-alueella on noin +95.00 ja alin painetaso noin +82.00.

Alueen lähimmät yleiset jätevesiviemärit sijaitsevat Virtatiellä ja Virtakujalla (300 B 1969/ 400 B 1969) sekä Myyrmäenraitilla (300 B). Virtakujan eteläosassa oleva jätevesiviemäri johtaa jätevedet etelän suuntaan Virtapuistossa kulkevaan runkoviemäriin. Runkoviemärissä jätevedet johdetaan länteen Vapaalan jätevedenpumppaamolle ja sieltä vedet johdetaan edelleen Hämeenkylän ja Hämevaaran kautta Espoon viemäriverkostoon. Espoossa jätevedet päätyvät puhdistettavaksi Suomenojan jätevedenpuhdistamol-le.

Alueen lähimmät yleiset hulevesiviemärit sijaitsevat Virtatiellä ja Virtakujalla (300 B 1969/400 B 1969) sekä Myyrmäenraitilla (300 B). Alueelta muodostuvat hulevedet johdetaan pääasiassa tonttien omien järjestelmien kautta hulevesiviemäreihin. Hulevesiviemäreissä vedet johdetaan Virtatieltä Myyrmäenraitin ja Ojapolun kautta junaradan itäpuolelle. Hulevedet puretaan Vaskivuorentien pohjoispuolella Mätäojanlaaksoon.

4.6.1 Hulevedet

Tontilla muodostuvia hulevesiä tulee imeyttää tai viivyttää ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon siltä osin, kun tontilla tehdään kaavamuutoksesta johtuvia muutostöitä. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tonttien tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Tämä tulvamitoitus tehdään 30 minuuttia kestävälle sateelle, jonka rankkuus on 167 l/s/ha. Tätä suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille. Tulvareitti on syytä mitoittaa 50 mm sadetilanteelle.

Kaavatyön yhteydessä alueelle laaditaan hulevesien hallintasuunnitelma. Rakennusluvan yhteydessä tulee tehdä tarkemmat hulevesisuunnitelmat, jotka hyväksytetään kaupungilla rakennusluvan yhteydessä.

Liite 1: asemapiirustus, kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat

LIITE: Kaupunginhallitus 17.12.2018 / 10 §

4.7 Rakentamisrajoitteet, ympäristö, melu

Koulutontti kuuluu kokonaisuudessaan lentomelualueeseen. Lentomelutaso Lden 50 - 55 dB edellyttää asunnoilta sekä opetus- ja kokoontumistiloilta 32 dB ääneneristävyyttä sekä toimistoilta ja muilta hiljaisilta työtiloilta 28 dB ääneneristävyyttä.

Tiemelutaso on Uomarinteen päiväkodille kaavaillun nykyisen ns. pikkukoulun kohdalla 50 dB (2016, päivällä), mikä ei aiheuta rakentamiselle erityisiä ääneneristysvaatimuksia.

Rakennusten ääneneristävyydestä määrätään Vantaan rakennusjärjestyksessä ja ympäristöministeriön asetuksessa 796/2017 (24.11.2017).

Melukartat on esitetty liitteenä asiakirjan lopussa.

Liite 1: asemapiirustus, kaavaote ja – määräykset, rasitteet, melukartta ja johtokartat

4.8 Liittyvät hankkeet

Koulutonttia ja viereistä LPA-tonttia koskeva asemakaavamuutos on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnan kokouksessa 11.6.2018 ja kaupunginvaltuustossa 12.11.2018 § 10. Kaavamuutoksessa muutetaan koulutontin autopaikkavelvoitetta.

Päiväkodin rakentaminen edellyttää Uomakujan siirtämistä asemakaavamuutoksen mukaiselle paikalleen.

5 Tekniset järjestelmät

Tilojen, kalusteiden, varusteiden sekä taloteknisten järjestelmien laatu noudattaa xx tasoa. Rakennus-, sähkö- ja LVI- teknisissä suunnitelmissa kiinnitetään erityistä huomioita sisäilman laatuun, valaistukseen sekä äänenvaimennukseen.

5.1 Rakennetekniset tavoitteet

Lämmöneristeiden ja rakenteiden kastumisen estämiseksi hankkeessa edellytetään sääsuojan alla rakentamista ja kuivaketju 10-järjestelmän noudattamista. Rakennerat-kaisuissa noudatetaan RakMk:n ja RIL ry:n määräyksiä ja ohjeita sekä Vantaan kaupungin suunnitteluohjeita.

Rakennukseen suunnitellaan toteutuskelpoiset detaljit rakennusfysikaalisesti toimivina. Pintamateriaalivalinnoissa huomioidaan sisäilman hyvään laatuun vaikuttavat tekijät. Julkisivu- ja runkomateriaalivalinnassa on vältettävä palonleviämisen kannalta epäedullisia materiaaleja.

Runkojärjestelmä valitaan niin, että se sallii joustavan käytön ja myöhempiä tilamuutoksia. Rakennusrungon syvyys valitaan siten, että kantavat ja jäykistävät seinälinjat sijoittuvat ulkoseinille. Poikittaisia ja pitkittäisiä kantavia seinälinjoja ei pääsääntöisesti sallita estämään muuntojoustavuutta.

Talotekniikan nousukuilut minimoidaan ja keskitetään. Talotekniset linjat viedään ulkovaipan sisäpinnan sisäpuolella.

LIITE: Kaupunginhallitus 17.12.2018 / 10 §

Rakennuksen paloluokka on P2 tai P1, paloluokka tarkentuu suunnitteluvaiheessa.

Rakennus perustetaan teräsbetonipaaluilla ja koneellisesti tuuletettavalla alustatilalla varustettuna. Perustukset routasuojataan, rakennus salaojitetaan ja varustetaan radonin poistolla.

Rakennustöiden puhtausluokka on P1.

5.2 LVI-Tekniset tavoitteet

LVI-teknisten järjestelmien tavoitteena on tuottaa rakennukseen hyvät toimintaolosuhteet; lämmityksen, sisäilman laadun, sekä vesi- ja viemäritoimintojen osalta. Olosuhteet luodaan energiatehokkaalla tavalla. Tavoite huomioidaan suunnittelussa, sekä laite- ja järjestelmähankinnoissa ja -asennuksissa. Automaatiojärjestelmä mahdollistaa järjestelmien hyvän hallittavuuden, sekä energian ja veden käytön etäseurannan.

Järjestelmien tulee olla kohtuullisessa määrin 'muuntojoustavia'. Järjestelmät suunnitellaan ja toteutetaan siten, että tilojen osittaiset muutokset (ja alla mainittava ilmamäärien lisääminen) ovat mahdollisia, ilman laajamittaisia järjestelmämuutoksia. Tekniset tilat ja laitteet sijoitetaan järjestelmien kannalta optimoituihin paikkoihin.

Kaikkien LVIA-järjestelmien osien, laitteiden ja komponenttien tulee olla yleisesti käytössä olevia, testattuja ja tyyppihyväksyttyjä, sekä järjestelmään yhteensopivia tuotteita. Laitteiden ja ohjelmien tulee olla yhteensopivia. Ohjelmien ja toimintojen tulee olla etäohjattavia ja -valvottavia Vantaan mallin mukaisesti.

Tilat varustetaan käyttötarpeen mukaisin LVIA-laittein ja -varustein, mikä takaa hyvän toiminnallisuuden.

Ilmanvaihtojärjestelmän puhtausluokka on P1 (Sisäilmastoluokitus 2018). IV-tuotteiden puhtausluokka ja rakennusmateriaalien päästöluokka M1.

Rakennuksen energiatavoitteet on esitetty kohdassa 3.6.

5.2.1 Lämmitysjärjestelmät

Rakennus liitetään Vantaan Energian kaukolämpöverkoston piiriin. Alueen johtokartat on selvityksen liitteenä.

Lämmönjakokeskus sijoitetaan rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen, sille varattuun erilliseen tekniseen tilaan. Käynti tilaan rakennuksen ulkopuolelta.

Lämmitysjärjestelmät varustetaan omilla erillisellä lämmönsiirtimillä (lämmitys, ilmanvaihdon lämmitys, sekä lämpimän käyttöveden valmistus).

Tarkempi tilakohtainen lämmitystaparatkaisu määritetään suunnitteluvaiheen aikana. Lämmönjakotapa; Lämmönjakotapa voi olla joko koko rakennusta kattava täysimittainen lattialämmitysjärjestelmä, tai järjestelmä, jossa osassa tiloja lämmönjakotapa lattialämmitys, osaan tiloja radiaattoripatterilämmitys. Lattialämmityksen piiriin kuuluvat mm; märkäeteiset, päiväkodin leikki- ja lepohuoneet, sekä keittiö.

Lattialämmitysjärjestelmän suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan Vantaan kaupunki, Tilakeskus; Ohje lattialämmityksen suunnittelusta ja toteutuksesta Vantaan kaupungin rakennuskohteissa. Lattialämmitysputkistossa käytetään tehdasvalmisteisesta happidiffuusiosuojattua lattialämmitykseen tarkoitettua muoviputkea (valmistaja esim. Uponor Oy).

Lämmitysjärjestelmän ja ilmanvaihdon lämmityksen runkojohdot asennetaan rakennuksen sisälle ’alas lasketun katon’ sisään. Runkojohtojen materiaali on teräsputki, putkisto eristetään (jos käytetään mineraalivillakourueristettä, eriste pinnoitetaan).

Eteistiloihin asennetaan ilmanvaihdon lämmityspiirin yhteyteen liitettävät kiertoilmakojeet.

5.2.2 Vesi- ja viemärijärjestelmät

Rakennus liitetään kunnallisen vesi- ja viemärijärjestelmän piiriin. Alueen johtokartat on esitetty tarveselvityksen kartta-aineiston osana.

Vesimittari sijoitetaan lämmönjakokeskukseen. Mittari mallia ’ultraääni’, liitetään automaatio-ohjelmiston ja etäluennan piiriin. Lämpimän käyttöveden kv-syöttöjohto varustetaan kiinteistöautomaation luennan piiriin liitettävällä veden mittauksella. Tonttivesijohto varustetaan tarvittaessa ’itse säätyvällä’ saattolämmityskaapelilla.

Runkovesijohdot tehdään komposiittiputkista ko. putkelle tarkoitetuilla liitosmenetelmillä. Vesijohdot eristetään. Mikäli eristeenä käytetään villakourueristettä, se pinnoitetaan.

Jako- ja kytkentäjohdot tehdään kupariputkesta (näkyviltä osin kromattu kupariputki), tai suojaputkeen asennettavasta muoviputkesta, tarkoituksen mukaisin asennuksin; Jakoputkisto voidaan asentaa osin ’alaslasketunkaton’ yläpuolelle, osin rakenteiden sisään. Osa jako- ja kytkentäjohdoista voidaan tehdä pinta-asenteisesti kromatusta kupariputkesta.

Mikäli putkia asennetaan rakenteiden sisään, asennettavat putket tehdään suojaputkeen asennettavasta muoviputkista. Tällöin suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan myös C2-määräyskokoelman vaatimukset vesijohtojen vaihdettavuudesta ja vuotojen havaittavuudesta.

Vesijohdot ja viemärit tehdään noudattaen uusia ympäristöministeriön asetuksia ja soveltaen myös Suomen rakentamismääräyskokoelman osan D1 ”kiinteistöjen vesi- ja

viemärilaitteistot” (2010) määräyksiä ja ohjeita, sekä Vantaan kaupungin ja HSY:n käytänteitä.

Kattosadevesien syöksyputket johdetaan kattovesikaivoihin. Kattosadevesikaivojen tyyppi: ’malli Vantaa’. Jokainen syöksyputki varustetaan kattosadevesikaivolla, jotka liitetään sadevesiputkiston piiriin, kuten pihavesi- ja perusvesikaivot sekä salaojituksen perusvesikaivo. Sade- ja jätevesiviemäriputkiston materiaali on pvc-muoviviemäriputki. Sadevesikaivot ovat valurauta- ja teleskooppikansistoin varustettuja tehdasvalmisteisia kaivoja. Kansiston kuormankestävyys määräytyy asennuspaikan mukaan.

Hulevesiä viivytetään kiinteistön alueella. Järjestelmä suunnitellaan ja varustetaan viivytysjärjestelmällä. Viivytyksen suunnittelussa noudatetaan Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamallia. Viivytysjärjestelmän tyyppi määritetään suunnitteluvaiheen aikana.

Sadevesiviemäriputkena voidaan käyttää myös ns. ”maanrakennusputkea”. Kaikkien putkikaivantojen rakenteessa huomioidaan alueen maaperäolosuhteet. Putkikaivannot eristetään tarpeenmukaisesti. Tarvittaessa kaivannot arinoidaan ja salaojitetaan rakennuspaikan edellyttämällä tavalla. Putkistoon ei saa muodostua painaumia.

Jätevesiviemärit sijoitetaan rakennuksen alustatilaan (tai tarvittaessa maahan). Putkisto ei saa päästä jäätymään. Putkistot eristetään, eristeet pinnoitetaan. Putkistot kannakoidaan määräysten mukaan. Vesikaton yläpuoliset tuuletusviemärit varustetaan lämpösuojavaipalla. Putkikaivantojen tulee olla tarvittaessa salaojitettuja.

WC-tilat varustetaan keraamisin wc-istuimin, lattiakaivoin, pesualtain sekä yksiotesekoittajin bide-suihkulla. Le-wc varustetaan tarkoituksenmukaisin vesi- ja viemärikalustein. Päiväkodin wc-tilojen sekoittajat varustetaan ”kosketusvapailla” sekoittajilla. Vesikalusteiden tulee olla SFS- tai ISO-tyyppihyväksyttyjä. Ohjaus ei saa olla paristotoiminen, vaan sekoittajien ohjaus kytketään verkkovirran piiriin muuntajan välityksellä. Päiväkotitilojen märkäeteisten varustus; ”Vantaan kaupunki/Tilakeskus/PK 2017 huonekortit” mukaisesti.

Siivouskomerot ja -keskus varustetaan Vantaan kaupunki/”PK 2017 huonekortit” mukaisin vesi- ja viemärilaittein, -kalustein ja asennuksin. Lisäksi pesukoneen kytkentää varten siivouskeskukseen asennetaan vierekkäin kylmä- ja kuumavesihana. Siivouskomeroiden ja -keskusten suunnitteluvaiheessa, kaivojen ja kalustuksen tarkempien paikkojen, sekä kalusteiden tyyppien määritys tehdään Vantaan kaupunki/Tilakeskus, puhtaanapitoasiantuntijan ohjaamana.

Ruokahuoltoa varten; tehdään suunnitelmissa esitettyjä laitteita ja toimintaa varten tarvittavat lvia-asennukset, joilla varmistetaan hyvä tekninen ja toiminnallinen laatu. Keittiön ilmanvaihdon laitehankinnat- ja asennukset tehdään valmistuskeittiön vaatimustason mukaan. Ilmanvaihtolaitteet varustetaan lämmön talteenotolla. Keittiön ilmanvaihtolaitteiden tulee täyttää korkean hygieniatason vaatimukset, ja niiden tulee olla helposti huollettavissa.

Keittiön viemärit varustetaan rasvaneroittimella. Astianpesukone on mallia 'LTO' (käyttöveden esilämmitys pesukoneen poistovedellä).

Keittiölaitteita ovat mm. astianpesukone, astioiden esipesupöytä, jääkaappi, jääkaappi/kylmiö, uuni, lämmityslevyt, pata, käsienpesualtaat ja muut mahdollisesti keittiötoiminnan laitteet.

Esipesun ja astianpesukoneen, keittiön viemärit tehdään rasvanerottimelle asti hst-putkesta. Keittiön kylmälaitteiden kompressori-lauhdutinyksiköt eivät saa olla laitteen yhteyteen kiinteästi asennettuja, tilan lämpökuormituksen välttämiseksi. Mikäli mahdollista, lauhdelämpöä pyritään hyödyntämään tarkoituksenmukaisessa kohteessa.

Keittiö- ja ruokailutilojen tarkemmat määritykset tehdään Vantaan kaupunki/Tilakeskus, keittiöasiantuntijan ohjaamana.

5.2.3 Ilmanvaihtojärjestelmät

Rakennus varustetaan koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla. Ilmanvaihtokoneet varustetaan tehokkailla lämmöntalteenottolaitteilla. Puhaltimet ovat kammiopuhaltimia, jotka varustetaan energiatehokkailla EC-moottoreilla. SFP-luku (100 % ilmamäärällä) max. 1,5 kW/m³, s. LTO-laitteiden hyötysuhteen tulee olla korkea minimi 85 %. Tämä huomioidaan suunnittelussa ja laitehankinnoissa (kone-, kanava- ja päätelaitteet). Ilmanvaihto jaetaan tarpeenmukaisiin, konekohtaisiin palvelualueisiin tilojen toimintojen mukaan.

Tilakohtainen raitisilmavirta minimi lepo-, ryhmä- ja opetustiloissa tilojen käyttöaikoina on 6 dm³/s, hlö, kuitenkin aina vähintään 3 dm³/s, m². Mitoitusperustetta sovelletaan kaikkiin tiloihin, joita käyttäjän mukaan tullaan käyttämään lasten ja nuorten oleskeluun. Muiden tilojen osalta, mitoitus toteutetaan vallitsevien ohjeiden ja säädösten mukaisesti. Tämän lisäksi kaikkien tilojen ilmamääriä tulee voida korottaa energiatehokkaasti säätöteknisin toimin 20 %:lla, mikä huomioidaan suunnittelussa, järjestelmäosien mitoituksessa, sekä toteutustyön aikana, laitehankinnoissa ja asennuksissa (ilmanvaihtokoneet, kanavistot, päätelaitteet, ilmanvaihdon lämmitys, jne).

Kokoontumis- ja luokkatilojen ulkopuolelle asetetaan huonetilaa osoittavan kilven alapuolelle tilan maksimihenkilömäärää osoittava kilpi. Henkilömäärä määritetään tilan raitisilmamäärän perusteella (6 dm³/s, hlö).

Ilmanvaihdon käyntiä ohjataan tilojen käyttöaikojen mukaisesti, automaatiojärjestelmään ohjelmoitavan ilmanvaihdon aikaohjelman mukaan. Yhtenäisiin toiminnallisiin tiloihin (päiväkoti/koulu/sali- ja pukutilat) asennetaan kerroskohtaisesti ajastinkytkimet (0…3 h), joilla ilmanvaihdon käyttöä voidaan ohjata tilasta käsin, normaalikäyttöaikojen ulkopuolella.

Tilojen käytön ulkopuolinen tuuletuskäyttö toteutetaan ohjelmallisesti minimivaatimuksen mukaiseen tasoon.

Ilmanvaihtojärjestelmän tulee olla kohtuullisessa määrin ’muuntojoustava’. Järjestelmän tulee mukautua mahdollisiin tilamuutoksiin, ilman laajamittaisia muutostöitä, mikä huomioidaan kanava- ja laitesijoituksissa.

Keittiön ilmanvaihdon laitehankinnat ja järjestelmäasennukset tehdään valmistuskeittiön vaatimustason mukaisesti.

Keittiön ilmanvaihto varustetaan (0…2h) käyttökytkimellä, mikä mahdollistaa ilmanvaihdon lisäaika- ja tehostustoiminnon keittiötiloista ohjattuna.

Ilmanvaihtojärjestelmän kanavistot; tehdasvalmisteinen sinkitty kierresaumakanava.

Päätelaitteet; tarkoitukseen sopivia tehdasvalmisteisia tulo- ja poistoilmaelimiä, joissa hyvä ilmavirtojen säädettävyys.

5.2.4 Rakennusautomaatiojärjestelmät

Automaatio, toiminnot, lvi-tekniikan laitteet, varusteet ja ohjelmat suunnitellaan ja rakennetaan Vantaan kaupungin käytössä oleviin järjestelmiin ja toimintoihin yhteensopiviksi. Järjestelmä mahdollistaa laitteiden ja järjestelmien tarpeenmukaisen etäseurannan ja -ohjaukset, hälytystoiminnot siirtoineen, sekä energian ja veden käytön seurannan ja tietojen taltioinnin myöhempää tarkastelua varten, ’pilvitoimintona’ verkkoyhteyttä käyttäen. Kiinteistöautomaatiojärjestelmä tukee avoimia rajapintoja, kuten Modbus RTU ja TCP/IP ja BACnet. Järjestelmän tulee olla laajennettavissa ja vapaasti päivitettävissä järjestelmätoimittajasta riippumatta.

5.3 Sähkötekniset tavoitteet

5.3.1 Yleistä

Sähköteknisten laitteiden valinta- ja hankintaperusteissa tulee tavoitella energiatehokkuutta, kestävyyttä, helppokäyttöisyyttä ja laadukkuutta. Laitevalinnoissa tulee pyrkiä valitsemaan yleisesti saatavilla olevia laitteita ja käyttämään tunnettuja laitetoimittajia.

Johtoreittien ja sähkölaitteiden asennuksissa huomioidaan muuntojoustavuus.

5.3.2 Aluesähköistys ja liittymät

Rakennus liitetään sähkölaitoksen pienjännitejakeluverkkoon ja teleoperaattorin tietoliikenneverkkoon. Kiinteistöautomaatio liitetään Vantaan kaupungin kaukovalvontajärjestelmään. Videovalvonta liitetään Vantaan kaupungin videovalvontaverkkoon.

Piha-alueiden valaistus toteutetaan valaisinpylväillä sekä rakennukseen asennettavilla seinä- ja katosvalaisimilla alueen nykyinen valaistus huomioiden.

5.3.3 Sähköjärjestelmät (400V)

Rakennus varustetaan sähkökeskuksilla, jotka palvelevat valaistusta, pistorasioita, LVIA-laitteita kiinteistön laitteita sekä tele- ja turvajärjestelmiä.

Energian kulutuksen seurantaa varten sähkökeskuksiin asennetaan alamittareita, joilla tavoitellaan rakennuksen käytönaikaista energian kulutuksen optimointia mm. seuraamalla mittaustulosten poikkeamia esim. vikatapauksissa.

5.3.4 Telejärjestelmät

Rakennus varustetaan yleiskaapelointijärjestelmällä, joka palvelee puhelimia, videovalvontaa sekä tietoliikenneyhteyksiä. Lisäksi rakennukseen asennetaan keskuskellojärjestelmä, ovikellot kaikkiin sisäänkäyntioviin, kuvallinen ovipuhelin pääoveen ja yhteen toimistohuoneeseen sisäänpyyntöjärjestelmä (ns. liikennevalot).

5.3.5 Sähköiset turvajärjestelmät

Rakennus varustetaan rikosilmoitin-, videovalvonta-, merkki- ja turvavalaistus- sekä paloilmoitinjärjestelmillä. Paloilmoitinjärjestelmää ei liitetä Häke:en (Ympäristöministeriön asetus 848/2017 § 38 luku 7).

Lisäksi rakennus varustetaan sprinkleri- ja/tai savunpoistojärjestelmällä mikäli lupaehdot sitä edellyttävät.

5.3.6 Muut järjestelmät

Märkäeteiset ja pesutilat varustetaan sähkölattialämmityksellä (mukavuuslämpö, kuivatus) poiketen muiden lattialämmitteisten tilojen vesikiertoisesta järjestelmästä, jos se katsotaan tarkoituksenmukaiseksi.

Sali varustetaan paikallisella AV-järjestelmällä, joka palvelee mm. juhlatilaisuuksia. Äänilähteet sijoitetaan pyörillä varustettuun tehdasvalmisteiseen AV-vaunuun.

Rakennus varustetaan aurinkosähköjärjestelmällä. Järjestelmän mitoitetaan siten, että energian tuotto käytetään kokonaisuudessaan rakennuksessa.

6 Väistötilantarve

Ei väistötilan tarvetta.

7 Kustannukset

7.1 Kustannusennuste

Tontinkäyttöselvityksen mukaan laskettu kustannusennuste on 5 650 000 € (alv 0 %), kustannusennustelaskelmassa on arviota pienentävänä otettu ennakoivasti huomioon ratkaisun kehittäminen tilavuudeltaan toteuttamiskelpoisemmaksi.

Kustannuksia nostavana tekijänä on tontin hankalat korkeusasemat, joihin arvioidaan kuluvan noin 400 000 euroa (alv 0%).

7.2 Pääomakustannukset ja ylläpitokustannukset

Ylläpitokustannukset ~ 72 450 € /vuosi
Pääomakustannukset ~ 339 000 € /vuosi

Yhteensä: ~ 411 450 € /vuosi
Vuokravaikutus tilapaikkaa kohden on 3214 euroa/vuosi.

7.3 Toimintakustannukset hallintokunnalle

Toiminnan vuosittaiset kulut sisältäen henkilöstö- ateria- ja toimintakulut ovat noin 770 000 €.

7.4 Ensikertaisen kalustamisen ja varustamisen kustannukset

Perustamisvuodelle kohdentuvat irtaimiston hankintakulut ovat noin 84 000 €.

7.5 Investointi €/hoitopaikka ja oppilaspaikka

Tontinkäyttöselvityksestä lasketun kustannusennusteen mukainen investointikustannus tilapaikkaa kohti on 44 140 €.

Liite 3: Kustannusennuste

8 Rahoitus ja aikataulu

Hanke sisältyy teknisen lautakunnan kokouksessaan 11.9.2018 § 7 hyväksymään tilakeskuksen investointiohjelmaan 2019-2028, jossa hankkeelle on määrärahavaraus yhteensä 5,3 milj. €, vuosille 2020 - 2022.

Hankesuunnitelma valmistuu kevättalvella 2019, suunnittelu toteutetaan vuosina 2019 - 2020 ja rakentaminen vuosina 2020 - 2021. Päiväkodin on määrä olla valmis 6/2021.

9 Riskit

9.1 Kaavoitukseen liittyvät riskit

Alueen kaavoitus on käynnissä. Kaavoituksen aikatauluun liittyvät muutokset tai valitukset voivat vaikuttaa hankeen aikatauluun. Asemakaavamuutos on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 12.11.2018 § 10.

9.2 Aikatauluun liittyvät riskit

Hankkeen viivästyminen voi aiheuttaa väistötilojen tarpeen.

9.3 Maaperään ja rakennettavuuteen liittyvät riskit

Tontti on kallioinen ja edellyttää louhintaa ja päiväkodin tilojen sijoittamista moneen tasoon ja maanpaineseiniä, tämä nostaa kustannuksia tavanomaiseen päiväkotiratkaisuun verrattuna.

LIITE: Kaupunginhallitus 17.12.2018 / 10 §

9.4 Työturvallisuustehtävät

Tarveselvitysvaiheen työturvallisuuskoordinaattorina oli rakenneinsinööri Katri Olli. Työturvallisuustehtävien tarkistuslista on käyty läpi. Hankkeesta on laadittu Havat-riski-kartta, Liite 4.

Rakentamisvaiheessa toteuttaja ja rakennuttaja huolehtivat kohteen työturvallisuus-tehtävistä. Suunnitteluvaiheessa täytetään Vantaan kaupungin tilakeskuksen turvalli-suusohjeiden mukaisesti tarvittavat asiakirjat.

10 Vastuuhenkilöt / työryhmä

Sivistystoimen toimiala:

Päivi Riehunkangas, suunnittelija
Teea Markkula, varhaiskasvatuspäällikkö, Myyrmäki

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala:
Tilakeskus:

Tuula Raulo, kustannusinsinööri
Katri Olli, rakenneinsinööri
Ilkka Poikkimäki, LVI-insinööri
Yrjö Jaakkola, sähköinsinööri
Tarja Aaltola, keittiöasiantuntija
Anne Valkeapää, puhtauspalveluasiantuntija
Eija Kivineva, hankepäällikkö
Mikko Juolahti, hankekehitysarkkitehti
Anna Jaakola-Wondafrash, rakennuttaja-arkkitehti
Ifa Kytösaho, hankesuunnittelupäällikkö

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala:
Tilakeskus:

Pasi Salo, toimitilapäällikkö
Pasi Simola, isännöitsijä

Kaupunkisuunnittelu:

Timo Kallaluoto, aluearkkitehti

Kuntatekniikan keskus:

Pirjo Suni, Liikennesuunnittelu, liikenneinsinööri (melu ja pienhiukkaset)
Teemu Vihervaara, Liikennesuunnittelu, liikenneinsinööri (liikenne)
Jaana Virtanen, liikennesuunnittelu, liikenneinsinööri (liikenne)
Marja Leppänen, vesihuolto, suunnitteluinsinööri
Anna-Leena Karhunen, geotekniikka, suunnitteluinsinööri
Heikki Kangas, geotekniikkapäällikkö

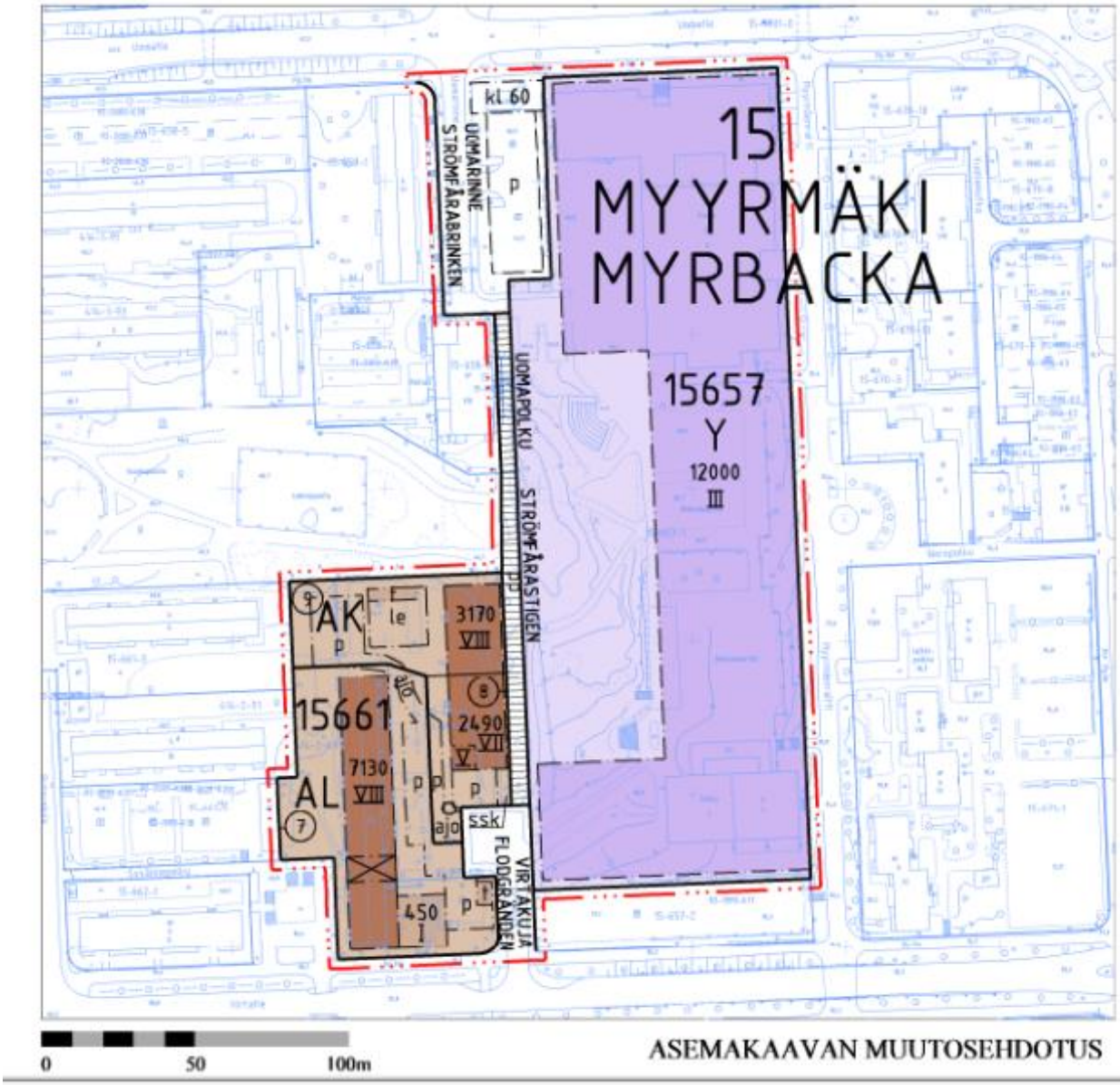
Työsuojeluvaltuutetut:

Matti Nurmi, työsuojeluvaltuutettu

UOMARINTEEN PÄIVÄKOTI
Tarveselvitys, 24.10.2018

Karttaliite 1

21.9.2018



Kuva 1. Uomarinteen koulutontille on valmisteilla asemakaavamuutos. Asemakaavan muutosehdotus 11.6.2018, Kala.

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
002305	11.6.2018	684491, 683491

1 / 2

Vantaan kaupunki

VIRTAKUJA

Kaupunginosa 15, Myyrmäki

Asemakaavan muutos

Osat kortteleista 15657 ja 15661 sekä katualuetta.

Tonttijaon muutos

Osa korttelia 15661.

1:2000

Vanda stad

FLODGRÄNDEN

Stadsdel 15, Myrbacka

Ändring av detaljplanen

Delar av kvarteren 15657 och 15661 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen

Del av kvarteret 15661.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
AK **Asuinkerrostalojen korttelialue.**	**Kvartersområde för flervåningshus.**
Rakennustyön saa aloittaa vasta, kun Uomapolku ja muu tonttien tarvitsema kunnallistekniikka on rakennettu.	Byggnadsarbetet får endast startas efter Strömfårastigen och annan kommunalteknik som behövs för tomter har byggts.
Julkisivujen tulee olla väribetonia tai rappausta.	Fasaderna ska vara av färgbetong eller puts.
Julkisivuelementit tulee sovittaa julkisivun arkkitehtoniseen ilmeeseen. Julkisivuissa tulee käyttää myös graafista betonia ja väripintoja.	Fasadelementen måste anpassas till fasadens arkitektoniska uttryck. I fasaderna måste då användas även grafisk betong och färgytor.
Mahdollisen elementtijaon pystysaumat on häivytettävä julkisivukäsittelyn keinoin.	Eventuella vertikala elementfogar ska bleknas med fasadbehandlingar.
Länsijulkisivun tulee olla valkoinen, eteläjulkisivun kaksivärinen (valkoinen ja punainen), itäjulkisivun nelivärinen (punaisia ja tumma) ja pohjoissivun kaksivärinen (punainen ja tumma).	Västra fasaden ska vara vit, södra fasaden tvåfärgig (vit och röd), östra fasaden fyrfärgig (röda och mörk) och norra fasaden tvåfärgig (röd och mörk).
Alimmissakin kerroksissa tulee olla ikkunoita. Julkisivut eivät saa antaa umpinaista vaikutelmaa.	Även i de nedersta våningarna ska ha fönster. Fasaderna får inte ge ett slutet intryck.
Porrashuoneiden ja keskikäytävien 15 m² / kerros ylittävän osan saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Tämä tila ei mitoita autopaikkoja eikä väestönsuojaa.	Den del av trapphusen och centralkorridorerna som överskrider 15 m² / våning får byggas utöver byggrätten. Detta utrymme dimensionerar varken bilplatser eller befolkningsskydd.
Porrashuoneiden ja keskikäytävien tulee olla luonnonvaloisia.	Trapphus en och centralkorridorerna ska ha naturligt ljus.
Asuinrakennuksesta on järjestettävä uloskäynti sekä Uomapolulle että pihalle.	Från bostadsbyggnaden ska ordnas en utgång både till Strömfårastigen och till gårdsplanet.
Asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi saa rakennusalalle rakennukseen sijoittaa asukkaiden käyttöön sauna-, kerho-, harrastus-, palvelu-, autohalli-, varasto-, väestönsuoja- ja muita asukkaita palvelevia tiloja sekä teknisiä tiloja, kuitenkin enintään 15 % asemakaavassa annetusta kerrosalasta. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja eivätkä väestönsuojaa.	Utöver den byggnadsrätt som anvisats i detaljplanen, får i byggnasytan och i byggnaden placeras för invånarna avsedda bastu-, klubb-, hobby-, service-, bilhall-, förråds-, befolkningsskydds-, oa. gemensamma utrymmen som betjänar boendet samt tekniska utrymmen, likväl till högst 15 % av våningsytan angiven i detaljplan. Dessa utrymmen räknas inte vid dimensionering av bilplatser eller skyddsrum.
Ylimmissä kerroksissa tulee olla yhteisiä sauna- ja oleskeluterasseja.	I de övre våningarna ska vara gemensamma bastu- och vistelseterrasser.
Tontilla tulee olla rehevästi puita ja pensaita.	På tomten ska vara träd och buskar frodigt.
Leikki- ja oleskelualueen saa sijoittaa kortteli- ja tonttijaosta riippumatta.	Lek- och vistelseområdet får placeras oavsett kvarters- och tomtindelningen.
Tontin pohjoisosan pysäköintialue tulee rajata pensasaidoin.	Parkeringsplats på tomtens norra del ska gränsas med häckar.
Hulevedet tulee viivyttää.	Dagvatten ska fördröjas.
Polkupyöräpaikkoja on varattava 1 pp / asuinhuone.	Cykelplatser ska reserveras 1 cp / bostadsrum.
Autopaikkoja on varattava AK-korttelia varten 45 kpl (1 ap / 130 k-m²) kortteli- ja tonttijaosta riippumatta.	Bilplatser ska reserveras för AK-kvarteret 45 st. (1 bp / 130 m²-vy) oavsett kvarters- och tomtindelningen.
Autopaikkoja on varattava myös viereistä AL-korttelia varten.	Bilplatser ska reserveras också för bredvidliggande AL-kvarteret.
AL **Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader.**
Rakennuksen maantasokerroksessa saa olla asuntoja palvelevia varasto-, teknisiä ja muita tiloja, jotka saa rakentaa rakennusoikeuden ja kerrosluvun lisäksi.	I byggnadens marknivå får vara förråds-, tekniska och andra utrymmen som betjänar bostäder som får byggas utöver byggnadsrätten och våningsantalet.
Leikki- ja oleskelualueen saa sijoittaa kortteli- ja tonttijaosta riippumatta.	Lek- och vistelseområdet får placeras oavsett kvarters- och tomtindelningen.
Hulevedet tulee viivyttää.	Dagvatten ska fördröjas.

2 / 2

	Autopaikkoja on varattava asunnoille 50 kpl sekä liike- ja toimistotiloille 2 kpl kortteli- ja tonttijaosta riippumatta.	Bilplatser ska reserveras för bostäder 50 st. samt för affärs- och kontorsutrymmen 2 st. oavsett kvarters- och tomtindelningen.
Y	Yleisten rakennusten korttelialue. Autopaikkoja on varattava vähintään 1 autopaikka / 200 k-m².	Kvartersområde för allmänna byggnader. Bilplatser ska reserveras minst 1 bilplats / 200 m²-vy.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
	Osa - alueen raja.	Gräns för delområde.
	Ohjeellinen alueen tai osa - alueen raja.	Riktgivande gräns för område eller del av område.
⑦	Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.	Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
15	Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
MYY	Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
15661	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
VIRTAKUJA	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
12000	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
V	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antal våningar i byggnader, byggnad eller del därav.
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
kl	Rakennusala, jolle saa sijoittaa liiketiloja.	Byggnadsyta där affärslokaler får placeras.
t	Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.	Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras.
	Rakennukseen jätettävä kulkuaukko.	Genomfartsöppning i byggnad.
le	Leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.	För lek och utevistelse reserverad del av område.
o	Istutettava puu.	Träd som skall planteras.
ssk	Avokallio tai siirtolohkare joka tulee säilyttää.	Kalt berg eller flyttblock som skall bevaras.
	Katu.	Gata.
pp	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.	För gång- och cykeltrafik reserverad gata.
ajo	Ajoyhteys.	Körförbindelse.
p	Pysäköimispaikka.	Parkeringsplats.
p	Ohjeellinen pysäköimispaikka.	Riktgivande parkeringsplats.
	TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.

Vantaalla / Vanda __.__20__

Kimmo Junttila
Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

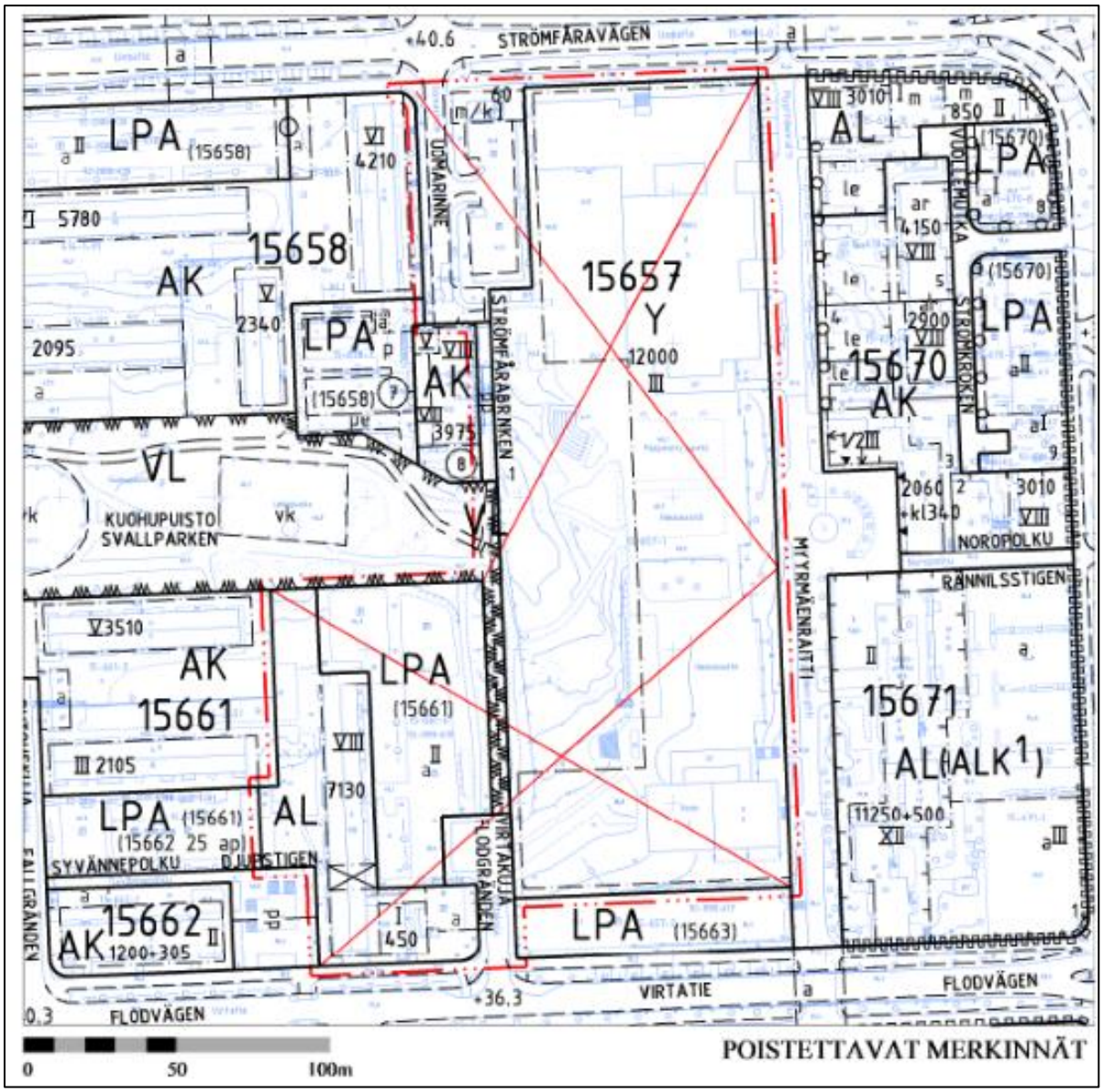
Stadsmätning

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

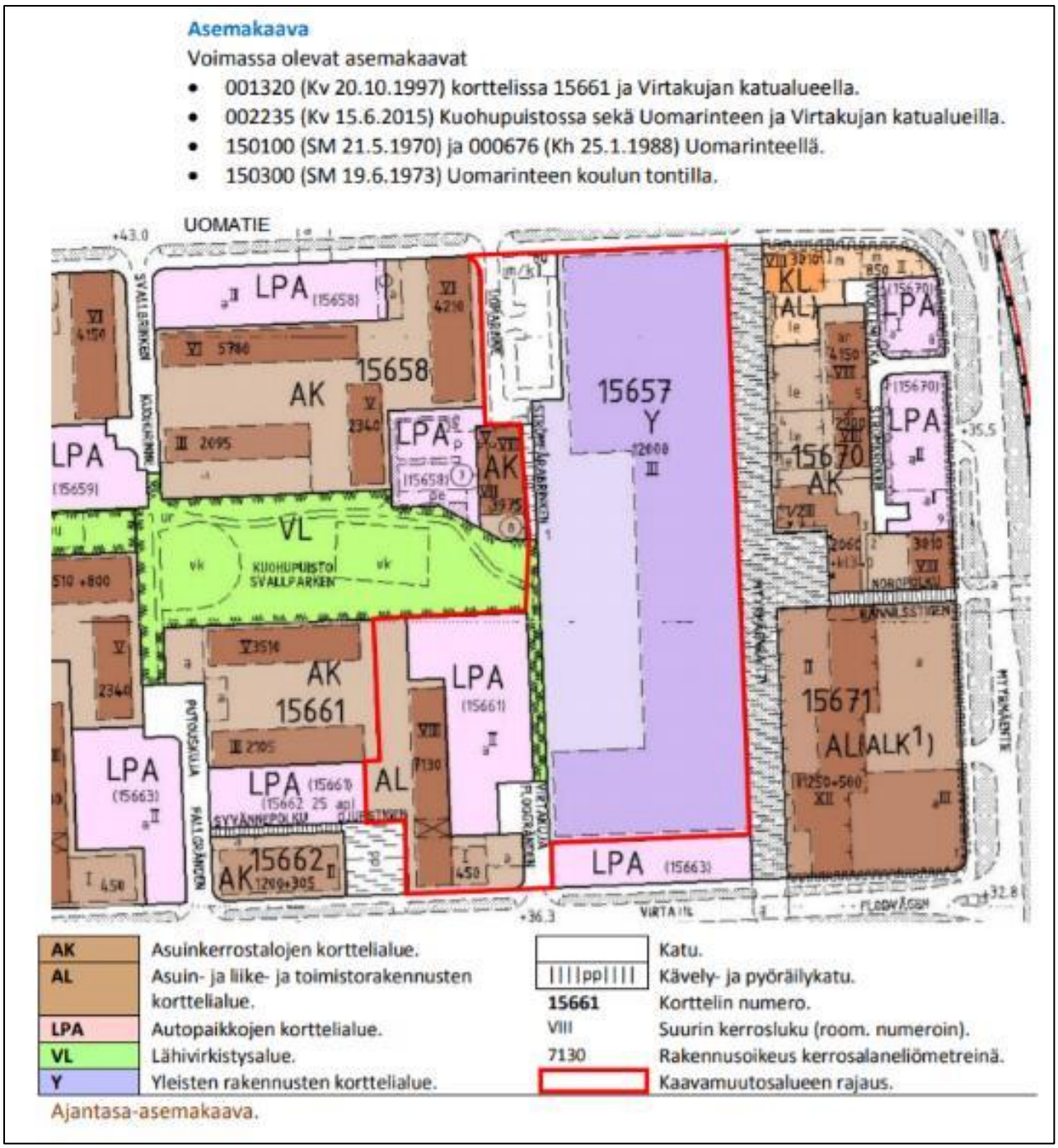
Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/__20__

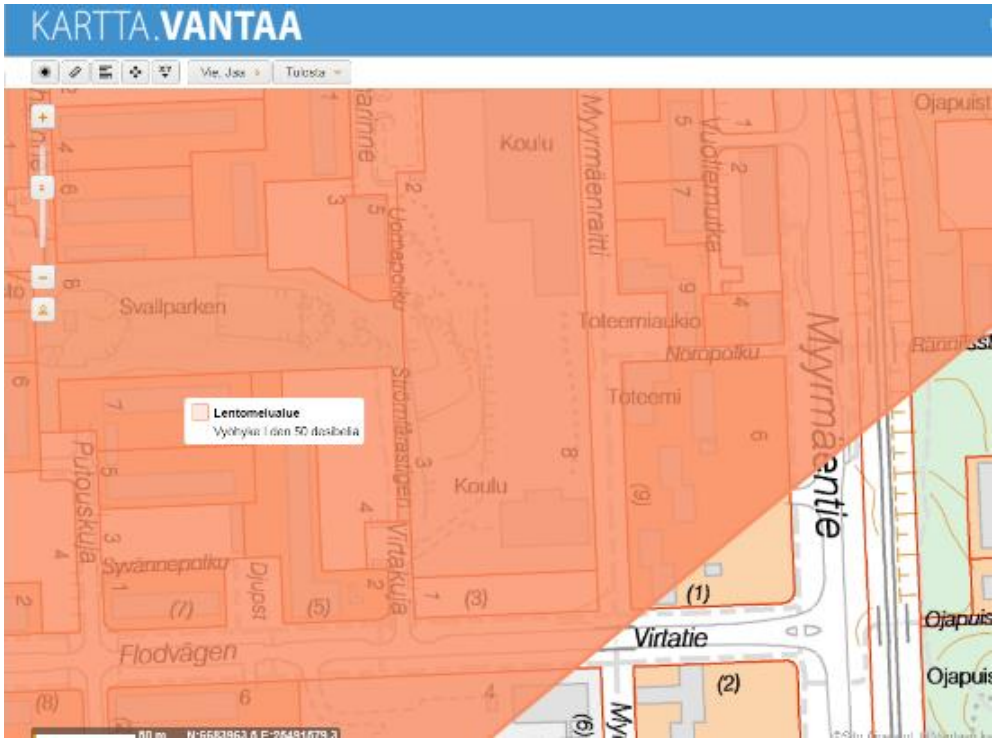
Godkänd av stadsfullmäktige __/__20__



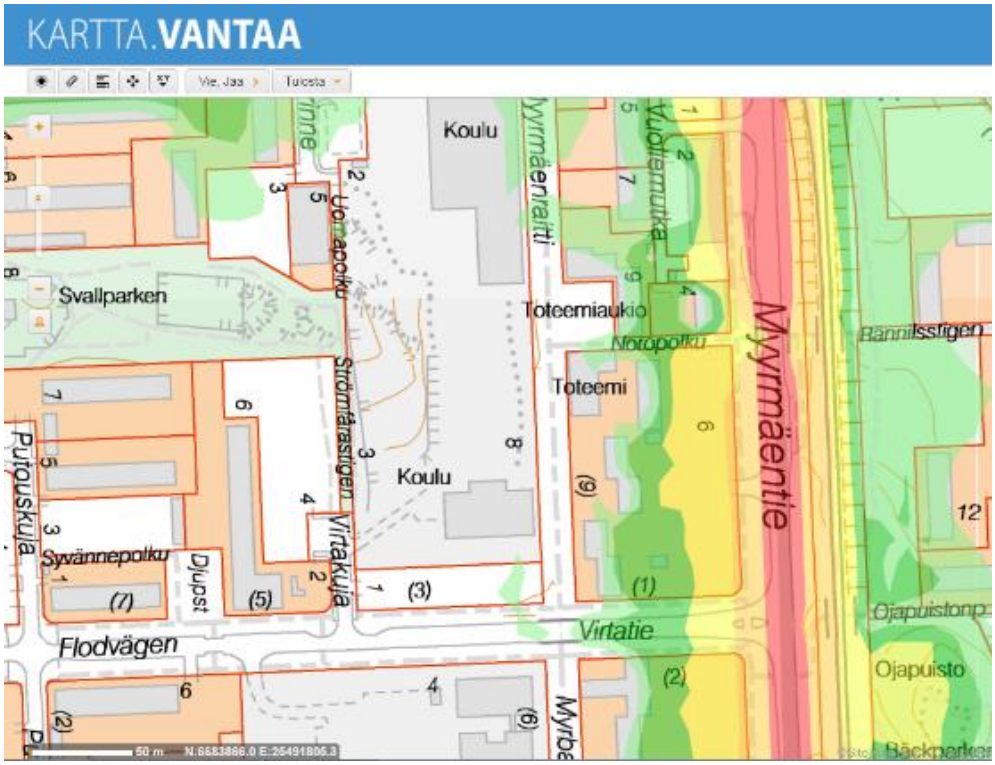
Kuva 2. Tontilta poistuvat asemakaavamerkinnät. Lähde asemakaavan muutosehdotus 11.6.2018, Kaupunkisuunnittelulautakunta tiivistelmä.



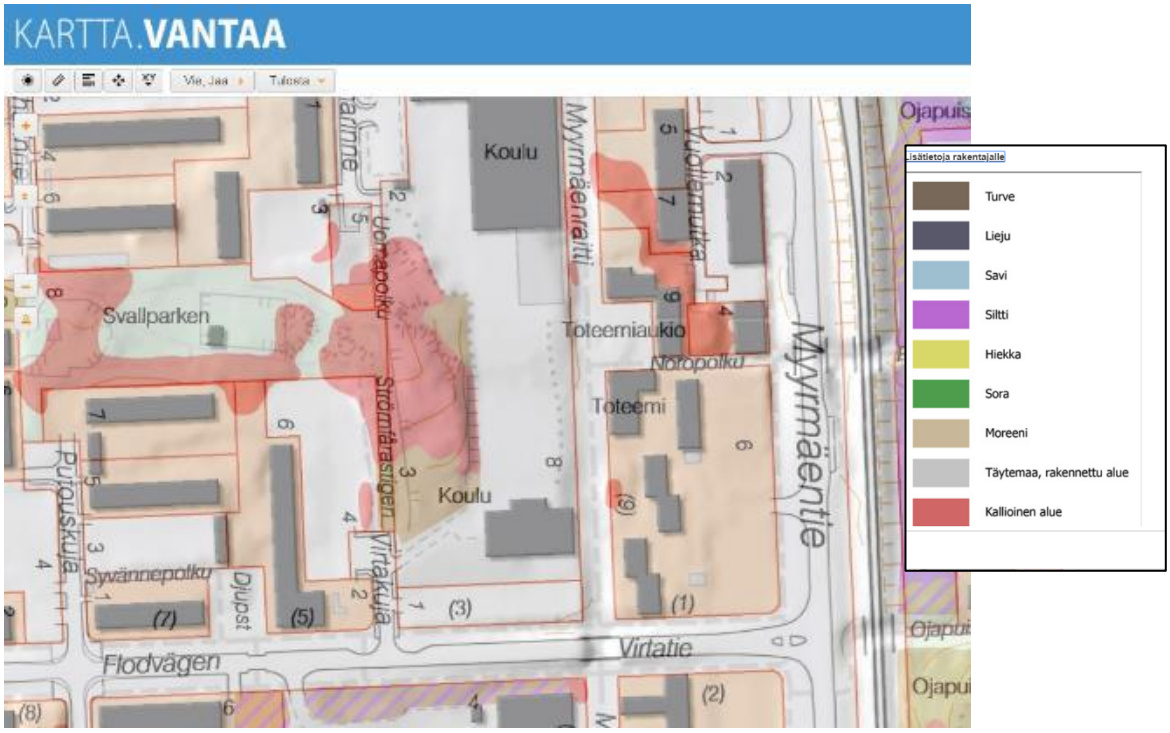
Kuva 3. Voimassa olevien asemakaavojen yhdistelmä. Lähde Kaavamuutos Virtatie 11.6.2018, Kaupunkisuunnittelulautakunta, tiivistelmä.



Kuva 4. Koulutontti on kokonaisuudessaan lentomelualuetta Lden 50 dB. Vampatti 23.9.2018.



Kuva 5. Tontti ei kuulu tiemelualueisiin eikä rautatiemelualueisiin. Päivämelualue < 50dB ulottuu äärimmäisen vähäisessä määrin tontin kaakkoisosaan, jolle on tontinkäyttöselvityksessä suunniteltu sijoitettavan päiväkodin huoltopiha. Vampatti 23.9.2018.



Kuva 6. Maalajikartan mukaan tontin päiväkodille osoitettavan alueet ovat täytemaata ja rakennettua aluetta sekä osin pysäköintialueeksi suunnitellun tontin osalta moreenia ja kalliota.

Maalajikartassa maaperä on kartoitettu noin metrin syvyyteen. Tätä syvemmällä olevista maakerroksista maalajikartta ei anna tietoa. Maalajien kartoitustyö on tehty 1:2 000 tai 1:10 000 mittakaavassa, joten kaikkein pienimpiä maalajikuvioita ei ole esitetty. Maalajit eivät vaihdu yksiselitteisesti kartoissa esitetyn rajaviivan kohdalla, vaan rajaviiva esittää paremminkin maalajien vaihtumisvyöhykettä. Vampatti 23.9.2018

UOMARINTEEN PÄIVÄKOTI 4 kotialueparia		**TILAOHJELMA**
15.11.2018		
kotialueparit A, B, C JA D, 32= 2 x 16 lasta /ryhmä, (8+8)+(8+8).		
lapsimäärä yhteensä 128 tilapaikkaa		Huonekortit täydentävät tilaohjelmaa
Kotialuepari A1 ja A2, 32 lasta	**hym2**	**muuta**
märkäeteinen, yhteinen	11	yhteinenA1+A2, 32 lapselle
eteistilat A1, A2	19	osana toimintatilaa
wc-pesutilat A1, A2	13	**yleisesti wc-tiloihin:** 3-4 wc-istuinta wc tilaa kohden, eriöt, etuhuoneellinen pesutila
toimintatilat /suljettava rauhallinen tila /suljettavaa pienryhmätilaa/varastotilaa	117	Rauhallista tilaa käytetään myös lepotilana, kooltaan 32 m² (2 m2 / 16 lasta), varastotvoivat olla kaapistoja tai yksittänen yhteinen varasto
kotialue A1 + A2	**160**	
wc-tila	**2**	1 kotialueella, helposti ulkoa saavutettava
Kotialuetilat yhteensä:	**642**	
Yhteiset tilat:		
kotikeittiö / neuvottelutilan yhteyteen	5	neuvottelutilan yhteydessä oleva kotikeittiövarustelu
työpaja	16	huom. hiekanerotuskaivo
pienryhmä	10	
liikuntasali ja väline/patjavarastovarasto	90	toimii myös henkilökunnan koulutustilana, lasten lepotilana, varasto 10m2, syvyys n.2m, yhteiskäytössä asukkaiden kanssa
ruokailutila	40	yhteiskäytössä asukkaiden kanssa, erillinen sis.käynti asukkaille liikuntasaliin ja ruokailutilaan
ruuanjakelulinjaston vaatima tila	4	
le-wc	6	ruokasalin yhteyteen
Yhteiset tilat yhteensä:	**171**	
Lasten toiminta-tilat yhteensä:	**813,0**	
liikennetila-arvio 7%	56,9	
lasten toimintatilla m2 / lapsi	869,9	6,80
Henkilökunnan tilat, työ- ja sos.tilat		
toimisto / johtaja	12	monikäyttöinen toimistotila
henkilökunnan taukotila/neuvottelutila	15	kotikeittiön yhteydessä, toimii henkilökunnan neuvottelu- ja taukotilana, lasten tilana, yhteiskäytössä asukkaisden kanssa, salin läheisyyteen.
henkilökunnan työhuone	10	
perhe- ja konsultaatiotila / työhuone / neuvottelu	10	sijoitetaan johtajan huoneen viereen
henk.kunnan wc:t 2kpl	8	1 kpl wc/kerros, miehille ja naisille,2. kerroksen wc le
henk.kunnan suihkutila	3	yhteinen (mahduttava pukeutumaan)
henk.kunnan pukutila, 23h x 0,8m2	18	miehille ja naisille erikseen
Toimintatilat tilat yhteensä:	**76**	
Keittiötilat		tilavaraus ei sisällä rullakoiden ja pahvin säilytystiloja
palvelukeittiö aputiloineen	60,0	
keittiön wc-tila	1,5	
Keittiötilat yhteensä	**62**	
Huoltotilat		
siivouskeskus ja vaatelhuoltotila	15	yhdistetty tila, likainen ja puhdas puoli erikseen, esitettävä lähtevän ja tulevan pyykin tila
siivouskomero	3	
keskusvarasto	10	
Keittiötilat yhteensä	**28**	
Hyötyalat ilman teknisiä tiloja:	**979**	**HANKESUUNNITELMASSA**
Huoneistoalatavoite	**1 106**	hyötyalasta huoneistoalaksi kerroin 1,13
Bruttoala-tavoite	**1 419**	Hyötyalasta bruttoalaksi kerroin 1,45
Huoneistoalaa per lapsipaikka	**8,6**	paikkaluku 128
Huoneistoala = 8 x 128	**1 024**	Yleinen pk huoneistoalatavoite 8 m2 per lapsi

UOMARINTEEN PÄIVÄKOTI
Neilikkatie 3, 01300 VANTAA

Laajuustiedot :

bruttoala	1 400	brm2
hyötyala	973	hym2
tilavuus	5 880	rm3
tehokkuusluku	1,44	

Rakennuskustannukset		**Yht.€**	**€/brm2**	**€/hym2**	**€/rm3**
Rakennuttajan kulut		644 000	460,00	661,87	109,52
suunnittelu	337 000				
rakennuttaminen	219 000				
liittymismaksut	88 000				
Rakennustekniset työt		3 380 000	2 414,29	3 473,79	574,83
rakennusteknilliset työt					
- sis.pihatyöt					
LVI-työt		505 000	360,71	519,01	85,88
LVV-työt	254 000				
IV-työt	203 000				
Säätölaitteet	48 000				
Sähkötyöt		336 000	240,00	345,32	57,14
Erillishankinnat		155 000	110,71	159,30	26,36
Muutos- ja lisätyövaraus		630 000	450,00	647,48	107,14
KUSTANNUSENNUSTE (alv 0%)		5 650 000	4 035,71	5 144,91	960,88
KUSTANNUSENNUSTE (ALV 24%)		7 006 000	5 004,29	6 379,69	1 191,50

Hintataso KL 99,3 (10-18)

Hankevalmistelu 13.11.2018

Tuula Raulo
kustannusinsinööri

Rakennushankkeen turvallisuusriskit, HAVAT Riskikartta

KOHDE: Uomarinteen pvk, uudisra. moduli

PÄIVÄYS: xx.09.2018
LAATIJAT: Katri Olli ja Anne Jaakola-Wondafrash

Rakennushankkeen ominaisuudet

- ❑ Koko
- ❑ Muoto
- ❑ Suuruus
- ❑ Mitat
- ❑ Poikkeuksellisuus
- ❑ Ainutkertaisuus
- ❑ Materiaalivalinnat

x Tekniset ratkaisut, tontin korkeuserot, ns. rinneratkaisu

- ❑ Runkoratkaisu
- ❑ Ajankohta
- ❑ Suunnitteluratkaisut
- ❑ Vaativuus
- ❑ Rakennuksen kunto
- ❑ Talotekniikka
- ❑ Muu

Työturvallisuutta ja terveyttä koskevat tiedot

x Mikrobit (Home), olemassa olevan rak. purku

- ❑ Pöly, olemassa olevan rak. purku
- ❑ Kaasut
- ❑ Muut ilman epäpuhtaudet
- ❑ Melu, tärinä
- ❑ Kuumuus/kylmyys
- ❑ Säteily
- ❑ Häikäisy
- ❑ Happipitoisuus, hapen puute
- ❑ Myrkyt
- ❑ Vaaralliset aineet, olemassa olevan rak. purku
- ❑ Altistuminen
- ❑ Ergonomia, hankalat työasennot

x Vaaralliset työt, louhinta

- ❑ Räjähdys
- ❑ Syttyminen
- ❑ Muu

Rakennushankkeen luonne

- ❑ Työmaan johtamisen erityispiirteet
- ❑ Yhteensovittamisen erityispiirteet

x Aikataulu, kireä hankeaikataulu, kaavaprosessi kesken, vaatimukset ei tiedossa

- ❑ Urakoitsijoiden määrä
- ❑ Urakkarajat
- ❑ Erillistoimitukset
- ❑ Töiden läheisyys/peräkkäisyys
- ❑ Töiden päällekkäisyys
- ❑ Tiedonkulun erityispiirteet
- ❑ Työmenetelmien reunaehdot
- ❑ Muu

Rakennushankkeen olosuhteet

- ❑ Varottavat rakenteet
- ❑ Vaaralliset johdot
- ❑ Varottavat toiminnot
- ❑ Asukkaat, asiakkaat, tilaajan henkilöstö, vuokralaiset, käyttäjät, koulu samalla tontilla
- ❑ Liikenne, liikennemuodot
- ❑ Työkoneiden käyttö
- ❑ Työvälineiden käyttö
- ❑ Materiaalit ja aineet
- ❑ Vaaralliset jätteet
- ❑ Teollinen toiminta lähellä, prosessit
- ❑ Tilojen rakennusaikainen käyttö
- ❑ Muu toiminta
- ❑ Herkät laitteet ja laitteistot
- ❑ Muut ympäristötekijät

x Purettavat rakenteet, olemassa olevan rak. purku

- ❑ Sähkökaapelit/kaasuputket
- ❑ Muu

Työhön liittyviä vaaroja

- ❑ **Arvioitava aina VNp629/94 liitteen 2 mukaista erityistä vaaraa sisältävät työt**
- ❑ Rakennusratkaisuihin liittyvät vaarat

11 § Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma

VD/7638/00.01.04.02/2018

RV/EL-H/TR/NJ

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma tukee Vantaan kaupungin valtuustokauden 2018–2021 strategian painopisteen ’edistämme asukkaiden hyvinvointia’ tavoitteiden toteutumista. Sen tarkoitus on vähentää hyvinvointieroja kohdentamalla resursseja ja tukitoimia sinne, missä tuen tarve on tavallista suurempi. Näin toimien edistämme asukkaiden yhdenvertaisia mahdollisuuksia hyvinvointiin. Toimintaohjelmaa toteutetaan alueellisesti parantamalla valittujen kohdealueiden viihtyisyyttä yhteistyössä asukkaiden kanssa sekä kohdentamalla palveluja ja tukitoimia näille alueille. Tämän lisäksi toimintaohjelmassa on kaupunkitasoisia toimenpiteitä nuorten syrjäytymisen ehkäisemiseksi ja kotoutumisen varmistamiseksi.

Toimintaohjelma on kaupunkitasoinen, kaikkien yhteinen myönteisen erityiskohtelun toimintakokonaisuus. Se toteutetaan vuosina 2019–2021, jolloin sen toteutukseen budjetoidaan kaksi miljoonaa euroa vuosittain, yhteensä kuusi miljoonaa euroa. Sosiaali- ja terveyshuollon toimiala osallistuu toimintaohjelman toteutukseen normaalin toimintansa puitteissa.

Kaupunginhallitus seuraa ohjelman toimeenpanoa ja vahvistaa vuosittain ohjelman seuraavan vuoden päälinjaukset. Vuonna 2019 toimintaohjelma sisältää 23 toimenpidettä:

- Ympäristön laatutason parantaminen (maankäytön, ympäristön ja rakentamisen toimiala)
- Kunnossapidon tehostaminen (maankäytön, ympäristön ja rakentamisen toimiala)
- Asukasyhteistyön kehittäminen (maankäytön, ympäristön ja rakentamisen toimiala)
- Suomen kielen opetusta pitkäaikaistyöttömille valmennustaloilla (asukaspalvelut)
- Turvallisuuden ja yhteisöllisyyden vahvistaminen (asukaspalvelut)
- Alueiden osallistava tukeminen (asukaspalvelut)
- Tukipalvelujen vahvistaminen rikosasioissa (asukaspalvelut)
- Varhaiskasvatuksessa pedagogien tai muiden työntekijöiden lisääminen (sivistystoimen toimiala)
- Erityisnuorisotyöntekijöitä yläkouluille (sivistystoimen toimiala)
- Erityisnuorisotyöntekijöitä Variaan (sivistystoimen toimiala)
- Tempo-orkesteritoiminnan laajentaminen (sivistystoimen toimiala)
- Monikulttuurisuusosaamisen lisääminen (sivistystoimen toimiala)

- Yhteisötalo (esimerkiksi ME-talo) Hakunilaan (sivistystoimi, asukaspalvelut sekä sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Neuvolatoiminnan resursseja kohdennetaan alueellisten erityistarpeiden mukaan (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Kouluterveydenhuollon resursseja pyritään kohdentamaan alueellinen kota-indikaattori huomioiden (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Kouluissa tehtävää ehkäisevää päihdetyötä kohdennetaan (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Ammatillisten oppilaitosten opiskeluterveydenhuoltoon kohdistetaan resursseja (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)

- Lastensuojelun systeemisen sosiaalityön kohdentaminen (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Neuropsykiatrisesti oireilevien lasten ja heidän perheidensä uudet palvelumuodot (SIB –hanke) (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Kotoutumista tukevat toimenpiteet lapsille ja lapsiperheille (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Aikuisten ja perheiden sosiaalipalvelut, etsivä ja jalkautuva sosiaalityö/sosiaaliohjaus (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Yksinäiset vanhukset Vantaalla -selvitys ja etsivä vanhustyö (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Nuorten ja ikääntyneiden maahanmuuttajien kotoutumisen tuki (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)

Toimintaohjelman toteutus kytketään kaupungin myönteisen erityiskohtelun toimintakokonaisuuteen organisaation kaikilla tasoilla. Toimintaohjelman onnistuminen edellyttää uudenlaista, yhteen sovittavaa johtamista ja uusia toimintamalleja organisaatiorajat ylittävälle yhteiselle työlle. Jotta tämä toteutuu, toimintaohjelman toteutus kytketään jo olemassa oleviin kaupungin johtamis- ja koordinaatio-rakenteisiin. Toimintaohjelmalle nimetään omistaja, ohjaus- ja projektiryhmä sekä viisi alueryhmää. Tämän lisäksi rekrytoidaan koordinaattori. Toimintaohjelmalle tehdään myös viestintä- ja arviointisuunnitelma.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 11

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) hyväksyä Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman ohjelmasuunnitelma, ja
b) hyväksyä toimintaohjelman vuoden 2019 päälinjaukset.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana todettiin, että myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman ohjelmasuunnitelmaan lisätään organisaatiokaavio ja maininta monien vantaalaisten järjestöjen roolista, jotka toimivat eriarvoistumisen ehkäisemiseksi sekä tieto puistoruokailukokeilujen toteuttamisesta vuonna 2019.

Päätös:
Päätettiin
a) hyväksyä Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman ohjelmasuunnitelma täydennettynä
b) hyväksyä toimintaohjelman vuoden 2019 päälinjaukset.

Liite:
- Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman ohjelmasuunnitelma

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
Sivistystoimen apulaiskaupunginjohtaja Elina Lehto-Häggroth;
lasten ja nuorten palvelujen koordinaattori Tia Ristimäki, puh. 050 3124437,
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

OHJELMASUUNNITELMA

MYÖNTEISEN ERITYISKOHTELUN TOIMINTAOHJELMA 2019–2021

LIITE: Kaupunginhallitus 17.12.2018 / 11 §

Sisällys

1 Johdanto 1
2 Tiivistelmä 2
3 Toimintaohjelman tausta ja tavoite 3
3.1 Hyvinvointierot ja niiden vähentäminen 3
3.2 Myönteinen erityiskohtelu osana Vantaan kaupungin hyvinvointityötä 4
3.3 Toimintaohjelman kohdentaminen 6
3.4 Toimintaohjelman vaikuttavuuden varmistaminen 7
4 Toteutus 7
4.1 Budjetti 8
4.2 Organisointi ja vastuut 8
4.3 Vuoden 2019 toteutus 10
4.3.1 Maankäytön, ympäristön ja rakentamisen toimialan toimenpiteet 11
4.3.2 Asukaspalvelujen toimenpiteet 12
4.3.3 Sivistystoimen toimialan toimenpiteet 12
4.3.4 Sivistystoimen, asukaspalveluiden sekä sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan toimenpide 14
4.3.5 Sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan toimenpiteet 14
5 Arviointi 16
Lähteet 17

1 JOHDANTO

Myönteisen erityiskohtelun ohjelman valmistelu on käynnistynyt Vantaalla, koska kaupungin toimialoilla on havaittu alueellista eriarvoisuutta. Myönteisen erityiskohtelun tarkoituksena on hidastaa alueiden erilaistuvia olosuhteita niin palveluiden kuin asuinympäristönkin osalta.

Ohjelmaan valitut alueet on määritelty niin, että olemme yhdistäneet opetusministeriön käyttämät koulutuksen tasa-arvon kriteerit ja sosiaali- ja terveystoimen käyttämät huono-osaisuutta kuvaavat muuttujat. Lisäksi ohjelmaan kuuluvat koko kaupungin kattaen nuorten syrjäytymisen ehkäisy ja kotoutumisen varmistaminen.

Vantaalla eriytyminen on vähäistä moniin kansainvälisiin esimerkkeihin verrattuna. Juuri nyt on oikea aika tarttua asiaan, koska pitkälle kehittyneen eriytymiskehityksen korjaaminen on vaikeaa ja kallista. Ihmisillä tulee olla yhtäläiset mahdollisuudet hyvään elämään koko Vantaan alueella.

Ritva Viljanen
Vantaan kaupunginjohtaja

2 TIIVISTELMÄ

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma tukee Vantaan kaupungin valtuustokauden 2018–2021 strategian painopisteen 'edistämme asukkaiden hyvinvointia' tavoitteiden toteutumista. Sen tarkoitus on vähentää hyvinvointieroja kohdentamalla resursseja ja tukitoimia sinne, missä tuen tarve on tavallista suurempi. Näin toimien edistämme asukkaiden yhdenvertaisia mahdollisuuksia hyvinvointiin. Toimintaohjelmaa toteutetaan alueellisesti parantamalla valittujen kohdealueiden viihtyisyyttä yhteistyössä asukkaiden kanssa sekä kohdentamalla palveluja ja tukitoimia näille alueille. Tämän lisäksi toimintaohjelmassa on kaupunkitasoisia toimenpiteitä nuorten syrjäytymisen ehkäisemiseksi ja kotoutumisen varmistamiseksi.

Toimintaohjelma on kaupunkitasoinen, kaikkien yhteinen myönteisen erityiskohtelun toimintakokonaisuus. Se toteutetaan vuosina 2019–2021, jolloin sen toteutukseen budjetoidaan kaksi miljoonaa euroa vuosittain, yhteensä kuusi miljoonaa euroa. Sosiaali- ja terveyshuollon toimiala osallistuu toimintaohjelman toteutukseen normaalin toimintansa puitteissa.

Toimintaohjelman toteutus kytketään kaupungin myönteisen erityiskohtelun toimintakokonaisuuteen organisaation kaikilla tasoilla. Toimintaohjelman onnistuminen edellyttää uudenlaista, yhteen sovittavaa johtamista ja uusia toimintamalleja organisaatiorajat ylittävälle yhteiselle työlle. Jotta tämä toteutuu, toimintaohjelman toteutus kytketään jo olemassa oleviin kaupungin johtamis- ja koordinaatiorakenteisiin. Toimintaohjelmalle nimetään omistaja, ohjaus- ja projektiryhmä sekä viisi alueryhmää. Tämän lisäksi rekrytoidaan koordinaattori. Toimintaohjelmalle tehdään myös viestintä- ja arviointisuunnitelma.

Kaupunginhallitus seuraa ohjelman toimeenpanoa ja vahvistaa vuosittain ohjelman seuraavan vuoden päälinjaukset. Vuonna 2019 toimintaohjelma sisältää 24 toimenpidettä:

- Ympäristön laatutason parantaminen (maankäytön, ympäristön ja rakentamisen toimiala)
- Kunnossapidon tehostaminen (maankäytön, ympäristön ja rakentamisen toimiala)
- Asukasyhteistyön kehittäminen (maankäytön, ympäristön ja rakentamisen toimiala)
- Suomen kielen opetusta pitkäaikaistyöttömille valmennustaloilla (asukaspalvelut)
- Turvallisuuden ja yhteisöllisyyden vahvistaminen (asukaspalvelut)
- Alueiden osallistava tukeminen (asukaspalvelut)
- Tukipalvelujen vahvistaminen rikosasioissa (asukaspalvelut)
- Varhaiskasvatuksessa pedagogien tai muiden työntekijöiden lisääminen (sivistystoimen toimiala)
- Erityisnuorisotyöntekijöitä yläkouluille (sivistystoimen toimiala)
- Erityisnuorisotyöntekijöitä Variaan (sivistystoimen toimiala)
- Tempo-orkesteritoiminnan laajentaminen (sivistystoimen toimiala)
- Monikulttuurisuusosaamisen lisääminen (sivistystoimen toimiala)
- Kesäruokailukokeilu (sivistystoimen toimiala)

- Yhteisötalo (esimerkiksi ME-talo) Hakunilaan (sivistystoimi, asukaspalvelut sekä sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Neuvolatoiminnan resursseja kohdennetaan alueellisten erityistarpeiden mukaan (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Kouluterveydenhuollon resursseja pyritään kohdentamaan alueellinen kota-indikaattori huomioiden (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Kouluissa tehtävää ehkäisevää päihdetyötä kohdennetaan (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Ammatillisten oppilaitosten opiskeluterveydenhuoltoon kohdistetaan resursseja (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Lastensuojelun systeemisen sosiaalityön kohdentaminen (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Neuropsykiatrisesti oireilevien lasten ja heidän perheidensä uudet palvelumuodot (SIB –hanke) (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Kotoutumista tukevat toimenpiteet lapsille ja lapsiperheille (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Aikuisten ja perheiden sosiaalipalvelut, etsivä ja jalkautuva sosiaalityö/sosiaaliohjaus (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Yksinäiset vanhukset Vantaalla -selvitys ja etsivä vanhustyö (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)
- Nuorten ja ikääntyneiden maahanmuuttajien kotoutumisen tuki (sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala)

3 TOIMINTAOHJELMAN TAUSTA JA TAVOITE

3.1 HYVINVOINTIEROT JA NIIDEN VÄHENTÄMINEN

Asukkaiden hyvinvointi on pääsääntöisesti kehittynyt parempaan suuntaan, mutta samaan aikaan alueelliset ja väestöryhmien väliset hyvinvointierot ovat kasvaneet Vantaalla ja koko pääkaupunkiseudulla. Huono-osaisuus on muuttunut määrällisesti ja laadullisesti. Se keskittyy aikaisempaa selvemmin tietyille alueille. Tämän lisäksi näiden alueiden asukkaista yhä useimmille kasautuu useita huono-osaisuuden ristitekijöitä, kuten matala koulutus, pienituloisuus, työttömyys ja/tai sairastavuus. (Bernelius 2018.)

Viihtyisä asuinalue, hyvät liikenneyhteydet, laadukkaat päiväkodit ja koulut sekä muut palvelut vaikuttavat merkittävästi asukkaiden hyvinvointiin. Mikäli asuinalue onnistuu houkuttelemaan eri taustoista ja sosioekonomisista asemista olevia asukkaita muuttamaan alueelleen, vaikuttaa tämä positiivisesti asuinalueen moninaisuuteen ja vetovoimaa sekä asuinalueen kaikkien asukkaiden hyvinvointiin. (Bernelius 2018.)

Alueelliset hyvinvointierot näkyvät jo päiväkoti-ikäisillä lapsilla, sillä päiväkotiryhmien on havaittu eriytyvät vanhempien koulutuksen mukaan (Bernelius 2018). Tehokas tapa

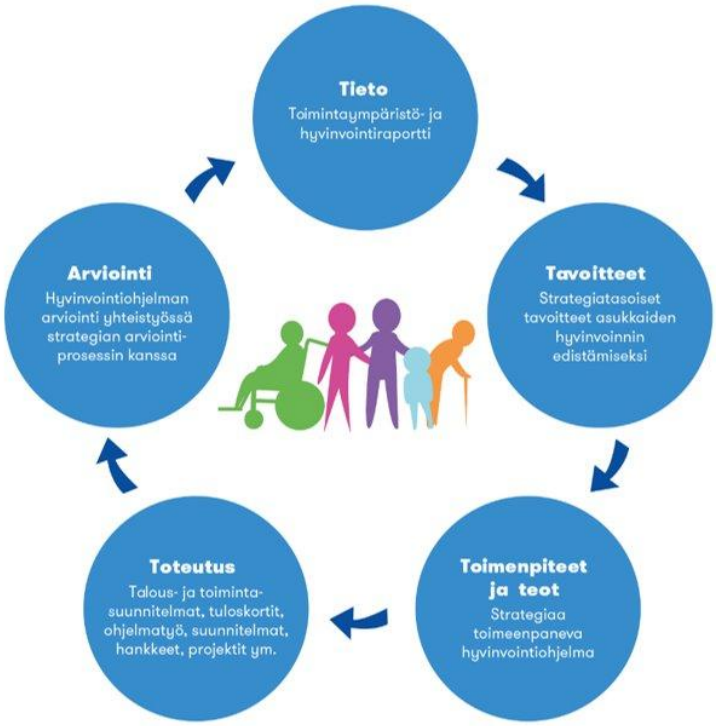
hyvinvointierojen vähentämiseen onkin taata kaikille lapsille yhdenvertainen mahdollisuus hyvinvointiin varmistamalla laadukas varhaiskasvatus kaikissa päiväkotiyksiköissä lasten taustoista riippumatta. Koska lasten tarvitsema tuki vaihtelee paljon eri alueilla ja päiväkodeissa, on perustelua sijoittaa enemmän resursseja sinne, missä lasten tuen tarve on keskimääräistä suurempi. Esimerkiksi Vantaalla käytössä olevan taidepedagogi-mallin arvioinnissa kohdennetulla resurssilla on todettu olevan positiivinen vaikutus tukea tarvitsevien lasten hyvinvointiin (Taiteen taikaa varhaiskasvatukseen 2016).

Vastaavasti kohdistamalla lisäresursseja kouluihin, joiden oppilaiden perheiden sosioekonominen asema on keskivertoa heikompi tai maahanmuuttajataustaisuus on keskivertoa korkeampi, voidaan vaikuttaa positiivisesti oppilaiden oppimistuloksiin sekä hakeutumiseen toisen asteen koulutukseen. Kohdennetulla lisäresurssilla on todettu olevan positiivisia vaikutuksia erityisesti poikien ja maahanmuuttajataustaisten oppilaiden oppimistulosten kohenemiseen. (Silliman 2017.)

Suomen monikulttuurisimpana kuntana Vantaalla korostuu tarve maahanmuuttajien kotoutumisen varmistamiseen. Usein kotoutuminen vaatii erityisiä tukitoimia onnistuakseen. Eri kieli- ja kulttuuriryhmien osuus väestöstä on kasvamassa, joten tähän tuen tarpeeseen on hyvä vastata ennakoiden ja hakea ratkaisuja entistä vahvemmalla yhteistyöllä kaupungin sisällä sekä yhteistyössä asukkaiden ja kumppaneiden kanssa.

3.2 MYÖNTEINEN ERITYISKOHTELU OSANA VANTAAN KAUPUNGIN HYVINVOINTITYÖTÄ

Kunnan keskeinen tehtävä on asukkaiden hyvinvoinnin edistäminen. Vantaan kaupungin hyvinvointityön lähtökohtana on koottu ja analysoitu tieto asukkaiden hyvinvoinnista (laaja hyvinvointikertomus). Tätä tietoa käytettiin taustamateriaalina myös Vantaan valtuustokauden strategiaa kootessa, minkä tuloksena hyvinvointityön kärjeksi nostettiin alueiden ja asukkaiden hyvinvointierojen vähentäminen. Nämä tavoitteet on konkretisoitu toimenpiteiksi ja teoiksi Vantaan hyvinvointiohjelmassa ja Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelmassa.



Kuva 1 Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma tukee Vantaan strategisen painopiste-alueen 'Edistämme asukkaiden hyvinvointia' ja erityisesti tavoitteen 'Hyvinvointierot vähenevät' toteuttamista.

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma kokoaa konkreettiset toimenpiteet, joilla Vantaan kaupunki panostaa segregaation ja hyvinvointierojen vähentämiseen. Myönteinen erityiskohtelu tarkoittaa lisäresurssien ja -tukitoimien kohdentamista sinne, missä tuen tarve on keskivertoa suurempi. Näin toimien edistetään asukkaiden yhdenvertaisia mahdollisuuksia huolehtia omasta ja läheistensä hyvinvoinnista sekä vähennetään hyvinvointierojen kasvua.

Kuva 2. Myönteinen erityiskohtelu lisää tukea sinne, missä sille on tarvetta (Lähde: Saskatoon Health Region Advancing Health Eguity).

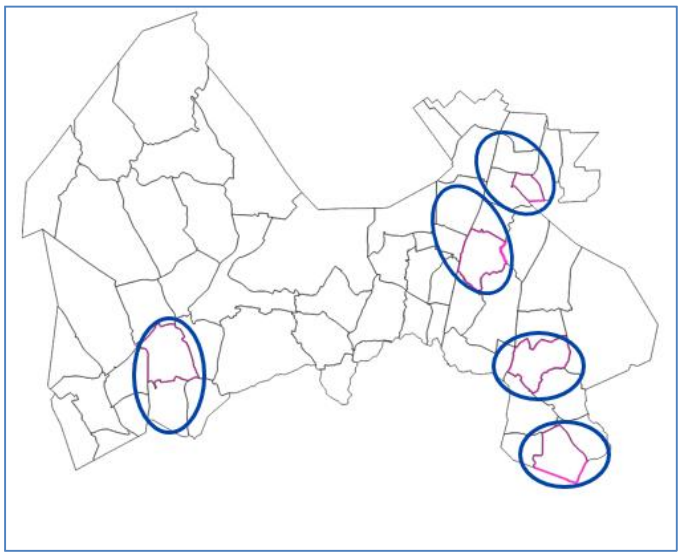
3.3 TOIMINTAOHJELMAN KOHDENTAMINEN

Myönteinen erityiskohtelu toteutetaan alueellisesti parantamalla valittujen kohdealueiden viihtyisyyttä yhteistyössä asukkaiden kanssa sekä kohdentamalla toimialojen palveluja ja tukitoimia näille alueille.

Tehokkain tapa vähentää hyvinvointierojen kasvua on löytää haavoittuvassa asemassa olevat asukasryhmät ja yhdessä toimien varmistaa heidän mahdollisuudet omasta hyvinvoinnistaan huolehtimiseen. Sosioekonomisella asemalla (muun muassa koulutus, ammatti tai tulot) on selkeä yhteys hyvinvointiin. Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman kohdealueiksi on valittu asuinalueita, joiden asukkaiden sosioekonominen asema ja hyvinvointi ovat heikompia kuin muilla alueilla. Kohdealuevalinnassa on huomioitu opetus- ja kulttuuriministeriön koulutuksellista tasa-arvoa edistävässä työssä käytettyä indikaattoria (kota-indikaattori) sekä tietoa asukkaiden tulotasosta ja terveydestä:

- Koulutus (vain perusasteen suorittaneiden osuus %, koulutuksellisen tasa-arvon indikaattori)
- Työllisyys (työttömyysaste %, koulutuksellisen tasa-arvon indikaattori)
- Kieli (vieraskielisten osuus %, koulutuksellisen tasa-arvon indikaattori)
- Tulotaso (pienituloisten osuus %)
- Terveys (sairastavuusindeksi eli kuolleisuuden, työkyvyttömyyden ja erityiskorvattavia lääkkeitä saavien osuus %)

Näiden indikaattoritietojen ja tietopalvelujen tekemän segregaatiotutkimuksen perusteella myönteisen erityiskohtelun alueiksi on valittu Mikkola, Havukoski, Hakunila, Länsimäki ja Martinlaakso. Tietyin perusteluin kohdealueita voidaan laajentaa käsittämään myös Myyrmäen, Asolan, Korson ja Metsolan alueet.



Kuva 2 Myönteisen erityiskohtelun kohdealueet.

Alueellisesti kohdennettujen toimenpiteiden lisäksi toimintaohjelmassa on kaupunkitasoisia toimenpiteitä, joiden tavoitteena on nuorten syrjäytymisen ehkäisy ja kotoutumisen varmistaminen.

3.4 TOIMINTAOHJELMAN VAIKUTTAVUUDEN VARMISTAMINEN

Tuloksellinen toiminta asukkaiden hyvinvointierojen vähentämiseksi edellyttää yhdessä jaettua tietoa asuinalueiden ja väestöryhmien välisistä hyvinvointieroista sekä toimijoiden sitoutumista yhteiseen työhön hyvinvointierojen vähentämiseksi. Tämän lisäksi tarvitaan yhteinen toimintasuunnitelma, johon kirjataan toimijoiden roolit, tehtävät ja vastuut. Systemaattisella valmistelulla ja suunnitelmalla tuetaan toimijoiden sitoutumista työskentelyyn tavoitteiden toteutumiseksi.

Toimintaohjelma on kaupunkitasoinen, kaikkien yhteinen myönteisen erityiskohtelun toimintakokonaisuus. Toimialat toteuttavat myönteistä erityiskohtelua omilla toimenpiteillään. Tämän lisäksi toimintaohjelman toteutus kytketään kaupungin myönteisen erityiskohtelun toimintakokonaisuuteen vahvistamalla toimialojen ja yhteistyökumppaneiden, kuten järjestöjen, yhdessä tekemään työtä. Toimintaohjelman toteutuksessa huomioidaan erityisesti Vantaalla syrjäytymisen ehkäisyä tekevät järjestöt ja niiden kanssa tehtävä yhteistyö. Yhteistyötä kehitetään erityisesti toimintaohjelman kohdealueilla. Myös järjestöavustusresursseja kohdennettaessa huomioidaan segregaation, hyvinvointierojen, syrjinnän ja rikollisuuden ennaltaehkäisevät toimet.

Toimintaohjelmassa kokeillaan uusia toimintamalleja, joiden vaikuttavuutta arvioidaan jatkuvan kehittämisen toimintaperiaatteiden mukaisesti. Tavoitteena on tiedon aikaisempaa parempi hyödyntäminen kehittämistyössä ja päätöksenteossa. Toimintaohjelman toteutuksen osana kehitetään myös yhteistyötä asukkaiden ja asiakkaiden sekä kumppaneiden, kuten järjestöjen, seurakuntien ja poliisin, kanssa toiminnan kaikissa vaiheissa: suunnittelussa, toteutuksessa ja arvioinnissa.

4 TOTEUTUS

Aloite toimintaohjelman käynnistämiseen tuli sivistystoimesta. Valmistelujen edetessä toimintaohjelma laajennettiin kaupunkitasoiseksi, jolloin sivistystoimi sai vastuulleen valmistelun koordinoinnin. Ohjelmasuunnitelman valmistelusta on vastannut Hyvinvointiryhmän valmistelija, lasten ja nuorten palvelujen koordinaattori yhteistyössä suunnitteluryhmän kanssa (Tia Ristimäki, pj, Ulla Boer, Ada Pentinmikko, Elisa Ranta ja Riikka Åstrand). Suunnitteluryhmän jäsenet ovat tehneet valmistelua yhteistyöstä toimialojen johdon ja asiantuntijoiden kanssa.

Suunnittelun edetessä budjetti ja toimenpiteet ovat täsmentyneet Hyvinvointiryhmän

työpajassa ja seminaarissa sekä yhteisissä palavereissa ja keskusteluissa. Toimintaohjelman luonnos esiteltiin valtuustoseminaarissa 6.9.2018. Kaupunginvaltuusto hyväksyi Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman rahoituksen osana talousarvion ja -suunnitelman hyväksyntää 14.11.2018 ja täsmennetty suunnitelma käsitellään kaupunginhallituksen kokouksessa 17.12.2018.

4.1 BUDJETTI

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman toteuttamiseen on budjetoitu kuusi miljoonaa euroa vuosille 2019–2021, kaksi miljoonaa euroa per vuosi. Määräraha budjetoidaan kaupunkitasoisesti yleishallintoon avattavalle kustannuspaikalle, josta sitä siirretään ohjelmasuunnitelman toimenpiteiden toteutukseen käytettyjen kulujen mukaan kunkin vuoden lopussa.

Kaupunginhallitus vahvistaa vuosittain ohjelman seuraavan vuoden päälinjaukset. Vuoden 2019 budjettirakenne ja toimenpiteet kuvataan tarkemmin luvussa 3.3. Vuosien 2020–2021 toimenpiteet sovitaan vuosittain taloussuunnittelun yhteydessä.

4.2 ORGANISOINTI JA VASTUUT

Hyvinvointierojen vähentäminen on monitahoinen haaste, mikä vaatii toimenpiteitä kaikilta toimijoilta. Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma pyrkii omalta osaltaan löytämään ratkaisuja tähän haasteeseen. Onnistuminen edellyttää uudenlaista, yhteensovittavaa johtamista ja uusia toimintamalleja organisaatiorajat ylittävälle yhteiselle työlle. Tämän toteutumiseksi toimintaohjelman toteutus kytketään kaupungin myönteisen erityiskohtelun toimintakokonaisuuteen sekä jo olemassa oleviin kaupungin johtamis- ja koordinaatiorakenteisiin. Toimintaohjelmalle nimetään omistaja, ohjaus- ja projektiryhmä sekä viisi alueryhmää. Tämän lisäksi rekrytoidaan koordinaattori. Toimintaohjelmalle tehdään myös viestintä- ja arviointisuunnitelma.

Ohjausryhmä

Kaupungin johtoryhmä toimii toimintaohjelman ohjausryhmänä. Sen tehtävä on seurata toimintaohjelman toteutusta ja linjata toteutusta tukevien toimenpiteiden toteuttamista. Ohjausryhmä myös varmistaa, että ohjelmalla on tarvittavat onnistumisen edellytyksen. Ohjausryhmän jäsenten tehtävä on edistää ohjelman toteutusta sovittujen linjausten mukaan omalla toimialalla ja edistää toimijoiden sitoutumista ohjelman tavoitteiden mukaiseen yhteiseen työhön. Ohjausryhmä käsittelee Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman etenemistä vähintään kolme kertaa vuodessa.

Projektiryhmä

Toimintaohjelmalle nimetään projektiryhmä, jonka tehtävä on toimia toimintaohjelman kaupunkitasoisena tukirakenteena. Projektiryhmän tehtävä on osallistua toimintaohjelman

vuosittaiseen suunnitteluun sekä toteutuksen, seurannan ja arvioinnin valmisteluun. Sen jäsenet toimivat yhdyshenkilöinä oman toimialan, kaupunkitasoisen hyvinvointityön ja toimintaohjelman toteutuksen välillä. Heidän tehtävänä on viestiä ohjelmaa koskevista linjauksista omalla toimialalla ja edistää toimijoiden sitoutumista ohjelman tavoitteiden mukaiseen yhteiseen työhön. He myös tuovat toimialojen terveiset projektiryhmälle. Projektiryhmän tehtävä on valmistella toimintaohjelman vuosittaiset suunnitelmat, seuranta- ja arviointiraportit sekä tarvittavat linjausehdotukset ohjausryhmälle. Projektiryhmä myös kokoaa ohjausryhmälle esityksen toimintaohjelman toteutusta tukevien alueryhmien ja verkostotapaamisten kokoonpanosta. Projektiryhmä kokoontuu vähintään kuusi kertaa vuodessa.

Toimintaohjelman koordinointi

Toimintaohjelmaan rekrytoidaan osa-aikainen koordinaattori. Hän vastaa toimintaohjelman kaupunkitasoisesta koordinoinnista ja tukee toimenpiteitä toteuttavia tulosalueita toiminnan seurannassa ja arvioinnissa sekä sektorirajat ylittävässä yhteisessä työssä. Hän myös esittelee toimintaohjelman etenemistä ohjausryhmälle, toimii projektiryhmän puheenjohtajana ja osallistuu arvioinnin koordinointiin.

Toimintaohjelma linkitetään osaksi kaupunkitasoista hyvinvointityötä ja johtamista. Hyvinvointiryhmän valmistelija toimii koordinaattorin työparina ja varmistaa Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman linkittymisen osaksi kaupunkitasoista hyvinvointityötä. Tämän lisäksi toimintaohjelmalle nimetään kaupungin johdosta omistaja, jonka tehtävä on kytkeä toimintaohjelman toteutus osaksi kaupungin virallista johtamisrakennetta. Hänen tehtävänsä on tukea koordinaattorin työtä ja tarvittaessa viedä asioita linjattavaksi toimialojen johdolle tai kaupungin johtoryhmään.

Alueryhmät

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman tavoite on vähentää alueellisia hyvinvointieroja. Tuloksellinen toiminta edellyttää alueiden toimijoiden yhteistyöstä ja toimintaohjelman toimenpiteiden kytkemistä aluilla tehtävään työhön. Alueryhmien tehtävä on tukea alueilla toimivien kaupungin työntekijöiden, järjestöjen, seurakuntien ja muiden toimijoiden yhteistä työtä. Alueryhmissä käsitellään myönteisen erityiskohtelun toimenpiteiden etenemistä ja kehitetään alueen toimijoiden omaa ja yhteistä työtä asukkaiden hyvinvointierojen vähentämiseksi. Toimintaohjelman koordinaattori kutsuu alueryhmät koolle vähintään 1–2 kertaa vuodessa. Tapaamiset toteutetaan vuorovaikutusta tukevina toiminnallisina työpajoina.

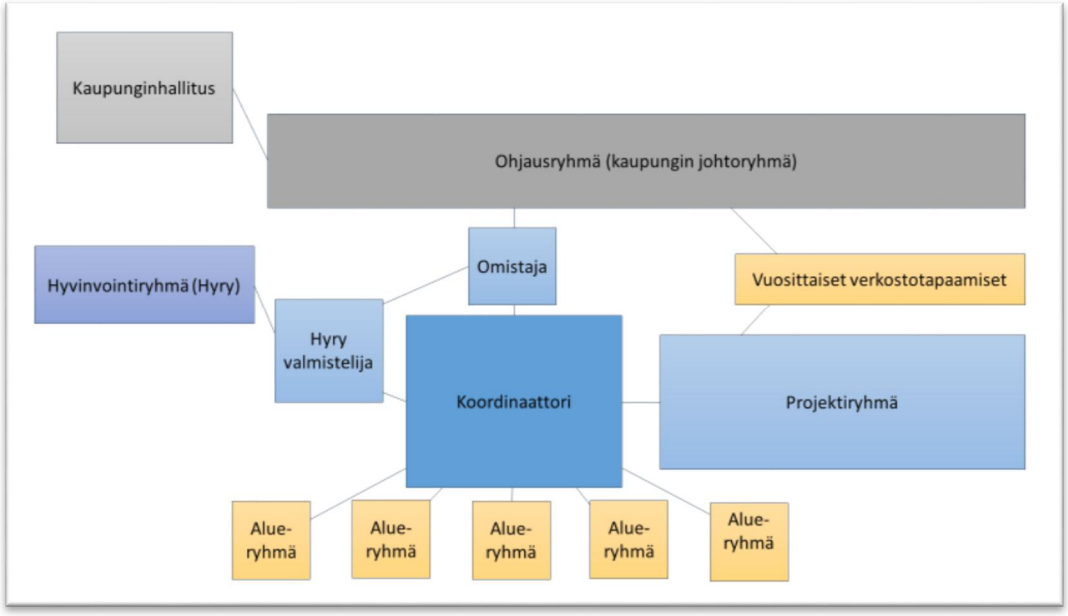
Vuosittainen verkostotapaaminen kumppaneiden kanssa

Toimintaohjelman osana järjestetään vuosittain ohjaus- ja projektiryhmän sekä kumppaneiden yhteinen tapaaminen, jossa käydään läpi toimintaohjelman edistymistä, mietitään jokaisen toimijan omaa ja yhteistä työtä hyvinvointierojen vähentämiseksi sekä tehdään ehdotuksia ohjausryhmän linjattavaksi. Verkostotapaamiseen kutsutaan edustaja oleellisista

kumppanuustoimijoista kuten järjestösektorilta, seurakuntayhtymästä, Kansaneläkelaitokselta, poliisilta ja TE-toimistosta.

Kaupunginhallitus, Hyvinvointiryhmä sekä toimialojen ja tulosalueiden johtoryhmät

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman toteutus kytketään osaksi kaupungin johtamisrakenteita. Kaupunginhallitus seuraa ohjelman toimeenpanoa ja vahvistaa vuosittain ohjelman seuraavan vuoden päälinjaukset taloussuunnittelun yhteydessä. Seurantatiedot esitellään syksyisin kaupunginhallituksen iltakoulussa. Toimintaohjelmaa käsitellään säännöllisesti, vähintään kaksi kertaa vuodessa, toimialojen ja tulosalueiden johtoryhmissä. Tämän lisäksi kaupungin Hyvinvointiryhmä seuraa toimintaohjelman toteutusta kokouksissaan. Toimintaohjelman viestintävastuu on kaupunginjohtajan toimialan viestinnällä. Sen tehtävä on tukea koordinaattoria toimintaohjelman viestimisessä yhdessä tehtävän viestintäsuunnitelman mukaisesti.



Kuva 3. Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman toteutuksen organisointi.

4.3 VUODEN 2019 TOTEUTUS

Vuonna 2019 Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma sisältää yhteensä 24 toimenpidettä. Kullekin toimenpiteelle on nimetty vastuutoimiala. 12 toimenpidettä toteutetaan toimintaohjelmaan varatulla budjetilla. Sosiaali- ja terveyshuollon toimiala osallistuu toimintaohjelman toteutukseen kymmenellä toimenpiteellä oman perustoimintansa puitteissa. Tämän lisäksi toimintaohjelman osana perustetaan toimialojen yhteishankkeena uudenlainen yhteisötalo (esimerkiksi Me-talo) Hakunilaan sekä toteutetaan kesäruokailukokeilu, jonka toteutuksesta vastaa sivistystoimi.

Toimenpiteiden lisäksi toimintaohjelmaan on budjetoitu 50 000 euroa yleiskuluihin, jotka käytetään toimintaohjelman koordinointiin, arviointiin, henkilöstön koulutuksiin, työpajoihin, seminaareihin ja viestintään.

Myönteisen erityskohtelun toimintaohjelman toimenpiteet toimialoittain vuonna 2019	Toimintaohjelman budjetti	Toteutus kohde-alueilla	Toteutus kaupunki-tasoisesti
Maankäytön, ympäristön ja rakentamisen toimiala			
Ympäristön laatutason parantaminen	300 000 €	x	
Kunnossapidon tehostaminen	420 000 €	x	
Asukasyhteistyön kehittäminen	60 000 €	x	
	780 000 €		
Asukaspalvelut			
Suomen kielen opetusta pitkäaikaistyöttömille valmennustaloilla	175 000 €		x
Turvallisuuden ja yhteisöllisyyden vahvistaminen	147 000 €	x	
Alueiden osallistava tukeminen	10 000 €	x	
Tukipalvelujen vahvistaminen rikosasioissa	58 000 €		x
	390 000 €		
Sivistystoimen toimiala			
Varhaiskasvatuksessa pedagogien tai muiden työntekijöiden lisääminen	180 000 €	x	
Erityisnuorisotyöntekijöitä yläkouluille	230 000 €	x	
Erityisnuorisotyöntekijöitä Variaan	200 000 €		x
Tempo-orkesteritoiminnan laajentaminen	50 000 €	x	
Monikulttuurisuusosaamisen lisääminen	100 000 €	x	x
	780 000 €		
Toimintaohjelman yleiset kulut	50 000 €		x
Toimintaohjelman budjetti yhteensä	2 000 000 €		
Kesäruokailukokeilu	-	x	
Sivitystoimi, asukaspalvelut sekä sosiaali- ja terveyshuollon toimiala			
Yhteisötalo (esimerkiksi ME-talo)	-	x	
Sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala			
Neuvolatoiminnan resursseja kohdennetaan alueellisten erityistarpeiden mukaan	-	x	
Kouluterveydenhuollon resursseja pyritään kohdentamaan alueellinen kota-indikaattori huomioiden	-	x	
Kouluissa tehtävää ehkäisevää päihdetyötä kohdennetaan	-	x	
Ammatillisten oppilaitosten opiskeluterveydenhuoltoon kohdistetaan resursseja	-		x
Lastensuojelun systeemisen sosiaalityön kohdentaminen	-	x	
Neuropsykiatrisesti oireilevien lasten ja heidän perheidensä uudet palvelumuodot (SIB –hanke)	-		x
Kotoutumista tukevat toimenpiteet lapsille ja lapsiperheille	-	x	x
Aikuisten ja perheiden sosiaalipalvelut, etsivä ja jalkautuva sosiaalityö/sosiaaliohjaus	-	x	
Yksinäiset vanhukset Vantaalla -selvitys ja etsivä vanhustyö	-	x	
Nuorten ja ikääntyneiden maahanmuuttajien kotoutumisen tuki	-		x

Taulukko 1. Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman toteutus vuonna 2019.

4.3.1 Maankäytön, ympäristön ja rakentamisen toimialan toimenpiteet

Ympäristön laatutason parantaminen

Toimintaohjelman kohdealueilla parannetaan ympäristön laatua esimerkiksi lisäämällä esteettömyyttä, uusimalla pysäkkikatoksia ja parantamalla koulujen piha-alueita yhteistyössä asukkaiden kanssa. Tavoitteena on lisätä ympäristön laatua ja asukkaiden sitoutumista oman asuinalueensa viihtyisyyden parantamiseen ja ylläpitoon.

Kunnossapidon tehostaminen

Toimintaohjelman kohdealueilla tehostetaan kunnossapitoa kesäaikaan, esimerkiksi pitämällä julkiset tilat hyvässä kunnossa ja siisteinä. Alueille tehdään katutaiteen suunnitelmat ja palkataan määräaikainen taiteilija suunnittelemaan sekä toteuttamaan suunnitelmia kesäajaksi. Hyvin hoidettu ympäristö kannustaa asukkaita huolehtimaan omasta asuinympäristöstään paremmin. Panostus ympäristöön lisää myös alueen viihtyvyyttä ja parhaimmillaan houkuttelee alueelle uusia asukkaita.

Asukasyhteistyön kehittäminen

Kuntatekniikan tulosalueelle palkataan vuorovaikutuskoordinaattori. Tavoitteena on kannustaa kohdealueiden asukkaita mukaan oman asuinympäristönsä suunnitteluun ja näin toimien kiinnostumaan myös osallisuudesta sekä vaikuttamisesta.

4.3.2 Asukaspalvelujen toimenpiteet

Suomen kielen opetusta pitkäaikaistyöttömille valmennustaloilla

Valmennustaloilla oleville vantaalaisille maahanmuuttajataustaisille pitkäaikaistyöttömille lisätään suomen kielen opetusta osana kuntouttavaa työtoimintaa. Toimenpide lisää heikon kielitaidon omaavien työttömien maahanmuuttajien valmiuksia selviytyä arjesta ja parantaa heidän työllistymismahdollisuuksiaan. Tavoitteena on vähentää suomen kielen kielitaidon puutteesta johtuvaa heikompaa työmarkkina-asemaa verraten muuhun väestöön.

Turvallisuuden ja yhteisöllisyyden vahvistaminen

Korson suuralueelle avataan asukastila, johon palkataan yhteisötyöntekijä. Asukastilan tarkoitus on yhteisöllisenä tilana ehkäistä yksinäisyyttä ja syrjäytymistä, lisätä sosiaalisia tukiverkostoja ja vahvistaa asukkaiden toimijuutta sekä keskinäistä kohtaamista omassa arjessa ja lähiympäristössä. Asukastilan lisäksi toteutetaan osallistuvan budjetoinnin menetelmällä Meidän Korso -hanke, jossa kehitetään alueellista turvallisuutta yhteistyössä asukkaiden kanssa. Tavoitteena on rohkaista erityisesti asukkaita, jotka eivät oma-aloitteisesti osallistu yhdessä tehtävään turvallisuustyöhön.

Alueiden osallistava tukeminen

Kartoitetaan Mikkolan alueen erilaisten asukasryhmien (esimerkiksi nuorten, työttömien, lapsiperheiden tai maahanmuuttajataustaisten) näkemyksiä hyvinvointieroihin vaikuttavista tekijöistä. Raporttiin kootaan analysoitua tietoa muun muassa asukkaiden näkemyksistä paikallisista palveluista sekä huolenaiheita ja kehittämisehdotuksia alueen kehittämiseksi. Tuloksia voidaan hyödyntää toimintaohjelman jatkosuunnittelussa. Koottua tietoa on mahdollista hyödyntää myös laajemmin myönteisen erityiskohtelun toimintakokonaisuudessa Vantaalla.

Tukipalvelujen vahvistaminen rikosasioissa

Palkataan Suomen Mielenterveysseuran tai Rikosuhripäivystyksen jalkautuva työntekijä Vantaalle. Työntekijän toimialueena on koko Vantaa, erityisesti huomioiden Myönteisen erityiskohtelun kohdealueet. Tavoitteena on tarjota tukipalveluja rikoksen uhreille, heidän läheisilleen ja todistajille jalkautuvan työntekijän ja Rikosuhripäivystyksen Etelä-Suomen aluetoimiston yhteistyössä.

4.3.3 Sivistystoimen toimialan toimenpiteet

Varhaiskasvatuksessa pedagogien tai muiden työntekijöiden lisääminen

Varhaiskasvatuksessa lisätään henkilöstörakenteeseen yksi työntekijä (3+1 henkilöstörakenne) kohdealueiden päiväkodeissa eli palkataan 4,5 uutta työntekijää. He voivat olla varhaiskasvatuksen opettajia, pedagogeja tai muita työntekijöitä. Tavoitteena on

pedagogisen osaamisen vahvistaminen varhaiskasvatuksessa tarjoamalla lisäresursseja toimintaohjelman kohdealueille. Lisäresurssi mahdollistaa yksilöllisemmän opetuksen joustavissa pienryhmissä.

Erityisnuorisotyöntekijöitä yläkouluille

Palkataan erityisnuorisotyöntekijöitä työskentelemään kuudelle yläkoululle kohdealueilla. Työskentelyn pääkohderyhmänä ovat koulujen syrjäytymisvaarassa olevat nuoret. Tarkoituksena on vahvistaa yläkoulun oppilaiden kokonaisvaltaista hyvinvointia yhdessä muiden toimijoiden kanssa. Keskeisimmät toimenpiteet ovat syrjäytymisvaarassa olevien oppilaiden varhainen tunnistaminen ja tukeminen yhteistyössä opettajien ja oppilashuollon henkilöstön kanssa, yhteisöllisyyden vahvistaminen koulussa ja vapaa-ajantoimintojen kytkeminen tukemaan opiskelua. Erityisnuorisotyöntekijät työskentelevät puoliksi yläkouluissa, puoliksi nuorten vapaa-ajalla, tiiviissä yhteistyössä aluenuorisotyön ja paikallisten järjestöjen sekä nuorten perheiden kanssa.

Erityisnuorisotyöntekijöitä Variaan

Ammattioppilaitos Variaan palkataan viisi erityisnuorisotyöntekijää. Tavoitteena on vähentää Varian opiskelijoiden keskeyttämisiä tukemalla heidän hyvinvointiaan kokonaisvaltaisesti, kynnyksettömästi opiskelijoiden jokapäiväisessä arjessa. Keskeisimmät toimenpiteet ovat keskeyttämisvaarassa olevien varhainen tunnistaminen ja tukeminen yhteistyössä opettajien ja opiskeluhuollon henkilöstön kanssa sekä yhteisöllisyyden vahvistaminen ja vapaa-ajan toiminnan järjestäminen oppilaitoksessa. Lisäksi tavoitteena on tiivistää yhteistyötä oppilaitoksen ja aluenuorisotyön, etsivän nuorisotyön ja nuorten työpajojen välillä. Erityisnuorisotyöntekijät tekevät myös yhteistyötä nuorten huoltajien kanssa ja ohjaavat nuoria eteenpäin muihin palveluihin.

Tempo-orkesteritoiminnan laajentaminen

Tempo-orkesteritoimintaa laajennetaan toimintaohjelman kohdealueen kouluun, jossa on muita kouluja enemmän maahanmuuttajataustaisia ja/tai vähävaraisten perheiden lapsia. Tempo-orkesteri tarjoaa lapsille maksuttomat soittimet, soittotunnit ja esiintymiskokemusta. Opetus toteutetaan koulupäivän yhteydessä. Tempo-orkesteri hyödyntää El Sistema -musiikkikasvatusmenetelmää ja sen tavoitteena on tuottaa orkesteriin osallistuville lapsille iloa soittamisesta ja onnistumisen kokemuksia uuden oppimisesta, itsevarmuutta esiintymisistä ja yhteenkuuluvuuden tunnetta yhdessä soittamisesta ja kuulumisesta orkesterin kokoonpanoon.

Monikulttuurisuusosaamisen lisääminen

Vantaa on Suomen monikulttuurisin kunta, mistä johtuen meillä on erityinen haaste kehittää henkilökunnan osaamista toimia kielellisesti, kulttuurisesti ja katsomuksellisesti monimuotoisessa ympäristössä. Kaupungin henkilöstön monikulttuurisuusosaamisen lisääminen helpottaa eri kulttuuritaustoista tulevien kohtaamista ja heidän kotoutumisen tukemista. Monikulttuurisuusosaamista lisätään pitkäkestoisena prosessina, joka sisältää kaupunkitasoisia koulutuksia ja kohdealueiden työntekijöille järjestettyjä työpajoja. Työpajojen tavoitteena on käydä keskustelua henkilöstön ja alueella asuvien maahanmuuttajataustaisten asukkaiden kanssa palvelujen vahvuuksista,

haasteista ja kehittämiskohteista erityisesti kotoutumisen varmistamisen näkökulmasta.

Kesäruokailukokeilu

Kokeillaan lapsille ja nuorille suunnattua kesäruokailua kahdessa toimipaikassa kohdealueilla. Kokeilulla halutaan vahvistaa yhteisen aterian ja toiminnan muodossa lasten ja nuorten kaupungissa vietetyn kesän yhteisöllisyyttä sekä ennalta ehkäistä koettua yksinäisyyttä sekä varmistaa, että alueen lapset saavat arkisin terveellisen aterian kesäloma-aikaankin. Kaupungin tarjoama lounas on tarkoitettu lapsille, mutta aikuiset voivat ottaa yhteiseen pöytään omat eväät. Ruokaa tarjotaan arkisin lounasaikaan. Varhaiskasvatus ja nuorisopalvelut vastaavat toteutuksesta.

4.3.4 Sivistystoimen, asukaspalveluiden sekä sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan toimenpide

Yhteisötalo (esimerkiksi Me-talo)

Luodaan Hakunilaan uudenlainen yhteisötalomalli, joka tukee erityisesti alueen perheitä, kielitaidottomia maahanmuuttajia ja varhaisnuoria sekä tuo yhteen alueen asukkaat matalan kynnyksen toimintaan. Talon toiminta jalkautuu myös neuvolaan, kouluihin, päiväkoteihin, ja nuorisotilalle. Yhteisötalossa tarjotaan myös työkokemuksia ja työharjoittelupaikkoja nuorille aikuisille.

4.3.5 Sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan toimenpiteet

Neuvolatoiminnan resursseja kohdennetaan alueellisten erityistarpeiden mukaan

Neuvolatoiminnan henkilöstöresursseja kohdennetaan myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman kohdealueille. Tavoitteena on varmistaa alueilla tarvittava tuki lapsen terveyden sekä koko perheen hyvinvoinnin edistämiseksi.

Kouluterveydenhuollon resursseja pyritään kohdentamaan alueellinen Kota-indikaattori huomioiden

Kouluterveydenhuollon järjestämisessä pyritään lisäresursoimaan kouluja, jotka sijaitsevat koulutuksellisen tasa-arvon indikaattorin mukaan heikommilla alueilla. Tavoitteena on tukea näiden alueiden peruskouluikäisten lasten terveyttä ja hyvinvointia.

Kouluissa tehtävää ehkäisevää päihdetyötä kohdennetaan

Ehkäisevän päihdetyön yksikkö tuottaa päihteiden käytön ja sen lieveilmiöiden vähentämiseen tähtäävää opetus-, koulutus- ja asiantuntijatyötä. Yksikkö tekee oppilaitosyhteistyötä jatkossa painottaen toiminnassaan myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman kohdealueita.

Ammatillisten oppilaitosten opiskeluterveydenhuoltoon kohdistetaan resursseja

Opiskeluterveydenhuollon resursseja on kohdennettu toisen asteen ammatillisiin oppilaitoksiin. Vuonna 2019 perustettava psykiatrisen sairaanhoitajan vakanssi sijoittuu

opiskeluterveydenhuoltoon ja kohdentuu nuorten mielenterveyden tukemiseen.

Lastensuojelun systeemisen sosiaalityön kohdentaminen

Vantaan lastensuojelussa on vuoden 2018 aikana perustettu systeemisen sosiaalityön tiimi, joka tekee suhdeperustaista sosiaalityötä. Vantaan ensimmäinen tiimi toimii Itä-Vantaan lastensuojelun toiminta-alueella, jossa palvelutarpeet ovat suurimmat. Tiimiin kuuluu sosiaalityöntekijöitä, perheterapeutti ja erityissosiaaliohjaaja. Työntekijää kohden perheitä on tavanomaista vähemmän. Lastensuojelun toimenpiteiden tarkoituksena on turvata lapsen oikeus turvalliseen kasvuympäristöön, tasapainoiseen ja monipuoliseen kehitykseen sekä erityiseen suojeluun.

Neuropsykiatrisesti oireilevien lasten ja heidän perheidensä uudet palvelumuodot (SIB –hanke)

Neuropsykiatrisesti oireilevien lasten ja heidän perheidensä palveluja kehitetään kustannusvaikuttavuushankkeen avulla. Hankekauden aikana tavoite on järjestää kohderyhmälle oikea-aikaisia, varhaisen tuen palveluja ja ehkäistä epätarkoituksenmukaisiin palveluihin ohjautumista. Palveluprosessia kehitetään yhteistyössä sivistystoimen kanssa ja toimenpiteet kohdennetaan koko Vantaan alueelle.

Kotoutumista tukevat toimenpiteet lapsille ja lapsiperheille

Tikkurilan ja Hakunilan alueilla järjestetään 6–12 -vuotiaille musiikkikuorotoimintaa vapaaehtoisyhteistyössä. Maahanmuuttajataustaisten kotivanhempien suomen kielen oppimista tuetaan järjestämällä kielen opetus ja sen aikainen lastenhoito. Ns. kotivanhempitoimintaa järjestetään avoimissa päiväkodeissa yhteystyössä varhaiskasvatuksen ja Vantaan aikuisopiston kanssa. Maahanmuuttajataustaisille lapsiperheille, joissa lapsen ovat 0–5 -vuotiaita, tuetaan kototutumista mm. musiikkileikkikoulun avulla.

Aikuisten ja perheiden sosiaalipalvelut, etsivä ja jalkautuva sosiaalityö/sosiaaliohjaus

Perhepalvelujen aikuisten ja perheiden sosiaalipalvelut -tulosyksikössä vahvistetaan etsivän ja jalkautuvan sosiaalityön työotetta. Sosiaalityön ja sosiaaliohjauksen jalkautuvia työmuotoja pilotoidaan toimintaohjelman kohdealueilla. Samalla selvitetään uusia yhteistyömahdollisuuksia eri toimijoiden kanssa. Jalkautuvan työmuodon tavoitteena on kohdata kaupunkilaisia, tunnistaa palvelutarpeita sekä tukea ja ohjata ihmisiä tarvittavan avun piiriin. Yhteisössä liikkuessaan työntekijät voivat myös tehdä rakenteellista sosiaalityötä.

Yksinäiset vanhukset Vantaalla -selvitys ja etsivä vanhustyö

Vanhus- ja vammaispalveluissa on syksyllä 2018 käynnistynyt “yksinäiset vanhukset Vantaalla” -selvitystyö. Sen tavoitteena on tuottaa selvitys vanhusten yksinäisyyden kokemuksesta sekä keinoista, joilla voidaan löytää itsensä yksinäiseksi kokevia ikäihmisiä Vantaalla. Aloitetaan etsivän/löytävän vanhustyön kehittäminen ja kohdistetaan toimia selvityksen perusteella mahdollisuuksien mukaan myönteisen erityiskohtelun kohdealuille.

Nuorten ja ikääntyneiden maahanmuuttajien kotoutumisen tuki

Perhepalvelujen kotoutumista tukevat palvelut tuottavat järjestöyhteistyössä nuorille (15–30 -vuotiaille) muun muassa kotouttavaa sirkustoimintaa sekä koulutusmahdollisuuksiin tutustuttavaa opintopolku -ryhmätoimintaa. Ikääntyneiden kotoutumista ja hyvinvointia tuetaan yhteistyössä mm. Seremonia-hankkeen kanssa.

5 ARVIOINTI

Toimintaohjelmalle tehdään arviointisuunnitelma. Toimintaohjelman seurannan ja arvioinnin osana kehitetään tiedolla johtamista kokoamalla nykyistä enemmän alueellista sekä väestöryhmittäistä hyvinvointitietoa. Esimerkiksi sosiaali- ja terveydenhuollon toimialalla kehitetään palvelutuotannon alueperusteista arviointia muun muassa uuden Apotti asiakas- ja potilastietojärjestelmän avulla. Tämän lisäksi panostetaan jatkuvan kehittämisen toimintamallin käyttöönottoon Myönteisen erityiskohtelun toimenpiteiden toteuttamisessa, seurannassa, arvioinnissa ja kehittämisessä. Kunkin toimenpiteen vastuutaho selkiyttää toiminnan tavoitteita ja niiden vaikuttavuuden mittaamiseen koottavaa tietoa. Vantaalaisten hyvinvointierojen kehitystä seurataan rekisteritiedon, kyselyaineistojen ja kaupungin omien tietojen avulla. Arviointitiedossa hyödynnetään myös asukkailta ja asiakkailta kerättävää tietoa. Arvioinnista vastaa tutkimuspäällikkö, Hyvinvointiryhmän valmistelija ja koordinaattori yhteistyössä projektiryhmän sekä toimialojen ja tulosalueiden asiantuntijoiden kanssa.

Lähteet

Alueellinen eriytyminen Vantaalla 1995–2015

Ashing Inger: Segregationens utmaningar och hur de kan lösas – ett svenskt perspektiv. Esitys kutsuseminaarissa pääkaupunkiseudun sivistystoimen johdolle ja asiantuntijoille: Miten vastaamme segregaation ja hyvinvointierojen haasteisiin Ruotsissa ja pääkaupunkiseudulla? 9.11.2018.

Bernelius Venla: Hyvinvointierot lasten ja nuorten arjessa: Alueellisia näkökulmia pääkaupunkiseudun nuorten arkikokemuksiin, koulutukseen ja hyvinvointiin. Esitys Hyvinvointiryhmän seminaarissa: Segregaation ja hyvinvointierojen vähentäminen Vantaalla. 24.8.2018.

Bernelius Venla: Hyvinvointierot lasten ja nuorten arjessa: Alueellisia näkökulmia pääkaupunkiseudun nuorten arkikokemuksiin, koulutukseen ja hyvinvointiin. Esitys kutsuseminaarissa pääkaupunkiseudun sivistystoimen johdolle ja asiantuntijoille: Miten vastaamme segregaation ja hyvinvointierojen haasteisiin Ruotsissa ja pääkaupunkiseudulla? 9.11.2018.

Hyvinvointi- ja terveyserot, Terveyden- ja hyvinvoinnin laitoksen www-sivut

Häggroth Sören: Svenska utmaningar för att begränsa boendesegregationen. Esitys Hyvinvointiryhmän seminaarissa: Segregaation ja hyvinvointierojen vähentäminen Vantaalla. 24.8.2018.

Randell Mari: kommenttipuheenvuoro. Esitys Hyvinvointiryhmän seminaarissa: Segregaation ja hyvinvointierojen vähentäminen Vantaalla. 24.8.2018.

Silliman Mikko Isak: Targeted Funding, Immigrant Background, and Educational Outcomes: Evidence from Helsinki's "Positive Discrimination" Policy. VATT working paper 91. Valtion taloudellinen tutkimuskeskus. Helsinki 2017.

Taiteen taikaa varhaiskasvatukseen. Taikava-kehittämishankkeen raportti 2014–2016. Katjamaria Halme, Reeli Karimäki & Sinikka Rusanen (toim.)

Vantaan valtuustokauden strategia 2018–2021

Vantaan hyvinvointiohjelma 2018–2022

Yhteinen hyvinvointi - Hyvinvoinnin ja toimintaympäristön kehitys Vantaalla vuosina 2013–16

Vantaa
Vanda

12 § Kasvupalvelujen erillisratkaisu Uudellamaalla - toteutuksen esiselvityksen rahoitus vuonna 2019

VD/1183/00.01.01.01/2018

RV/JM/AT/NJ

Osana maakunta- ja sosiaali- ja terveydenhuollon uudistusta on vastuu kasvupalvelujen järjestämisestä hallituksen linjausten mukaan vuonna 2019 perustettavilla ja 2021 toimintansa aloittavilla maakunnilla. Kasvupalveluista annetun hallituksen esityksen mukaan Uudenmaan alueella toteutetaan muusta maasta poikkeava ratkaisu, jossa kasvupalvelujen järjestämisvastuu ei ole maakunnalla vaan kuntayhtymällä. Kuntayhtymän perustajajäseniä olisivat pääkaupunkiseudun neljä kaupunkia: Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen. Muilla maakunnan kunnilla olisi mahdollisuus liittyä kuntayhtymän jäseniksi. Kuntayhtymä olisi toimivaltainen tekemään kasvupalveluja koskevia ratkaisuja maakunnan alueella riippumatta siitä, ovatko kaikki kunnat sen jäseniä.

Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajat ovat sopineet kokouksessaan 31.10.2017, että erillisratkaisun valmistelu tehdään kaupunkien omalla rahoituksella. Asia oli kaupunginhallituksessa päätettävänä 5.2.2018 §13.

Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajat nimesivät esivalmistelun ohjausta varten kokouksessaan 21.11.2017 kasvupalveluryhmän, jonka jäseninä ovat elinkeinojohtajat sekä Ilkka Haahtela Helsingistä, Teemu Haapalehto Espoosta ja Jaakko Niinistö Vantaalta. Helsingin elinkeinojohtaja toimii ryhmän puheenjohtajana. Ryhmä päättää tarvittavista muista jäsenistään. Asiantuntijajäseniksi pyydetään ELY:n ja TE-toimiston johdon edustajat. Ryhmä ohjaa erillisratkaisun esitysten valmistelua ja tekee esitykset kaupunginjohtajien kokoukselle. Samassa kokouksessa päätettiin, että pääkaupunkiseudun kaupungit palkkaavat esivalmistelun projektihenkilöstöksi kolme kokoaikaista työntekijää, jotka sijoittuvat kaupunkien organisaatioon.

5.2.2018 §13 esitettiin, että esivalmistelun pohjalta kaupungit voivat aloittaa kuntayhtymän valmistelun ja täytäntöönpanon hallituksen antaessa lakiesityksensä eduskunnalle tiedossa olevan aikataulun mukaan 5.4.2018.

Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajat päättivät kokouksessaan 14.6.2018, että kasvupalveluryhmä voi jatkaa esivalmistelua eduskunnan päätökseen asti. Valmiustila on pidettävä yllä, jotta valmistelua voidaan jatkaa tarvittaessa nopeasti.

Kasvupalvelujen erillisratkaisun projektisuunnitelman ja kuntayhtymän valmistelua on jatkettu ja hahmoteltu vuoteen 2021 saakka. Suunnitelmaa ja valmistelua tarkennetaan työskentelyn edetessä ja se joustaa tarvittaessa lainsäädännön aikataulujen muutosten mukaan. Kuntayhtymän valmistelun osalta projektihenkilöt seuraavat muissa maakunnissa tapahtuvaa kasvupalveluvalmistelua sekä tekevät tiivistä yhteistyötä sote-valmistelun yhdyspintojen osalta.

Eduskunnan tulee viimeistään istuntokauden viimeisessä täysistunnossa 15.3.2018 hyväksyä Uudenmaan erillisratkaisua koskeva laki (HE 35/2018 laki alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista sekä laki kasvupalveluiden järjestämisestä Uudellamaalla). Mikäli esitystä ei hyväksytä ennen vaaleja, esitys raukeaa.

Esivalmistelun kustannukset koostuvat projektihenkilön palkkaus- ja matkakustannuksista sekä kasvupalvelujen selvitys- ja muihin kuluihin enintään 25 000 e.

Esivalmistelun kustannukset esitetään maksettavaksi kaupunginhallituksen käyttövaroista.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 12

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä määrältään enintään 25 000 euron suuruiset Uudenmaan kasvupalvelujen erillisratkaisun esiselvityskustannukset vuodelle 2019 maksettavaksi kaupunginhallituksen käyttövaroista menokohdalta 10 40 50 000.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
asukaspalveluiden apulaiskaupunginjohtaja Jaakko Niinistö, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

13 § **Korkeimman hallinto-oikeuden päätös koskien palkan takaisinperintää**

VD/8799/01.02.01.05/2014

RV/ST/NK/HY-L

Vantaan kaupungin henkilöstöpalvelupäällikkö on 30.12.2014 § 25 päättänyt periä T.T.ltä takaisin aiheettomasti maksettua palkkaa ajalta 1.1.2011–28.2.2014 yhteensä 9 729,52 euroa.

Vantaan kaupunginhallitus on 2.3.2015 § 10 hylännyt T.T.:n henkilöstöpalvelupäällikön päätöksestä tekemän oikaisuvaatimuksen.

Helsingin hallinto-oikeus on tehnyt 31.10.2016 päätöksen, jolla se on kumonnut kaupunginhallituksen päätöksen 2.3.2015 § 10 ja henkilöstöpalvelupäällikön päätöksen 30.12.2014 § 25 sekä velvoittanut Vantaan kaupungin korvaamaan T.T.:lle oikeudenkäyntikulut korkoineen.

Vantaan kaupunginhallitus on 28.11.2016 § 9 tehnyt valituksen korkeimmalle hallinto-oikeudelle ja vaatinut hallinto-oikeuden päätöksen kumoamista sekä T.T.:n Vantaan kaupunginhallituksen päätöksestä 2.3.2015 (§ 10) tekemän valituksen oikeudenkäyntikulujen korvaamista koskevien vaatimuksien hylkäämistä.

Korkein hallinto-oikeus on 19.11.2018 tekemällään päätöksellä dnro 4189/3/16 kumonnut Helsingin hallinto-oikeuden päätöksen Vantaan kaupunginhallituksen valituksesta ja hylännyt T.T.:n hallinto-oikeudelle tekemän valituksen, jolloin Vantaan kaupungin henkilöstöpalvelupäällikön päätös 30.12.2014 § 25 jää voimaan.

Korkeimman hallinto-oikeuden päätös on dnro 4189/3/16 on nähtävillä kokouksessa.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 13

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään merkitä tiedoksi korkeimman hallinto-oikeuden päätös dnro 4189/3/16.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

14 § **Sopimus osallistumisesta Maahanmuuttajataustaiset vähemmistöt ja identiteetit -tutkimushankkeeseen**

VD/9970/02.08.00.00/2018

RV/HL/HY-L

Maahanmuuttajien identiteettiä koskevalla tutkimuksella tietoperustaa kotouttamistoimille

Kansainvälinen muuttoliike on tällä hetkellä ja ennusteiden mukaan myös tulevaisuudessa globaali, laajasti yhteiskuntiin ja yksilöiden elämään vaikuttava ilmiö. Eri taustoista tulevien maahanmuuttajien määrä kasvaa Suomessakin nopeasti. Maahanmuuttajaväestö keskittyy suurimpiin kaupunkeihin, erityisesti pääkaupunkiseudulle. Vantaalla maahanmuuttajaväestön osuus koko väestöstä lähentelee jo 20 prosenttia ja osuuden ennustetaan jatkavan nopeaa kasvuaan lähivuosina.

Maahanmuuttajien identiteeteistä ja asenteista on vähän laajamittaista ja yleistettävää, kyselytutkimuksiin pohjautuvaa tietoa. Maahanmuuttajat ja kielivähemmistöt ovat usein julkisen keskustelun kohteena, ja asenneilmapiirissä on monia huolestuttavia piirteitä. Maahanmuuttajien kotoutuminen tapahtuu kaupungeissa ja kotoutumisen haasteet tulevat esiin erityisesti suurimmissa kaupungeissa.

Tutkimuksessa kartoitetaan minkä tekijöiden varaan eri maahanmuuttajataustaisten vähemmistöjen identiteetit rakentuvat, millainen on heidän yhteiskunnallinen asiaorientaationsa ja mitä asioita he pitävät tärkeinä. Tutkimuksessa analysoidaan myös, miten heidän identiteettinsä nivoutuvat suomalaisuuteen ja suomalaiseen yhteiskuntaan. Tutkimus tarjoaa monikulttuuristuvaan Suomeen perustietoa sekä välineitä muun muassa poliittiseen päätöksentekoon ja palvelujen kehittämiseen.

Tutkimus on jatkotutkimus Suomen Kulttuurirahaston ja e2:n *Suomalaisten identiteetit* -tutkimukselle, joka kattaa suomen- ja ruotsinkielisen väestön. Jatkotutkimus mahdollistaa ainutlaatuisen vertailun suomen- ja ruotsinkielisten sekä muunkielisten identiteettien ja asenteiden välillä. Vastaavaa tutkimusta ei ole tehty aiemmin. Lisäksi voidaan vertailla eroavatko esimerkiksi pääkaupunkiseudulla asuvat maahanmuuttajataustaiset muualla Suomessa asuvista saman vähemmistön edustajista.

Tutkimusta rahoittavat Suomen kulttuurirahasto, oikeusministeriö, e2 Tutkimus sekä Vantaan, Helsingin ja Espoon kaupungit. Tutkimushankkeen kokonaisbudjetti on 435 393,00 euroa. Vantaan osuus tästä on 43 000, 00 euroa. Tutkimus valmistuu vuoden 2019 aikana.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 14

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) tehdä sopimus Maahanmuuttajataustaiset vähemmistöt ja identiteetit -tutkimushankkeeseen osallistumisesta,
b) oikeuttaa kaupunginjohtaja allekirjoittamaan yllä mainittu sopimus ja tekemään sopimukseen tarvittaessa teknisiä tarkennuksia, ja
c) maksaa kustannukset 43 000 euroa kaupunginhallituksen vuoden 2019 käyttövaroista 10 40 50 000.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- sopimus Maahanmuuttajataustaiset vähemmistöt ja identiteetit -tutkimushankkeeseen osallistumisesta

Täytäntöönpano: taloussuunnittelu

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
tutkimuspäällikkö Henrik Lönnqvist, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

1. Hankkeen nimi:

Vähemmistöt ja identiteetit -tutkimus

Osapuolet:

Edistysmielisen tutkimuksen yhdistys ry / e2 Tutkimus (toteuttaja)
Y-tunnus 2058184-2
Eerikinkatu 28
00180 HELSINKI
Hankkeen yhteyshenkilö ja hänen yhteystietonsa: Karina Jutila, puh. 050 5515 316

Vantaan kaupunki (tilaaja)
Y-tunnus 0124610-9
Asematie 7
01300 Vantaa
Hankkeen yhteyshenkilö: Henrik Lönnqvist, puh. 050 3181582

2. Sopimuksen tarkoitus

Tällä sopimuksella sovitaan, että Vantaan kaupunki rahoittaa Vähemmistöt ja identiteetit -tutkimusta 43.000,00 eurolla ja että tutkimus toteutetaan liitteenä olevan työsuunnitelman mukaisesti. Tutkimushankkeen kokonaisbudjetti on 435.393,00 euroa. Tutkimusta rahoittavat Vantaan kaupungin lisäksi oikeusministeriö, e2 Tutkimus, Suomen kulttuurirahasto sekä Espoon ja Helsingin kaupungit. Hankkeen on tarkoitus valmistua vuoden 2019 aikana.

3. Sopimuksen voimassaoloaika

Tämä sopimus astuu voimaan kunkin sopijaosapuolen osalta heidän allekirjoitettuaan sopimuksen. Sopimus on voimassa, kunnes sopimuksen kohteena oleva hanke päättyy. Sopimuksen omistus- ja käyttöoikeuksia koskevat säännökset ovat kuitenkin voimassa myös sopimuksen voimassaolon lakattua.

4. Palvelun rahoitus ja laskutus

Tällä sopimuksella rahoittaja sitoutuu maksamaan toteuttajalle palvelusta yhteensä 43.000,00 (neljäkymmentäkolmetuhatta) euroa toteuttajan lähettämää laskua vastaan. Laskun päiväys ja eräpäivä ovat tammikuussa 2019.

Laskusta tulee käydä ilmi arvonlisäverottomuuden peruste. Laskuun viitteeksi sopimuksen numero/päiväys.

Toteuttaja lähettää Vantaan kaupungille laskun osoitteeseen:
Vantaan kaupunki
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki

5. Hankkeen seuranta ja raportointi

Hankkeelle perustetaan seurantaryhmä, joka ohjaa ja seuraa toteutusta. Hankkeen rahoittajilla on mahdollisuus nimetä edustajansa seurantaryhmään. Hankkeen toteuttaja raportoi toteutuksen etenemisestä seurantaryhmän kokouksissa.

6. Tutkimuksen tulosten ja aineiston tekijänoikeudet

Omistus- ja tekijänoikeudet toimeksiannon mukaiseen tutkimukseen kuuluvat kaikille tutkimuksen rahoittajille ja toteuttajalle, ellei rahoittajien ja toteuttajan kesken toisin sovita.

Tutkimuksen kuluessa kertyneen aineiston asianmukaisesta käsittelystä, säilyttämisestä ja arkistoinnista vastaa toteuttaja hankkeen toteutuksen ajan. Aineisto luovutetaan hankkeen päätyttyä Yhteiskuntatieteelliseen tietoarkistoon tutkimuskäyttöön.

7. Sopimuksen muuttaminen ja täydentäminen

Tätä sopimusta voidaan muuttaa tai täydentää vain, jos sopijaosapuolet ovat siitä kirjallisesti sopineet.

8. Sopimusasiakirjat

Tämän sopimuksen liitteenä on hankkeen työsuunnitelma.

9. Erimielisyydet ja riitaisuudet

Tästä sopimuksesta mahdollisesti aiheutuvat erimielisyydet ja riitaisuudet ratkaistaan ensisijaisesti neuvotteluilla.

10. Sopimusasiakirjojen lukumäärä

Tämä sopimus on laadittu kahtena (2) samansanaisena kappaleena, yksi kummallekin sopijaosapuolelle.

11. Allekirjoitukset

Paikka ja päivämäärä: Vantaalla 2018

Vantaan kaupunki

_____

Ritva Viljanen
kaupunginjohtaja

Paikka ja päivämäärä: Helsinki 2018

e2 Tutkimus /Edistysmielisen tutkimuksen yhdistys ry.

_____

Karina Jutila
johtaja

15 § **Oikaisuvaatimuksen vastine takaisinperintää koskevaan henkilöstöpäällikön päätökseen § 11 / 2018**

VD/9878/01.02.01.05/2018

RV/K-ML/MN/HY-L

O.L.:lta on saapunut 16.11.2018 Vantaan kaupungin kirjaamoon oikaisuvaatimus, jossa O.L. on vaatinut, että henkilöstöpäällikkö Aija Heiskasen 29.10.2018 tekemä takaisinperintäpäätös § 11/2018 kumotaan lainvastaisena ja epätarkoituksenmukaisena. Mikäli takaisinperintäpäätöstä ei kumota, O.L. on vaatinut, että takaisinperintäpäätöstä kohtuullistetaan merkittävästi kunnallisen viranhaltijalain 56 §:n perusteella. O.L. on toimittanut oikaisuvaatimuksensa tueksi liitteitä ja ne ovat saapuneet Vantaan kaupungin kirjaamoon 19.11.2018 ja 21.11.2018.

Henkilöstökeskus toteaa oikaisuvaatimuksesta seuraavaa:

Oikeus takaisinperintään

Kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain (jäljempänä viranhaltijalaki) 56 §:n 1 momentin mukaan aiheettomasti maksettu palkka tai muu palvelussuhteesta johtuvan taloudellisen etuuden määrä saadaan periä takaisin. Takaisinperintä voidaan suorittaa myös siten, että perittävä määrä vähennetään seuraavan tai seuraavien palkanmaksujen yhteydessä viranhaltijan palkasta, jos tämä on edelleen saman työnantajan palveluksessa.

Erehdyksestä johtunut virhe

Vantaan kaupunki on maksanut luokanopettaja OL:lle aiheettomasti palkkaa 1.6.2016 -31.7.2018 väliseltä ajalta yhteensä 21250,24 euroa bruttona. Aiheeton palkanmaksu johtui virheellisesti maksetusta vuosisidonnaisesta lisästä. Vuosisidonnaisen lisän virheellinen maksu on johtunut Vantaan kaupungin palkanlaskijan virheestä. Palkanlaskija on tulkinnut OVTES:n vuosisidonnaisten lisien maksuperustetta virheellisesti, mistä johtuen OL on saanut perusteetonta etua.

Vantaan kaupungilla on työnantajana oikeus ja velvollisuus korjata palkanmaksussa tapahtunut erehdyksestä johtunut virhe.

Oikeuskirjallisuudessa takaisinperinnän on katsottu olevan mahdollista myös tilanteessa, jossa virkaehtosopimusta on tulkittu virheellisesti ja viranhaltija on virheellisen tulkinnan takia saanut aiheettomia palkkaetuja. Oikeuskirjallisuuden (Hirvonen – Mäkinen, Kunnallinen viranhaltija – Oikeudellisen aseman sääntely 2006 s. 378) mukaan aiheeton palkanmaksu voi johtua esimerkiksi lasku- tai kirjoitusvirheestä taikka virkaehtosopimuksen virheellisestä tulkinnasta.

Kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain 56 §:n 3 momentin mukaan työnantaja voi luopua takaisinperinnästä kokonaan tai osittain, jos takaisinperintää on olosuhteet huomioon ottaen pidettävä kohtuuttomana tai jos aiheettomasti maksettu määrä on vähäinen. Vantaan kaupunki toteaa, että takaisinperintä ei ole kohtuutonta eikä aiheettomasti maksettu määrä ole vähäinen.

Lain esitöiden (HE 196/2002 vp) mukaan, jos viranhaltija on esimerkiksi harhaanjohtavilla selvityksillä tai muutoin vastaavalla tavalla vaikuttanut virheellisen päätöksen tai muun virheen syntymiseen, liikaa maksettu palkka on perittävä takaisin kokonaan. Vantaan kaupunki toteaa, että OL on vaikuttanut

virheelliseen päätökseen vuosisidonnaisten lisien maksamisesta, koska hän on ollut tietoinen siitä, että vuosisidonnaiset lisät eivät hänelle kuulu. O.L. on yli kahden vuoden ajan ottanut vuosisidonnaiset lisät vastaan, vaikka hän on ainakin osin ollut tietoinen siitä, että ne eivät hänelle kuulu.

O.L.:n vuosisidonnaisten lisien maksu ei ole perustunut Vantaan kaupungin palkanlaskijan toimivaltaisena viranomaisena tekemään lainvoimaiseen hallintopäätökseen, jossa vuosisidonnaisten lisien soveltamisen edellytyksiä olisi nimenomaisesti tutkittu ja harkittu, vaan siihen, että palkanlaskijalle on syntynyt virheellinen käsitys siitä, että O.L.:lla olisi oikeus vuosisidonnaisten lisien kohdan soveltamiseen.

Luottamuksensuoja

O.L. on oikaisuvaatimuksessaan vedonnut luottamuksensuojanperiaatteeseen. O.L.:n mukaan luottamuksensuojanperiaatteen soveltamisen edellytyksenä, on, että päätös ei perustu asianosaisten antamiin virheellisiin tai olennaisesti puutteellisiin tietoihin. O.L.:n mukaan hän ei ole missään vaiheessa antanut virheellisiä eikä puutteellisia tietoja ja hänellä on ollut täysi syy luottaa siihen, että hänen palkkansa on maksettu oikein.

Luottamuksensuojaan viitaten, Vantaan kaupunki toteaa, että luottamuksen suojaaminen edellyttää, että suojaan vetoava on ollut vilpittömässä mielessä. O.L. ei ole ollut vilpittömässä mielessä. O.L. on toimittanut oikaisuvaatimuksensa liitteenä rehtori EK:n lausunnon asiassa. EK lausunnossaan vahvistaa, että O.L. on todennut palvelussuhteensa alkuvaiheessa, että vuosisidonnaiset lisät eivät hänelle kuulu, koska hän on eläkkeellä. Näin ollen O.L. on ollut hyvin tietoinen alusta lähtien saamansa suorituksen perusteettomuudesta eli siitä, että vuosisidonnaiset lisät eivät hänelle kuulu. Siten O.L. ei voi vedota luottamuksensuojaan.

Oikeuskirjallisuudessa pääsääntönä on, että vastaanottajan on palautettava perusteeton etu riippumatta siitä, onko hän aiheuttanut varallisuudensiirron vai ei. Perusteettoman edun palautusta ei muun muassa estä se, että tappion kärsijä on vapaasta tahdostaan tehnyt suorituksen tai se, että edunsaaja on ollut vilpittömässä mielessä saamansa edun perusteettomuuden suhteen. Kuten todettua, vaikka O.L. olisikin ollut vilpittömässä mielessä, niin perusteeton etu eli takaisinperittävä summa on joka tapauksessa palautettava.

OL:n viittaus koskien yhdenvertaisuuslakiin ja aluehallintoviraston kantaan

O.L. on oikaisuvaatimuksessaan myös tuonut ilmi yhdenvertaisuuslain 8 §:n. O.L.:n mukaan vuosisidonnaisten lisien maksamatta jättäminen sillä perusteella, että O.L. on jo eläköitynyt toisesta tehtävästä, on yhdenvertaisuuslain vastainen. O.L.:n mukaan saman kannan on ottanut Pohjois-Suomen aluehallintovirasto.

Edellä mainittuun viitaten, Vantaan kaupunki toteaa, että aluehallintoviraston antamat ratkaisut eivät ole tuomioistuimen päätöksiä vaan lähinnä hallinnollista ohjausta yksittäiseen tilanteeseen liittyen. Aluehallintoviraston päätöksistä ei voi edes hakea muutosta.

Aluehallintovirastolla ei ole laissa säädettyä, ministeriön ohjeistukseen tai hallitusohjelmakirjauksiin perustuvaa toimivaltaa tai tehtäviä opettajien tai muunkaan kunnan henkilöstön virka- ja työehtosopimuksen määräyksien tulkintaan liittyen. Aluehallintovirasto antaa valvontapyyntöön tai kanteluun liittyen ratkaisun, joka ei ole varsinainen päätös. Näissä ratkaisuissa ei oteta tai voida ottaa kantaa kunnallisten virka- ja työehtosopimusten tulkintaan liittyvien päätöksien tai tulkintakäytäntöjen

oikeellisuuteen ja menettelytapoihin, koska aluehallintovirastolla ei ole tähän edes toimivaltaa. Virka- ja työehtosopimuksien tulkinnan ja soveltamisen osalta ratkaisujen lainmukaisuus ratkaistaan riippumattomissa tuomioistuimisissa, ensisijaisesti työtuomioistuimessa.

Vantaan kaupunki toteaa, että virka- ja työehtosopimuksen palkkausperusteiden eroavaisuuksissa ei ole kyse yhdenvertaisuuslaissa tarkoitetusta syrjinnästä. Palkkausperusteiden eroavuudet eivät myöskään riko työnantajan velvollisuutta kohdella henkilöstöään tasapuolisesti, koska palkkauksen eroavaisuudet perustuvat hyväksyttyyn palkkausjärjestelmään. Virka- ja työehtosopimukset ovat normisopimuksia, joiden sopimuskompetenssin rajat tulevat lainsäädännöstä. Järjestelmä on nimenomaisesti sopimusoikeutta, josta työnantajan ja työntekijöiden edustajat sopivat yhdessä. Työaikaan ja palkkaukseen liittyvät määräykset kuuluvat virka- ja työehtosopimuksilla sovittaviin palvelussuhteen ehtoihin.

Näin ollen Vantaan kaupunki toteaa, että se ei ole rikkonut yhdenvertaisuuslakia eikä aluehallintoviraston kannalla asiassa on merkitystä edellä mainituin perustein.

OL:n viittaus hallintolain 50 §:ään

OL on oikaisuvaatimuksessaan katsonut, että hallintolaki ja lain 50 § suojaavat häntä tässä tapauksessa.

Vantaan kaupunki toteaa, että henkilöstöpäällikön päätöksessä 29.10.2018 § 11/2018 ei ole ollut mitään hallintolain 50 §:n mukaista asiavirhettä, mikä pitäisi korjata. Edellä mainittu päätös ei ole ollut virheellinen. Näin ollen O.L.:n viittauksella hallintolain 50 §:ään ei ole merkitystä, koska kyseinen lainkohta ei sovellu asiaan.

Takaisinperinnän kohtuuttomuus

Lain esitöissä todetaan, että säännöksessä tarkoitetussa kohtuuttomuudessa olisi kysymys lähinnä taloudellisesta kohtuuttomuudesta. Oikeuskirjallisuudessa on todettu, että viranhaltijalain 56 §:n tulkinnassa on lähdettävä siitä, että takaisinperintä on pääsääntö, josta voidaan luopua vain laissa luetelluilla perusteilla.

O.L. ei ole oikaisuvaatimuksessaan millään tasolla tuonut ilmi sitä, että takaisinperintä hänen tilanteessaan olisi kohtuutonta. O.L. ei ole esittänyt mitään taloudellisia syitä sille, miksi takaisinperintää tulisi kohtuullistaa. Vantaan kaupunki toteaa, että takaisinperintää ei voida pitää kohtuuttomana. Takaisinperintä tapahtuu O.L.:n palkasta vähentämällä kohtuullisin kuukausierin.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 15

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään edellä esitetyin perustein hylätä 16.11.2018 päivätty oikaisuvaatimus takaisinperinnästä henkilöstöpäällikön päätöksestä 29.10.2018 § 11/2018.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: henkilöstökeskus

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
henkilöstöjohtaja Kirsi-Marja Lievonen, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

16 § Oikaisuvaatimuksen vastine vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 93 / 2018

VD/5138/03.01.02.01/2018

ML/HN/HY-L

Hakija on 6.7.2018 toimittanut Vantaan kaupungille vaatimuksen, jolla hakija vaatii vahinkorahaston asiamiehen päätöksen 93 § 2018 oikaisemista.

Alun perin hakija on 1.6.2018 esittänyt Vantaan kaupungille vahingonkorvausvaatimuksen, koska hakijan ajoneuvo vaurioitui hakijan mukaan kaupungin suorittaman tien kunnossapidon seurauksena. Hakija vaati ajoneuvolleen aiheutuneiden vaurioiden korvaamista, yhteensä 2089,47 euroa.

Vahinkorahaston asiamies on 3.7.2018 hylännyt hakijan esittämän korvausvaatimuksen sillä perusteella, että hakijan ajoneuvolle aiheutunut vahinko ei johdu Vantaan kaupungin tuottamuksesta.

Nyt käsiteltävässä oikaisuvaatimuksessa hakija edelleen vaatii, että Vantaan kaupungin on suoritettava vahingonkorvauksena hakijalle ajoneuvon korjauskustannukset alkuperäisen vaatimuksen mukaisesti. Vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n mukaan korvausvelvollisuus syntyy sille, joka tahallaan tai huolimattomuudellaan aiheuttaa toiselle vahinkoa. Korvauksen hakijan tulee osoittaa aiheutunut vahinko, vahingonaiheuttajan tuottamus sekä näiden välinen syy-yhteys.

Hakija on esittänyt, että ajoneuvolle on aiheutunut maalipintavaurioita kivien iskeydyttyä ajoneuvon vasempaan kylkeen. Hakijan esittämissä valokuvissa on kuitenkin näkyvissä ainoastaan kuraroiskeita. Vantaan kaupungin vastaavan tiemestarin mukaan kuraroiskeita syntyy, kun imulakaisukone katua puhdistaessaan imee irtotavara-ainesta säiliöön, ja ne lähtevät ajoneuvon pinnasta pois vedellä.

Hakija on vedonnut automaalaamon lausuntoon siitä, että ajoneuvolle aiheutuneet vahingot ovat syntyneet jonkinlaisen kivisateen seurauksena. Asiassa on kuitenkin jäänyt näyttämättä toteen se, että vahinko olisi tapahtunut hakijan esittämällä tavalla Vantaan kaupungin suorittaman kadunpuhdistuksen yhteydessä.

Hakija on esittänyt, että kivisade on kohdistunut pysäköitynä olleen ajoneuvon vasempaan kylkeen. Väite on ristiriidassa hakijan esittämän näytön sekä vastaavan tiemestarin lausunnon kanssa. Vastaava tiemestari toteaa lausunnossaan, että katujen puhdistus toteutetaan osoitteessa Pakkalanrinne 10 siten, että hienoaines pestään painepesulla kevyenliikenteenväylältä kadulle päin. Tämä suoritusjärjestys on nähtävissä myös hakijan toimittamassa valokuvassa.

Kyseisestä suoritusjärjestyksestä johtuen, jos ajoradan ja kevyenliikenteenväylän välissä olevissa pysäköintiruuduissa on ajoneuvoja, ei puhdistusta voida suorittaa. Hakijan mukaan ajoneuvo on tapahtumahetkellä ollut pysäköitynä pysäköintiruutuun, minkä seurauksena olisi, että puhdistustyö ei olisi ollut mahdollista kyseisessä kohdassa. Lisäksi hakija on esittänyt, että vauriot ovat kohdistuneet ajoneuvon vasemmalle puolelle. Ottaen huomioon painepesun kohdistumisen kevyenliikenteenväylän puolelta ajoradalle päin (oikealta vasemmalle), ei ole uskottavaa, että esitetyt vauriot olisivat syntyneet kadun puhdistamisen johdosta.

Esitetyn näytön perusteella asiassa on hakijan esittämän tapahtumakulun sijaan pidettävä todennäköisenä sitä, että ajoneuvolle aiheutunut vaurio ei ole syntynyt Vantaan kaupungin suorittaman tien puhdistuksen seurauksena.

Vantaan kaupungin vastuulle ei voida lukea sellaista vahinkoa, joka on tapahtunut sen menettelystä riippumatta. Kyseessä ei ole ollut vahinko, jonka Vantaan kaupunki olisi tahallaan tai huolimattomuudellaan aiheuttanut.

Hakija ei ole vaatimuksessaan esittänyt sellaista uutta näyttöä, jonka perusteella päätöstä tulisi muuttaa.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan lakimies esittää, että hakijan oikaisuvaatimus tulisi hylätä.

Oikaisuvaatimus, vahinkorahaston asiamiehen päätös sekä vahinkorahaston päätöksen valmisteluvaiheessa käytössä ollut lausunto ja muu asiaan vaikuttanut materiaali ovat nähtävänä kokouksessa.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 16

Konsernipalveluiden apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään edellä esitetyin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 93 / 2018.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
vahinkorahaston asiamies Hannele Nordman, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

17 § **Oikaisuvaatimuksen vastine vahingonkorvausta koskevaan vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 120 / 2018**

VD/6976/03.01.02.01/2018

ML/HN/HY-L

Hakija (T.M) on 23.8.2018 esittänyt Vantaan kaupungille vahingonkorvausvaatimuksen. Hakija vaati ajoneuvolleen aiheutuneiden vaurioiden korvaamista, yhteensä 1020 euroa, koska hakijan ajoneuvo oli 20.8.2018 vaurioitunut Vantaalla Kehäkukantiellä. Hakijan mukaan katualueen reunakivetykset eivät olleet lain edellyttämällä tavalla tyydyttävässä kunnossa.

Vahinkorahaston asiamies on 5.10.2018 päätöksellään 120 § 2018 hylännyt hakijan esittämän korvausvaatimuksen sillä perusteella, että asiassa on jäänyt epäselväksi Vantaan kaupungin mahdollinen tuottamus ja sen yhteys aiheutuneeseen vahinkoon. Vantaan kaupungin mukaan vahinko ei ole johtunut kadun kunnossapitoon liittyvästä laiminlyönnistä, koska katualue on ollut kunnossapitolain tarkoittamalla tavalla tyydyttävässä kunnossa.

Hakija on 16.10.2018 toimittanut Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen, jolla hakija vaatii vahinkorahaston asiamiehen päätöksen muuttamista. Hakija vaatii, että Vantaan kaupungin on suoritettava vahingonkorvauksena hakijalle ajoneuvon rikkoutuneet renkaat ja vanne vaatimuksen mukaisesti.
Vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n mukaan korvausvelvollisuus syntyy sille, joka tahallaan tai huolimattomuudellaan aiheuttaa toiselle vahinkoa. Korvauksen hakijan tulee osoittaa aiheutunut vahinko, vahingonaiheuttajan tuottamus sekä näiden välinen syy-yhteys.

Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain 4 §:n mukaan kadun kunnossapito kuuluu kunnalle. Lain 3 §:n mukaan kadun kunnossapito käsittää ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Hallituksen esityksen (HE 281/2004) mukaan jos kadun kunnossapidosta vastuussa olevan havaitaan laiminlyöneen velvollisuutensa pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa, kuten viivyttelemällä kadulta vaadittavan kunnossapitotason saavuttamisessa, siitä voi seurata vahingonkorvausvastuu.

Kunnan vastuu katualueen kunnossapitäjänä määräytyy vahingonkorvauslain mutta myös oikeuskäytännössä kehittyneiden erityisten periaatteiden pohjalta. Lähtökohtina ovat toisaalta tienpitäjän korostettu huolellisuusvelvollisuus ja toisaalta vastuuvapaus tilanteissa, joissa vahinko on ollut ennalta-arvaamaton tai joissa se ei ole ollut kohtuullisin toimenpitein torjuttavissa. (KKO 1998:147) Kunnalta ei voida myöskään aina edellyttää vaaraa aiheuttavan seikan heti tapahtuvaa poistamista. (Hemmo, 2005, s. 38)

Tieliikennelain 3 §:n mukaan tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tieliikennelain 23 §:n mukaan ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioon ottaen muun ohella tien kunto, sää, keli, näkyvyys sekä liikenneolosuhteet.

Vantaan kaupungin vastaavan tiemestarin 21.9.2018 laatiman lausunnon mukaan katujen ylläpidolla ei ole ollut tietoa tai havaintoa mahdollisista reunakivien puutteista. Lausunnon mukaan auraustöiden irrottamat reunakivet on kerätty pois jo kevään/alkukesän 2018 aikana. Lausunnon mukaan

maastotarkastuksessa ei ole havaittu irtonaisia reunakiviä ajoradalla vaan ajoneuvon kuljettaja on ilmeisesti väistänyt niin reunaan, että ajoneuvon rengas on osunut tienvieressä olevaan reunakivilinjaan. Lausunnon mukaan reunakivilinjasta puuttuu osin kiviä välistä, mutta ne eivät aiheuta vaaraa, mikäli niitä päin ei aja/törmää.

Vantaan kaupungin vastaava tiemestari on antanut asiassa 28.11.2018 lisälausunnon. Lisälausunnossa korostetaan edelleen, ettei maastotarkastuksessa ole havaittu irtonaisia reunakiviä ajoradalla vaan ajoneuvon kuljettaja on ilmeisesti väistänyt niin reunaan, että ajoneuvon rengas on osunut tienvieressä olevaan reunakivilinjaan eli osunut tielinjan rakenteisiin. Kuten lausunnossa todetaan lähtökohtaisesti katukivetys on tienrakenteen osa mikä selkeyttää tielinjaa. Samanlaisia tien rakenteita ovat mm. kuivatus järjestelmät/rumpujen päät, liikennemerkit, porttaalien jalustat jne. Ajoneuvon rengas voi myös rikkoutua, jos törmää ”ehjäänkin” reunakivilinjaan. Kunnossapidon näkemyksen mukaan kyseessä ei ole kunnossapidon laiminlyönnistä. Jos ajoneuvolla ei mahduta ohittamaan turvallisesti esim. pysäköityä autoa/estettä niin tienliikenne lain mukaan kuljettajan tulee pysäyttää ajoneuvo tai käyttää vaihtoehtoisia reittejä.

Korvausvaatimuksessa ei ole osoitettu, että Vantaan kaupunki olisi laiminlyönyt kunnossapitolain edellyttämän katualueen tyydyttävän kunnossapidon. Sen sijaan vastaanotetun selvityksen mukaan kaupunki on omilla aktiivisilla toimillaan pitänyt katualueen liikennöitävässä kunnossa.

Asiassa on siten pidettävä pikemminkin todennäköisenä sitä, että hakija ei ole noudattanut tieliikennelain mukaista huolellisuusvelvollisuutta toista ajoneuvoa ohittaessaan. Myöskään liian suuren tilannenopeuden tai muun ajovirheen mahdollisuutta ei ole poissuljettu. Kyseiseltä katuosuudelta ei ole tullut muita vahinkoilmoituksia. Koska oikaisuvaatimuksessa ei ole tuotu ilmi mitään muitakaan sellaisia ratkaisevia seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa vahinkorahaston asiamiehen ratkaisua tehtäessä, hakijan oikaisuvaatimus tulee hylätä.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan lakimies esittää, että hakijan oikaisuvaatimus tulisi hylätä.

Oikaisuvaatimus, vahinkorahaston asiamiehen päätös sekä vahinkorahaston päätöksen valmisteluvaiheessa käytössä ollut lausunto ja muu asiaan vaikuttanut materiaali ovat nähtävänä kokouksessa.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 17

Konsernipalveluiden apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään edellä esitetyin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 120 / 2018.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
vahinkorahaston asiamies Hannele Nordman, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

18 § Oikaisuvaatimuksen vastine vahingonkorvausta koskevaan vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 124 / 2018

VD/6181/03.01.02.01/2018

ML/HN/HY-L

Hakija (J.T.) on 17.10.2018 toimittanut Vantaan kaupungille vaatimuksen, jolla hakija vaatii vahinkorahaston asiamiehen päätöksen 124 § 2018 oikaisemista.

Alun perin hakija on 4.7.2018 esittänyt Vantaan kaupungille vahingonkorvausvaatimuksen, koska hakijan talolle on aiheutunut vahinkoa tärinän seurauksena. Hakija vaati, että Vantaan kaupunki korvaa korjauskustannukset 3260 euroa tai korjaa talon omana työnään. Hakijan mukaan talolle aiheutuneet vahingot ovat syntyneet Vantaan kaupungin suorittaman ojankaivuun seurauksena.

Vahinkorahaston asiamies on 17.10.2018 hylännyt hakijan esittämän korvausvaatimuksen sillä perusteella, että asiassa on jäänyt näyttämättä toteen hakijalle aiheutuneen vahingon ja Vantaan kaupungin suorittaman kaivuutyön välinen syy-yhteys.

Nyt käsiteltävässä oikaisuvaatimuksessa hakija edelleen vaatii, että Vantaan kaupungin on suoritettava vahingonkorvauksena talon korjauskustannukset alkuperäisen vaatimuksen mukaisesti.

Ympäristövahinkojen korvaamisesta annetun lain 1 §:n mukaan ympäristövahinkona korvataan tietyllä alueella harjoitetusta toiminnasta johtuva vahinko, joka on ympäristössä aiheutunut 1) veden, ilman tai maaperän pilaantumisesta, 2) melusta, tärinästä, säteilystä, valosta, lämmöstä tai hajusta, taikka 3) muusta vastaavasta häiriöstä. Lain 3 §:n mukaan ympäristövahinko korvataan, jos harjoitetun toiminnan ja vahingon välinen syy-yhteys on todennäköinen. Syy-yhteyden todennäköisyyttä arvioitaessa on kiinnitettävä huomiota muun ohella toiminnan ja vahingon laatuun sekä vahingon muihin mahdollisiin syihin. Lain esitöiden mukaan tulisi muun ohella arvioida, miten tyypillisiä kulloisetkin vahingot ovat kyseistä toimintaa harjoittaessa (HE 165/1992 vp).

Vantaan kaupungin työpäällikön esittämän lausunnon mukaan työ on ollut normaalia talvityönä tehtyä ojankaivuuta ja roudan piikkaukseen on käytetty kalustoa, jota normaalisti käytetään piikkaukseen. Vantaan kaupungin ja Räjäytyskonsultit Oy:n lausunnon mukaan talossa ilmenneet vikaantumiset ovat tyypillisiä kyseisellä tavalla rakennetussa ja kyseisen ikäisessä siporex-runkoisessa talossa. Hiushalkeamien ulkomuodon perusteella ne olivat Räjäytyskonsultit Oy:n lausunnon mukaan selkeästi aiheutuneet hitaan muodonmuutoksen kuten lämpö- ja kosteusliikkeen aiheuttamia eikä ollut havaittavissa tunnusmerkkejä tärinän aiheuttamista vaurioista.

Hakija osin kiistää Räjäytyskonsulttien lausunnon. Hakijan mukaan on epätodennäköistä, että talossa esiintyneet viat olisivat lämpö- ja kosteusliikkeiden seurausta ottaen huomioon vikojen ilmenemisen lyhyen ajan sisällä. Hakija on kuitenkin todennut, että talon sisäseinissä on jo aiemmin ollut hiushalkeamia, jotka sittemmin ovat laajentuneet hakijan mukaan tärinän aiheuttaman huojunnan seurauksena. Ainoastaan julkisivun rappauksessa on ilmennyt uusia halkeamia. Se, että halkeamia on esiintynyt jo aiemmin, viittaa lämpö- ja kosteusliikkeisiin vaurioiden syntytapana.

Oikeuskirjallisuudessa on katsottu, että tiedossa ollessa muu potentiaalinen vahingon aiheuttaja, on syy-yhteyden näyttökynnys korkeampi. Talon ikä ja vahingon laatu huomioon ottaen lämpö- ja kosteusliikkeitä voidaan pitää todennäköisempänä syynä vahingon aiheutumiselle kuin tärinää.

Kaivuutyö on ollut myös laadultaan tavanomaista ja siinä tarvittava työkoneet ovat liikkuneet lähimmillään noin 15 metrin päässä talosta ja kaivuutyö on tehty lähimmillään 20 metrin päässä talosta. Räjäytyskonsultit Oy:n lausunnon mukaan kyseisenlainen kaivuutyö ei tavallisesti aiheuta vahinkoa sanotuilla etäisyyksillä.

Kaivuutyön ja vahingon laatu sekä esitetty vaihtoehtoinen syy vahinkojen aiheutumiselle huomioon ottaen ei ole todennäköistä, että vahinko olisi aiheutunut Vantaan kaupungin kaivuutyön seurauksena. Oikaisuvaatimuksessa ei ole tuotu ilmi sellaisia seikkoja, joiden perusteella tehtyä päätöstä tulisi muuttaa. Esitän, että oikaisuvaatimus hylätään.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan lakimies esittää, että hakijan oikaisuvaatimus tulisi hylätä.

Oikaisuvaatimus, vahinkorahaston asiamiehen päätös sekä vahinkorahaston päätöksen valmisteluvaiheessa käytössä ollut lausunto ja muu asiaan vaikuttanut materiaali ovat nähtävänä kokouksessa.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 18

Konsernipalveluiden apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään edellä esitetyin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 124 / 2018.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
vahinkorahaston asiamies Hannele Nordman, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

19 § Omavelkaisen takauksen allekirjoittaminen Oy Apotti Ab:lle

VD/9894/02.03.07/2018

ML/PvN/NL/HY-L

Helsingin, Vantaan ja Kauniaisten kaupungit, Kirkkonummen kunta, Helsingin ja Uudenmaan Sairaanhoitopiirin kuntayhtymä (HUS) sekä KL-Kuntahankinnat Oy ovat tehneet sopimuksen sosiaalihuollon, perusterveydenhuollon ja erikoissairaanhoidon yhteisen asiakas- ja potilastietojärjestelmän hankintayhteistyöstä. Hankinnan kohteena on kuntien ja HUS:n käyttöön tuleva sosiaali- ja terveydenhuollon yhteinen asiakas- ja potilastietojärjestelmä. Hankintayhteistyö on osa Apotti-hanketta. Hankkeen tarkoituksena on parantaa sosiaali- ja terveydenhuollon toimintaa ja palveluja. Apotti-hankkeen yhtenä osana on asiakas- ja potilastietojärjestelmän hankinta ja käyttöönotto.

Kaupunginhallitus päätti 25.5.2015 mm. hyväksyä sosiaali- ja terveydenhuollon asiakas- ja potilastietojärjestelmiin liittyviä palveluja omistajilleen omakustannushintaan tuottavan Oy Apotti Ab -nimisen osakeyhtiön (yhtiö) perustamisen yhdessä Helsingin kaupungin, Kauniaisten kaupungin, Kirkkonummen kunnan sekä Helsingin ja Uudenmaan Sairaanhoitopiirin kuntayhtymän kanssa.

Helsingin ja Kauniaisten kaupungit, Kirkkonummen kunta sekä HUS tekivät kukin tahoillaan päätökset yhtiön perustamisesta ja yhtiö rekisteröitiin 15.7.2015.

Vantaan kaupunki omistaa tällä hetkellä yhtiön osakkeista 12,7 %. Muut omistajat ovat HUS (45 %), Helsingin kaupunki (37,1 %), Kauniaisten kaupunki (0,5 %), Kirkkonummen kunta (2,4 %) sekä Tuusulan kunta (2,3%). Vuoden 2019 alusta lähtien Apotti Oy:n osakkaaksi on liittymässä Keravan kaupunki. Myöhemmin järjestelmän käyttäjiksi liittyvät HUS-alueen kunnat tulevat yhtiön osakkaiksi alkuperäisten osakkaiden sopimalla tavalla.

Kaupunginvaltuusto päätti 19.10.2015 hyväksyä Vantaan kaupungin osalta Epic Systems Corporationin tarjouksen sosiaali- ja terveydenhuollon yhteisestä asiakas- ja potilastietojärjestelmästä.

Oy Apotti Ab:n toiminta rahoitetaan pääosin sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon (SVOP) tehtävillä maksuilla sekä pitkäaikaisilla lainoilla vuoteen 2020 asti. Vuosien 2016–2020 välillä lainojen osuuden arvioidaan kattavan 90 % yhtiön rahoitustarpeesta ja näin ollen SVOP -sijoitusten osuus olisi 10 %. Lainojen lyhennykset aloitetaan rahoituslaskelman mukaisesti vuonna 2020.

Pitkäaikaisten rahalaitoslainojen vakuudeksi yhtiö tarvitsee osakkailtaan omavelkaiset takaukset omistusosuuksien suhteessa. Arvioitu lainan kokonaistarve on n. 202 milj. euroa, josta Vantaan kaupungin omistuksen (tällä hetkellä 12,7 %) mukainen osuus olisi n. 25,7 milj. euroa.

Kaupunginvaltuusto päätti 14.12.2015 § 8

a) myöntää Oy Apotti Ab:lle asiakas- ja potilastietojärjestelmän hankintaa varten enintään 28 milj. euron määräinen Vantaan kaupungin omavelkainen takaus osana yhtiön yhteensä n. 202 milj. euron suuruista rahoitusjärjestelyä, yhtiön järjestelmähankintaa varten nostamien lainojen ja niiden korkojen, viivästyskorkojen sekä mahdollisten perimiskulujen kattamiseksi. Takauksen voimassaoloaika on rajoitettu enintään 31.12.2028 saakka;
b) ettei Vantaan kaupungin omavelkainen takaus koskaan ylitä kaupungin omistusprosentin mukaista osuutta taattavien rahoitusjärjestelyjen kokonaismäärästä tai yksittäisistä lainoista/ järjestelyistä;

c) että Vantaan kaupunki pidättää oikeuden vaatia vastavakuuksia siinä tilanteessa, että yhtiön omistuspohja muuttuu siten, että yli puolet sen osakkeista siirtyy uudelle omistajalle, tai sen toiminnan tarkoitus (tuottaa omistajilleen sosiaali- ja terveydenhuollon asiakas- ja potilastietojärjestelmiin liittyviä palveluja) käynnissä olevan palvelurakenneuudistuksen seurauksena muuttuu;
d) että Oy Apotti Ab:lle myönnettävistä yksittäisistä omavelkaisista takauksista voidaan kohdassa c) mainituissa olosuhteissa periä vuosittain vähintään 0,5 %:n suuruinen takausprovisio, joka lasketaan takausvastuun kohteena olevan lainan jäljellä olevasta pääomasta per 31.12. ja maksetaan määräytymisajankohtaa seuraavan tammikuun loppuun mennessä;
e) että Oy Apotti AB:lle myönnettävä omavelkainen takaus pannaan täytäntöön kaupunginhallituksen erikseen hyväksymin tarkemmin ehdoin kuitenkin siten, että tässä päätöksessä todetut edellytykset toteutuvat; sekä
f) todeta, että em. päätöksen täytäntöönpanon edellytyksenä on, että Helsingin ja Kauniaisten kaupungit, Kirkkonummen kunta sekä Helsingin ja Uudenmaan Sairaanhoitopiirin kuntayhtymä tekevät omalta osaltaan vastaavat, määrällisesti omien omistussuhteidensa mukaiset päätökset Oy Apotti Ab:n lainojen omavelkaisesta takaamisesta.

Kaupunginhallitus päätti 2.5.2016 § 9 allekirjoittaa valtuuston päätöksen mukaisesti Oy Apotti Ab:n Kuntarahoitus Oyj:ltä nostetun lainan vakuudeksi kaupungin omavelkaisen, enintään 9,1 miljoonan suuruisen takauksen osana 70 miljoonan euron suuruista pitkäaikaista rahoitusjärjestelyä ehdolla, ettei Vantaan kaupungin omavelkainen takaus koskaan ylitä kaupungin omistusprosentin mukaista osuutta taattavien rahoitusjärjestelyjen kokonaismäärästä tai yksittäisistä lainoista/järjestelyistä.

Oy Apotti Ab:n ylimääräinen yhtiökokous päätti 22.3.2018 yhtiön pitkäaikaisesta lainanotosta vuosille 2018-2019. Yhtiökokouksen päätöksen mukaisesti yhtiön pitkäaikaisen lainan tarve vuodelle 2018 on 45 milj. euroa ja vuodelle 2019 75 milj. euroa, eli yhteensä 120 milj. euroa. Rahoitusjärjestely sovittiin yhdessä HUS:n sekä Helsingin ja Vantaan kaupunkien rahoitusyksiköiden kanssa. Ko. lainarahoitus kilpailutetaan kahdessa erässä siten, että ensimmäinen, 45 milj. euroa voidaan nostaa kesän 2018 loppuun mennessä ja toinen erä, suuruudeltaan 75 milj. euroa, kilpailutetaan loka-marraskuussa 2018.

Kaupunginhallitus päätti 13.8.2018 § 15 allekirjoittaa valtuuston päätöksen mukaisesti Oy Apotti Ab:n Kuntarahoitus Oyj:ltä nostetun lainan vakuudeksi kaupungin omavelkaisen, enintään 5 715 000 euron suuruisen takauksen osana 45 miljoonan euron suuruista pitkäaikaista rahoitusjärjestelyä ehdolla, ettei Vantaan kaupungin omavelkainen takaus koskaan ylitä kaupungin omistusprosentin mukaista osuutta taattavien rahoitusjärjestelyjen kokonaismäärästä tai yksittäisistä lainoista/järjestelyistä. Ko. lainalla turvattiin Oy Apotti Ab:n maksupostien rahoitus vuoden 2019 alkuun asti.

Oy Apotti Ab on kilpailuttanut syksyllä 2018 75 miljoonan euron suuruisen pitkäaikaisen lainan osana takauspäätöksessä mainittua enintään 202 miljoonan euron suuruista rahoitusjärjestelyä. Kilpailutetulla lainamäärällä hoidetaan järjestelmähankintaan liittyvät maksupostit ja turvataan yhtiön maksuvalmius vuoden 2019 loppuun asti. Tarjouksia saatiin määräaikaan mennessä viideltä rahoituslaitokselta.

Oy Apotti Ab:n hallitus valtuutti 12.10.2018 yhtiön toimitusjohtajan jatkamaan neuvotteluita 75M€ lainasta Kuntarahoituksen kanssa.

Rahoitusjohtaja esittää, että Vantaan kaupunki allekirjoittaisi omavelkaisen takauksen Oy Apotti Ab:n Kuntarahoitus Oyj:ltä nostettavan pitkäaikaisen lainan vakuudeksi. Vantaan kaupungin osuus (12,7 %) lainajärjestelystä ja siten takauksesta on 9 525 000 euroa. Laina-aika on 8 vuotta, lainan viitekorko on sidottu 6 kuukauden euriboriin (kuitenkin aina vähintään nolla) marginaalilla korjattuna ja lyhennykset

alkavat vuonna 2021. Näin ollen valtuuston päätöksen mukaiset reunaehdot takauksen kestosta ja määrästä täyttyvät. Uusien osakkaiden tullessa mukaan yhtiön omistajiksi tarkistetaan jo annettujen takausten osuudet rahoitusjärjestelyjen kokonaismäärästä ja/tai yksittäisistä lainoista/järjestelyistä.

Valtuuston päätöksen mukaisesti takaukselle ei tässä vaiheessa vaadita vastavakuuksia eikä siitä peritä takausprovisiota.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 19

Konsernipalveluiden apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) allekirjoittaa Oy Apotti Ab:n Kuntarahoitus Oyj:ltä nostettavan edellä selostetun lainan vakuudeksi kaupungin omavelkainen, enintään 9 525 000 euron suuruinen takaus osana 75 miljoonan euron suuruista pitkäaikaista rahoitusjärjestelyä ehdolla, ettei Vantaan kaupungin omavelkainen takaus koskaan ylitä kaupungin omistusprosentin mukaista osuutta taattavien rahoitusjärjestelyjen kokonaismäärästä tai yksittäisistä lainoista/järjestelyistä. Laina-aika on 8 vuotta, lainan viitekorko on sidottu 6 kuukauden euriboriin (kuitenkin aina vähintään nolla) marginaalilla korjattuna ja lyhennykset alkavat vuonna 2021. Takauksen voimassaoloaika on rajoitettu enintään 31.12.2028 saakka;
b) että takaukselle ei vaadita vastavakuuksia eikä siitä peritä takausprovisiota;
c) että Vantaan kaupunki pidättää oikeuden vaatia vastavakuuksia siinä tilanteessa, että yhtiön omistuspohja muuttuu siten, että yli puolet sen osakkeista siirtyy uudelle omistajalle, tai sen toiminnan tarkoitus (tuottaa omistajilleen sosiaali- ja terveydenhuollon asiakas- ja potilastietojärjestelmiin liittyviä palveluja) käynnissä olevan palvelurakenneuudistuksen seurauksena muuttuu;
d) että Oy Apotti Ab:lle myönnettävästä omavelkaisesta takauksesta voidaan kohdassa c) mainituissa olosuhteissa periä vuosittain vähintään 0,5 %:n suuruinen takausprovisio, joka lasketaan takausvastuun kohteena olevan lainan jäljellä olevasta pääomasta per 31.12. ja maksetaan määräytymisajankohtaa seuraavan tammikuun loppuun mennessä; ja
e) todeta, että em. päätöksen täytäntöönpanon edellytyksenä on, että Helsingin ja Kauniaisten kaupungit, Kirkkonummen ja Tuusulan kunnat sekä Helsingin ja Uudenmaan Sairaanhoitopiirin kuntayhtymä allekirjoittavat omalta osaltaan vastaavat, määrällisesti omien omistussuhteidensa mukaiset omavelkaiset takaukset.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.
Käsittely:
Merkittiin, että apulaiskaupunginjohtaja Jaakko Niinistö poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Täytäntöönpano: rahoitus

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
rahoitusjohtaja Pirjo van Nues, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

20 § Vantaan Työterveys liikelaitoksen toiminnan järjestäminen

VD/7044/00.01.01.01/2018

ML/NL/HY-L

Tausta ja nykytila

Vantaan Työterveys liikelaitos toimii kunnallisena liikelaitoksena johtokuntansa alaisuudessa. Liikelaitos vastaa kaupungin järjestämistä työterveyshuollon palveluista ja kaupungin henkilöstön työterveyshuollon palvelujen tuottamisesta. Lisäksi Vantaan Työterveys liikelaitos tuottaa **kaupunginvaltuuston** 15.12.2008 (§ 24) hyväksymän sopimuksen mukaisesti työterveyshuoltolain (1383/2001) 12 §:ssä tai muissa säädöksissä säädettyjä ja niiden nojalla määrättyjä työterveyshuoltopalveluja Espoon, Helsingin ja Kauniaisten kaupunkien alueella toimiville yrityksille sekä lisäksi merimiesterveydenhuollon Helsingin kaupungin puolesta, joka on tähän velvoitettu terveydenhuoltolain 19 §:ssä (*Merenkulkijoiden terveydenhuolto*). Hallinnollisesti liikelaitos on tulosalueena konserni- ja asukaspalveluiden toimialalla.

Kuntien vastuu työterveyshuollon palveluiden järjestämisessä perustuu terveydenhuoltolakiin (1326/2010), jonka 18 §:n mukaan kunnan on järjestettävä alueellaan sijaitsevissa työpaikoissa työskenteleville työntekijöille työterveyshuoltolain (1383/2001) 12 §:ssä ja muualla laissa säädetyt työterveyshuoltopalvelut. Samoin kunnan on järjestettävä alueellaan toimiville yrittäjille ja muille omaa työtään tekeville soveltuvin osin työterveyshuoltolain 12 §:ssä ja sen nojalla annetuissa säädöksissä tarkoitettua työterveyshuoltoa. Työnantajien ja kuntien lakisääteisesti järjestettäviä palveluita ovat työterveyshuoltolain (1383/2001) 12 §:n mukaiset niin sanotut ehkäisevät palvelut. Työterveyshuoltolain 14 §:n mukaisia sairaanhoidon ja muun terveydenhuollon palveluita työnantaja ja kunta voivat vapaaehtoisesti tarjota.

Kunnan toimintaa markkinoilla säädellään kuntalaissa (126–128 §). Kuntalain 126 §:n mukaan kunnan hoitaessa tehtävää kilpailutilanteessa markkinoilla sen on annettava tehtävä osakeyhtiön, osuuskunnan, yhdistyksen tai säätiön hoidettavaksi (*yhtiöittämisvelvollisuus*). Kunta ei hoida tehtävää kilpailutilanteessa markkinoilla mm. silloin, kun kunta tuottaa lain perusteella omana toimintanaan palveluja kunnan asukkaille ja muille, joille kunnan on lain perusteella järjestettävä palveluja. Sanotusta johtuu kunnalle velvollisuus yhtiöittää työterveyshuoltolain 14 §:n mukaisten sairaanhoidon- ja muiden terveydenhuoltopalveluiden tuottaminen.

Kuntalain 150 §:n nojalla kuntien tulee yhtiöittää kilpailutilanteessa tuotetut työterveyshuollon palvelut vuoden 2019 alusta tai luopua tuottamasta palvelua kilpailutilanteessa sanottuun ajankohtaan mennessä. Kunnan järjestämisvastuuseen kuuluvat ennaltaehkäisevän työterveyshuollon tuottaminen edellä kuvatuin tavoin samoin kuin työterveyshuoltolaissa työnantajalle säädetyt velvoitteet. Kunnan on järjestettävä kunnan palveluksessa olevan henkilöstön työterveyshuolto. Kunta voi edelleen halutessaan tuottaa oman henkilöstönsä ja kuntaan sidosyksikköasemassa olevien yhteisöjen työterveyshuollon omana toimintanaan (yhtiöittämättä) palvelun laajuudesta riippumatta, vaikka ei voi liikelaitosmuodossa tarjota järjestämisvastuutaan laajempaa palvelua muille työnantajille.

Yleisjaosto on 3.9.2018 § 12 päättänyt merkitä tiedoksi Vantaan Työterveys liikelaitoksen toiminnan järjestämiseen liittyvän tilanteen ja todennut, että kaupunki käynnistää Vantaan Työterveys liikelaitoksen henkilöstöä koskevan laissa työnantajan ja henkilöstön välisestä yhteistoiminnasta kunnissa säädetyn menettelyn.

Yleisjaosto on 22.10.2018 § 11 päättänyt mm. muuttaa Kiinteistö Oy Pihkan yhtiöjärjestystä ja toiminimeä sen mahdollistamiseksi, että Vantaan Työterveys liikelaitoksen toiminnan järjestäminen ja mahdollinen liikkeen luovutus voisi toteutua kuntalain 150 §:n edellyttämässä aikataulussa vuoden 2019 alusta. **Konsernipalveluiden apulaiskaupunginjohtaja** antoi käsittelyn yhteydessä suullisen selostuksen Vantaan Työterveys liikelaitoksen toiminnan järjestämisen tilanteesta ja eri vaihtoehdoista.

Liikelaitos on yhteistyössä kaupungin henkilöstökeskuksen kanssa käynnistänyt yhteistoimintamenettelyn tiedottamalla henkilöstöä 20.9.2018. Yhteistoimintamenettelyt päätettiin 23.10.2018. Yhteistoiminamenettelyssä selvitettiin eri vaihtoehtoja toiminnan järjestämiseksi. Vaihtoehdot olivat: 1) kunnan liikelaitos ja kunnan tytäryhtiö, 2) kunnan tytäryhtiö, 3) ns. in house -osakeyhtiö ja markkinoilla toimiva osakeyhtiö julkisen kumppanin kanssa, 4) kunnallinen liikelaitos, joka tuottaisi ainoastaan kunnan oman henkilökunnan työterveyshuoltopalvelut sekä lakisääteiset työterveyshuollon palvelut yrityksille, 5) työterveyshuollon ulkoistaminen ja 6) liiketoiminnan myynti. Yhteistoimintamenettelyssä osapuolet yhteisesti totesivat, että vaihtoehto 2 eli työterveyspalvelujen tuottaminen kunnan kokonaan omistamassa yhtiössä on todennäköisimmin taloudellisesti ja laadullisesti paras vaihtoehto. Yhtiö myisi työterveyshuollon palveluita edelleen Vantaan kaupungille ja tämän omistamille yhtiöille sekä muille yhteisöille työterveyshuollon ennaltaehkäiseviä palveluita ja sairaanhoidonpalveluita. Toimintaa voitaisiin jatkaa nykyisessä laajuudessa, nykyisellä asiakaskunnalla ja nykyisellä henkilökunnalla olemassa olevin prosessein.

Konsernihallinto toteaa, ettei Vantaan Työterveys liikelaitoksen toimintaa nykyisessä laajuudessa voida tuottaa liikelaitoksessa vuoden 2019 alusta lukien. Ottaen huomioon yhteistoimintamenettelyn lopputuloksen Vantaan Työterveys liikelaitoksen nykyisellään tuottamat työterveyshuollon palvelut ehdotetaan tuotettavaksi Vantaan kaupungin kokonaan omistamassa yhtiössä. Vaihtoehdoista ne, jotka käsittävät kaksi erillistä toimijaa (kunnan liikelaitos ja kunnan tytäryhtiö sekä in house -osakeyhtiö ja markkinoilla toimiva osakeyhtiö) sisältävät merkittäviä toiminnan järjestämiseen liittyviä ongelmia. Näitä ovat ainakin tarve järjestelmien ja muiden prosessien kahdentamiselle, tietosuojaan ja rekisterinpitäjän vastuuseen liittyvät kysymykset, resurssien yhteiskäytön vaikeus mm. kilpailutusvelvoitteeseen ja kilpailuneutraliteettiin perustuen sekä Kelan korvauskäytäntö, joka edellyttää työterveyshuollon kustannusten korvattavuudelle sitä, että lakisääteisen palvelun ja mahdollisen sairaanhoidon palvelut tuottaa sama taho. Edellä todetun perusteella lakisääteisen palvelun ja sairaanhoidon palveluiden tuottamista ei konsernihallinnon käsityksen mukaan ole ajateltavissa toiminnallisesti erottaa osaksi liikelaitoksessa ja osaksi yhtiössä hoidettavaksi.

Sidosyksikköasemasta

Yleisjaosto päätti 19.11.2018 (§ 12) esittää kaupunginhallitukselle, että Vantaan Työterveys liikelaitoksen tuottamat työterveyshuollon palvelut tuotetaan Vantaan kaupungin kokonaan omistamassa yhtiössä. Yleisjaosto päätti edelleen, että kaupunginhallitukselle tuodaan vertailutiedot liikelaitosmallista ja että yhtiön in house -asema varmistetaan.

Hankintalain sidosyksikkösääntelyä koskevan siirtymäsäännöksen perusteella sosiaali- ja terveyspalvelujen alalla toimiva sidosyksikkö saa harjoittaa liiketoiminnastaan 10 % muiden kuin siihen määräysvaltaa käyttävien hankintayksiköiden kanssa. Vuoden 2022 alusta lähtien sidosyksikkö saa harjoittaa liiketoiminnastaan enintään viiden prosentin ja enintään 500 000 euron osuuden muiden kuin siihen määräysvaltaa käyttävien hankintayksiköiden kanssa. Kunnan perustama työterveyshuollon palveluita tuottava yhtiö voisi toimia kunnan sidosyksikkönä 1.1.2022 saakka, mikäli

yritystyöterveyshuollon sairaanhoidon ja muun kilpailullisen terveydenhuollon osuus on 10 % tai sen alle.

Osakeyhtiömuodossa tuotettuna Vantaan Työterveys liikelaitoksen palveluista vuoden 2017 vertailutietojen perusteella 9,6 % olisi kilpailullista yritystyöterveyshuollon ja muun terveydenhuollon toimintaa ja loput 90,4 % lakisääteistä toimintaa. Osuudet perustuvat Vantaan kaupungin ja sen sidosyksikköjen vuoden 2017 ostomääriin sekä kuntien välisen yhteistoimintasopimuksen mukaisesti Vantaan, Helsingin, Espoon ja Kauniaisten kaupunkien järjestämisvastuulla olevien lakisääteisten työterveydenhuollon palveluiden vuoden 2017 ostomääriin.

Vertailutiedot liikelaitosmallista

Esityslistan liitteenä ovat **yleisjaoston** 19.11.2018 edellyttämät vertailutiedot siten, että laskelmassa on tarkasteltu kolmea mallia (liite on salassa pidettävä; laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 24 § 1 mom. 20-kohta). Ensimmäisessä mallissa on kuvattu liikelaitoksen taloudellinen tulos vuonna 2017 (nykytilanne), toisessa mallissa koko toiminta on yhdessä yhtiössä (ehdotettu malli) ja kolmannessa mallissa kilpailullinen toiminta on erotettu yhtiön hoidettavaksi ja lakisääteinen kokonaisuus jätetty liikelaitoksen hoidettavaksi. Laskelma osoittaa, että kahdesta nyt vaihtoehtona olevasta ratkaisumallista yhden yhtiön rakenne tuottaa selvästi paremman taloudellisen ja toiminnallisen tuloksen. Merkittävimmät kustannuserot yhden yhtiön sekä yhtiö-/ liikelaitosmalleissa syntyvät kahden toimijan kaksinkertaisesta hallinnosta ja järjestelmien ym. prosessien kahdennuksesta.

Toiminnan siirto yhtiöön

Yleisjaoston käsittelyssä 19.11.2018 (§ 12) todettiin, että kokonaisuus valmistellaan kaupunginhallituksen käsiteltäväksi vuoden 2018 aikana ja että toiminta käynnistyisi yhtiömuotoisena keväällä 2019.

Vantaan Työterveys liikelaitoksen toiminta esitetään siirrettäväksi Vantaan Työterveys Oy:öön liikkeen luovutuksella. Kaupunki merkitsee yhtiön toteuttamassa osakeannissa kaikki liikkeeseen laskettavat 100 osaketta. Merkintähinta 10 916 euroa osakkeelta maksetaan liikelaitoksen harjoittaman työterveyshuollon liiketoiminnan muodostamalla apporttiomaisuudella ja kirjataan yhtiön osakepääoman korotukseksi (91 590 euroa) ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon (1 milj. euroa). Osakepääoma on korotuksen jälkeen 100 000 euroa. Vapaan oman pääoman sijoitus (SVOP) käsittää 1 milj. euron kassan. Liikelaitoksen taseessa olevaa 150 000 euron suuruista pääomalainaa ei siirretä yhtiölle.

Yleisjaosto päätti 19.11.2018 (§ 15) liittää Vantaan Työterveys Oy:n kaupungin konsernitiliin ja myöntää yhtiölle 2 000 000 euron luottolimiitin maksuvalmiuden turvaamiseksi.

Yhtiön alkuvuodesta koolle kutsuttavassa ylimääräisessä yhtiökokouksessa päätetään osakeannista, jossa yhtiö tarjoaa kaupungille merkittäväksi 100 uutta osaketta. Osakeannin kohteena olevien osakkeiden merkintähinta maksetaan kokonaisuudessaan apporttiomaisuudella, joka käsittää Vantaan Työterveys liikelaitoksen liiketoiminnan. Kaupungin ja yhtiön välillä allekirjoitetaan sopimus liikkeen luovutuksesta. Sopimuksessa sovitaan liiketoiminnan ja siirtyvään liiketoimintaan kohdistuvan henkilöstön luovuttamisesta. Luovutuksensaaja jatkaa liiketoimintaa, jota kaupunki harjoitti liikelaitoksessa. Luovutuksensaajalle siirtyvät aineellinen ja aineeton käyttöomaisuus, joka yksilöidään sopimuksessa. Omaisuus luovutetaan siinä kunnossa kuin se on luovutushetkellä. Liikkeen luovutuksen yhteydessä ei siirry maa-alueita, kiinteistöjä, rakennuksia eikä toimitiloja. Luovutuksensaaja vuokraa tarvitsemansa

toimitilat erillisillä sopimuksilla. Myyntisaatavat ja toiminnan tuotto kuuluvat kaupungille luovutushetkeen asti, minkä ajankohdan jälkeen syntyvät saatavat ja kertyvä tuotto kuuluvat yhtiölle.

Sopimuksessa määritellään liiketoimintojen luovutushetki, joksi on suunniteltu 1.5.2019. Yhtiö tarvitsee ennen toiminnan aloittamista yksityisestä terveydenhuollosta annetussa laissa (152/1990) säädetyin tavoin aluehallintoviraston myöntämän luvan terveydenhuollon palvelujen antamiseen. Lupakäsittelyssä tarvitaan sellaisia liikkeen luovutuksen yhteydessä vahvistuvia mm. siirtyvään henkilöstöön liittyviä tietoja, joita yhtiöllä ei ole ennen liikkeen luovutuksen toteutumista toimittaa. Lupaprosessi voi viedä tämän jälkeenkin vielä joitakin kuukausia. Luovutuksensaajan kaupungille tuottaman palvelun sisältö määritellään erillisessä kaupungin ja yhtiön välisessä palvelusopimuksessa, joka käsitellään kaupunginhallituksessa vuoden 2019 puolella.

Luovutuksensaaja ottaa siirtohetkestä lukien palvelukseensa työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaisella liikkeen luovutuksella luovutuksen kohteena olevan toiminnan piirissä työskentelevän henkilöstön. Kaupungin luovutushetkellä voimassa olevista työsuhteista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet sekä niihin liittyvät työsuhde-etuudet siirtyvät luovutuksensaajalle. Kaupunki puolestaan vastaa kaikista siirtyvien työntekijöiden palkka- ja muista työsuhteesta johtuvista saatavista, jotka ovat kertyneet luovutushetkeä edeltävänä aikana, ja luovutuksensaaja vastaa luovutushetken jälkeen kertyneistä saatavista. Kustannukset määritetään sopijapuolten välillä ja kaupunki maksaa laskennallisen määrän luovutuksensaajalle myöhemmin tarkentuvana ajankohtana.

Yhtiö on kaupungin tytäryhtiö ja kuuluu normaalin konserni- ja omistajaohjauksen piiriin. **Yleisjaosto** antaa menettelyohjeet ylimääräisessä yhtiökokouksessa tehtäviin osakeantia koskeviin päätöksiin ja antaa toimintaohjeita sekä ennakkosuostumuksia yhtiön hallitukselle siten kuin kaupungin konsernistrategiassa määritetään.

Hallintosäännön 9 luvun 1 §:n mukaan kaupunginhallitus päättää mm. osakkeiden ja osuuksien ostamisesta, myymisestä, vaihtamisesta ja merkitsemisestä sekä koko kaupunkia koskevan palvelutuotannon avaamisesta kilpailutukselle. Yleisjaosto päättää saman luvun 4 §:n mukaisesti mm. kaupungin omistaja- ja konserniohjauksesta sekä menettelyohjeiden antamisesta yhtiöiden yhtiökokouksissa päätettävistä asioista.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 20

Konsernipalveluiden apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) merkitä tiedoksi kaupunginhallitukselle tuodut vertailutiedot liikelaitosmallista,
b) että kaupunki merkitsee Vantaan Työterveys Oy:n toteuttamassa osakeannissa liikkeeseen laskettavat 100 uutta osaketta hintaan 10 916 euroa osakkeelta, yhteensä 1 091 600 euroa, ja että merkintähinta kirjataan yhtiön osakepääomaan ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon esitystekstissä kerrotulla jaolla,
c) että osakkeiden merkintähinta maksetaan kokonaisuudessaan luovuttamalla yhtiölle Vantaan Työterveys liikelaitoksen omaisuus ja kassa apporttina,
d) hyväksyä esitystekstissä kuvatut periaatteet, joilla sovitaan Vantaan Työterveys liikelaitoksen toiminnan sekä siirtyvään liiketoimintaan kohdistuvan henkilöstön luovuttamisesta yhtiölle, ja
e) valtuuttaa yleisjaosto hyväksymään lopullinen liikkeen luovutussopimus kaupungin osalta.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Vertailutiedot liikelaitosmallista (salassa pidettävä, JulkL 24 § 1 mom. 20-kohta)
- Työterveyshuollon toiminta yhtiössä vuonna 2019 (salassa pidettävä, JulkL 24 § 1 mom. 20-kohta)

Täytäntöönpano: Konsernipalvelut

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
konsernilakimies Susanne Boström, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

213 Kaupungin henkilökunnalta perittävät ateriahinnat ja työnantajan henkilöstöruokailusta maksamat korvaukset vuonna 2019

9761/02.03.00.00/2018

ML/TE/SV-K/HY-L

Verohallitus vahvisti 20.11.2018 verotuksessa vuonna 2019 noudatettavat luontoisetujen laskentaperusteet.

Verohallituksen päätöksen mukaan ravintoedun arvo vuonna 2019 on 6,60 € (6,50 € vuonna 2018) ateriaa kohden, jos edun hankkimisesta työnantajalle aiheutuneiden välittömien kustannusten ja näiden kustannusten arvonlisäveron määrä on vähintään 6,60 € ja enintään 10,50 €. Jos välittömien kustannusten ja arvonlisäveron määrä alittaa 6,60 € tai ylittää 10,50 €, edun arvona pidetään mainittujen kustannusten määrää.

Edellä oleva merkitsee muun muassa sitä, että työnantajan periessä työntekijältä ateriasta 6,60–10,50 €, ei työntekijälle synny verotettavaa etuutta.

Koulun, päiväkodin, sairaalan tai muun vastaavan laitoksen henkilökuntaan kuuluvan laitosruokailun yhteydessä saaman ravintoedun raha-arvona pidetään 4,95 € (4,87 € vuonna 2018) ateriaa kohden. Ruokailu tapahtuu laitosruokailun yhteydessä silloin, kun henkilökunta ruokailee koulussa, päiväkodissa tai muussa vastaavassa laitoksessa yhdessä asiakkaiden kanssa ja kun he syövät samanlaisen aterian kuin asiakkaat.

Koulun, päiväkodin tai vastaavan laitoksen henkilökunnan oppilaiden tai hoidettavien ruokailun valvonnan yhteydessä saaman ravintoedun arvo on 3,96 € (3,90 € vuonna 2018) ateriaa kohden.

Kunnallisen yleisen virka- ja työehtosopimuksen VI luvun 4 §:n 3 momentin mukaan, milloin työpaikkaruokailu on järjestetty ulkopuolisessa työpaikkaruokalassa tai ravitsemisliikkeessä, kunta voi osallistua pääateriasta aiheutuviin kustannuksiin siltä osin kuin aterian hinta ylittää työnantajan omissa työpaikkaruokaloissa vastaavanlaisesta ateriasta yleisesti perityn ateriakorvauksen. Muussa tapauksessa kunta voi korvata ateriasta aiheutuvia kustannuksia verotusarvon ylittävältä osalta, kuitenkin enintään 25 % ateriaa kohti.

Vuonna 2019 työnantajan maksama korvaus sopimusravintoloille ja kaupungin henkilöstöravintoloille on 1,18 €/ateria (sis. alv 14 %). Vuonna 2019 työnantaja ja ruokailija maksavat sopimusravintoloille yhteensä 7,78 €/ateria (sis. alv 14 %).

Konserni- ja asukaspalvelujen toimialan apulaiskaupunginjohtaja esittää vahvistettavaksi henkilökunnalta perittävät ateriahinnat ja työnantajan henkilöstöruokailusta maksamat korvaukset vuonna 2019 ravintoedun verotusarvon mukaisesti seuraavasti:

Henkilökunnalta perittävät ateriahinnat:

	Hinta 1.1.2019	**Nykyinen hinta**
Ateria (itse maksettava)	6,60 €	6,50 €

- henkilöstöravintolat
- sairaala, vanhainkodit ja muut vastaavat laitokset, koulut, oppilaitokset, päiväkodit (muut kuin laitoksen henkilökuntaan kuuluvat)

Ravintoedun raha-arvo laitoksen henkilökuntaan kuuluvalle laitosruokailun yhteydessä (itse maksettava)

	4,95 €	4,87 €
- sairaala, vanhainkodit ja muut vastaavat laitokset, koulut, oppilaitokset, päiväkodit, lasten- ja nuorisokodit ja vastaavat		

Ravintoedun arvo oppilaiden tai hoidettavien ruokailun valvonnan yhteydessä

Valvonta-ateria	3,95 €	3,90 €

Vuonna 2019 työnantajan maksama korvaus sopimusravintoloille ja kaupungin henkilöstöravintoloille on 1,18 €/ateria (sis. alv 14 %). Vuonna 2019 työnantaja ja ruokailija maksavat sopimusravintoloille ja kaupungin henkilöstöravintoloille yhteensä 7,78 €/ateria (sis. alv 14 %).

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 21

Konsernipalveluiden toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään vahvistaa kaupungin henkilökunnalta perittävät ateriahinnat ja henkilöstöruokailusta sopimusravintoloille maksettava korvaus 1.1.2019 alkaen esityksen mukaisesti.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: konserni- ja asukaspalvelut hankintakeskus

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
hankintajohtaja Tiina Ekholm, puh. 050 381 3852, etunimi.sukunimi@vantaa.fi

22 § **Vastaus Tarja Eklundin ja 25 muun valtuutetun aloitteeseen vanhusasiamies Vantaalle**

VD/5010/00.02.00.03/2018

JN/IL/SP/MT/NJ

Tarja Eklund sekä 25 muun valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Ikääntyneiden ihmisten määrä kasvaa nopeasti myös Vantaalla. Ikäihmisten perusoikeuksia ja yhdenvertaista kohtelua on kunnioitettava. Vanhusten laitoshoidon huono tila on puheenaiheena mediassa lähes päivittäin ja kotihoidon tilanne on yhtä huonolla tolalla. Hoitavia käsiä on suosituksista riippumatta liian vähän. Vanhuspalvelulain mukaan ikääntyneitä itseään on kuultava päätöksenteossa niissä asioissa, jotka koskevat heitä.
Tätä tarvetta varten kuntaan on perustettu vanhusneuvosto. Vanhusneuvostolla on hyvin tärkeä rooli vanhusten asioiden hoidossa vaikuttajana ja hallinnon yhteistyökumppanina. Se keskittyy edistämään koko ikäihmisten ryhmää koskevia asioita vaikuttamalla niihin suunnittelu- ja valmisteluvaiheessa ja antamalla lausuntoja.
Vanhusneuvosto ei kuitenkaan sellaisenaan sovellu yksittäisten vanhusten palveluissa ilmenevien ongelmien selvittämiseen.
Ongelmat voivat liittyä muun muassa ostopalveluiden käyttöön. Vanhusasiamies ottaa vastaan ikäihmisten palautteita, käsittelee niitä, kuuntelee kuntalaisten huolia ja tarvittaessa sovittelee ja järjestää neuvotteluja ratkaisun löytymiseksi mahdollisissa ongelmatilanteissa.
Hän auttaa ikäihmisiä, ohjaa heitä palvelujen äärelle ja opastaa oikeudellisissa asioissa. Häntä tarvitaan ikääntyneiden ihmisten ja vanhusten oikeuksien puolustajana tai puolestapuhujana, kun ikääntynyt ei enää itse siihen kykene. Esimerkiksi muistisairaan vanhuksen mahdollisuudet palvelun laadun tarkkailuun tai siihen puuttumiseen ovat hyvin heikot. Näin palvelujen laatu voi jäädä aivan riittämättömäksi. Vanhusasiamiestoiminta ei korvaa potilasasiamiehen tai sosiaaliasiamiesten tehtäviä. Hän tekee yhteistyötä ikäihmisiä koskevissa asioissa asiantuntijoiden ja kolmannen sektorin järjestöjen ja vapaaehtoisten sekä palveluntuottajien kanssa.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaan kaupunki selvittää kaikki mahdollisuudet perustaa vanhusasiamiehen vakanssi mahdollisimman pian ja turvata sen ja vanhusneuvoston riittävä rahoitus”.

Kaupunginvaltuusto 28.5.2018 § 14

Päätös:
Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

———

Asukaspalvelujen toimiala on valmistellut aloitteeseen seuraavan vastauksen.

Sosiaaliasiamiehen ja potilasasiamiehen lakisääteinen tehtävä on Vantaalla yhdistetty ja sijoitettu nykyisessä organisaatiorakenteessa asukaspalvelujen toimialalle kuntalaispalvelujen tulosalueelle. Riippumaton sosiaali- ja potilasasiamies edistää sosiaali- ja terveystoimen asiakkaiden oikeusturvaa muun muassa neuvomalla asiakkaan hoitoon tai kohteluun liittyvissä ongelmissa. Asiamies toimii myös tarvittaessa välittäjänä asiakkaan ja viranhaltijoiden välillä. Hänen tehtävänään on raportoida asiakkaan

aseman ja oikeuksien kehittymisestä vuosittain kaupunginhallitukselle ja edistää asiakkaiden ja potilaiden oikeuksien toteutumista sosiaali- ja terveydenhuollossa.

Vanhusväestön osuus Vantaan sosiaali- ja potilasasiamiehen saamissa yhteydenotoissa on ikärakenteen muutoksen myötä kasvussa. Kuitenkin vain osa ikääntyneiden yhteydenotoista koskee vanhustenhuoltoa. Asiamiehen arvion mukaan varsinkin tehostettuihin palveluihin liittyviä ongelmia jää myös pimentoon, sillä näiden asiakkaat eivät välttämättä kykene ottamaan asiamieheen yhteyttä. Vantaan sosiaali- ja potilasasiamiehen mukaan vanhusasiamies ei voisi ottaa hoitaakseen sosiaali- ja potilasasiamiehen lakisääteisiä tehtäviä eikä erillisen vanhusasiamiehen perustaminen näin ollen merkittävästi vähentäisi sosiaali- ja potilasasiamiehen työmäärää. Vanhusasiamies pikemminkin laajentaisi palvelutoimintaa alueille, jotka eivät kuulu sosiaali- ja potilasasiamiehen tehtävänkuvaan. Kuudesta suurimmasta kaupungista vain Tampereella on erillinen vanhusasiamies.

Vanhuspalvelulain (980/2012) 12 §:n mukaan kunnan on järjestettävä ikääntyneen väestön hyvinvointia, terveyttä, toimintakykyä ja itsenäistä suoriutumista tukevia neuvontapalveluja. Ohjausta on annettava esimerkiksi sosiaalihuollosta ja muusta sosiaaliturvasta sekä kunnassa tarjolla olevista palveluista. Neuvontapalveluihin sisältyy myös ikääntyneen väestön terveyden ja toimintakyvyn heikkenemisestä aiheutuvien sosiaalisten ja terveydellisten ongelmien tunnistaminen ja niihin liittyvä varhainen tuki. Vantaalla ikääntyneiden henkilöiden palveluihin ohjaamista toteutetaan useiden eri palvelujen yhteydessä. Ensinnäkin Vantaan vanhus- ja vammaispalveluissa toimii ikääntyneiden asiakasohjaus, johon on perustettu matalan kynnyksen neuvontapuhelin. Lisäksi on aloitettu työntekijöiden jalkautuminen Vantaa-infoihin sekä käynnistetty verkostoyhteistyö sellaisten toimijoiden kanssa, jotka kohtaavat yksinäisiä ja haurastuvia ikääntyneitä. Vanhuspalvelulain mukaiset viranomaisten ja kuntalaisten ilmoitukset ikääntyneen palvelutarpeesta tehdään tällä hetkellä ikääntyvien asiakasohjaukseen. Lisäksi Vantaan kaupungin seniorineuvonta tarjoaa tietoa järjestöjen, yritysten ja kaupungin tarjoamista ikääntyneiden hyvinvointia edistävästä toiminnoista ja palveluista. Seniorineuvonnan työ hyvinvoinnin tukemiseksi kohdistuu sairauden tai vanhenemisen haurastuttamille kuntalaisille, kuten muistisairaille ja omaishoidon perheille. Tietoa kunnan ja valtion palveluista annetaan myös Vantaa-infon palvelupisteissä, joissa on saatavilla eri viranomaisten lomakkeita ja joihin voi jättää hakemuksia edelleen toimitettaviksi. Vantaa-infoissa toimivassa Seniorin tietokulmassa asiakkaille annetaan päivittäin tietoa ikäihmisten palveluista sekä alkuvaiheen neuvontaa palvelujen hakemisesta. Nämä palvelut vastaavat omalta osaltaan aloitteessa mainittuihin tarpeisiin ja kattavat kuvailtua vanhusasiamiehen tehtäväkenttää.

Aloitteessa esitetään myös, että vanhusasiamies ottaisi vastaan kuntalaisten palautteita ja käsittelisi niitä. Vanhus- ja vammaispalveluiden mukaan palveluiden laatua Vantaalla valvotaan säännöllisten valvontakäyntien ohella asiakkaiden, omaisten ja työntekijöiden palautteiden avulla. Palautetta kerätään sosiaali- ja terveystoimen sähköisen palautejärjestelmän lisäksi asiakkaille ja omaisille järjestettävissä tilaisuuksissa. Jokainen ikääntyneiden palveluita koskeva poikkeama ja palaute käsitellään yksiköissä. Toimintaa kehitetään jatkuvasti Vantaan asukkaiden ja palveluiden piirissä jo olevien asiakkaiden tarpeiden mukaisesti saadun palautteen pohjalta ja erilaisia ryhmiä osallistamalla. Palveluita koskevien palautteiden vastaanotto ja käsittely kuuluvatkin pääsääntöisesti toiminnasta vastaavien työtehtäviin. Mikäli vanhusasiamiehen tehtäviin kuuluisi palautteiden vastaanottaminen, hän ei palvelutuotannon ulkopuolisena tahona välttämättä pystyisi varmistamaan palautteiden johdosta tehtävien toimenpiteiden toteutumista tai palautteisiin vastaamista.

Vantaan hyvinvointiohjelma 2018-2022 sisältää ikääntyneen väestön hyvinvointisuunnitelman, jolla pyritään ikäihmisten hyvinvoinnin kokonaisvaltaiseen edistämiseen. Osa suunnitelmaan kirjatuista toimenpiteistä parantaa erityisesti vaikeimmassa asemassa olevien tilannetta ja vähentää siten tarvetta

erilliseen vanhusasiamiehen tehtävään. Esimerkiksi Yksinäiset vanhukset Vantaalla -hankkeessa selvitetään etsivän vanhustyön mahdollisuutta. Etsivän vanhustyön tarkoituksena on löytää palveluiden ulkopuolelle ja koteihinsa eristäytyneet ikääntyneet sekä ohjata heitä oikeisiin palveluihin tai muun mielekkään toiminnan pariin, jotta heidän toimintakykynsä säilyisi mahdollisimman hyvänä ja he voisivat elää arvokasta elämää.

Vantaan kaupungissa toimii vanhusneuvosto, joka on lakisääteinen ikääntyneen väestön osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien varmistamiseksi asetettu toimielin. Vanhusneuvoston sekä vammaisneuvoston toiminta on siirretty vuonna 2018 kokonaisuudessaan sosiaali- ja terveystoimen vanhus- ja vammaispalveluista asukaspalvelujen kuntalaispalveluihin. Vanhus- ja vammaisneuvostoille resursoidaan paraikaa yhteinen kokoaikainen sihteeri-koordinaattori, jonka tehtävät liittyvät neuvostojen kokousten valmisteluun ja käsiteltyjen asioiden täytäntöönpanoon, neuvostojen antamien lausuntojen koordinointiin sekä verkostotyöhön. Aiemmin sihteerityö hoidettiin Vantaan kaupungin vanhus- ja vammaispalveluissa muun virkatyön ohessa. Myös tämän sihteeri-koordinaattorin toiminta voi osaltaan vastata aloitteessa mainittuihin tarpeisiin ja tehtäviin.

Kunnallisesta vanhusasiamiehestä ei säädetä laissa. Sellaisen perustamiselle ei ole lainsäädännöllistä estettä, mutta vanhusasiamies ei olisi sosiaali- ja potilasasiamieheen rinnastuva riippumaton elin. Vanhusasiamiehen toiminnalta myös puuttuisi lain asettamat kehykset.

Maakunta- ja sosiaali- ja terveydenhuollon kokonaisuudistuksen valmistelu on parhaillaan eduskunnan käsittelyssä ja uudistusten on tarkoitus astua voimaan vuonna 2021. Mikäli sosiaali- ja terveydenhuollon kokonaisuudistus toteutuu hallituksen esittämällä tavalla, kunnan vastuulle jää ehkäisevä hyvinvointityö. Suuren uudistuksen täytäntöönpanon varmistuminen ja ennaltaehkäisevän hyvinvointityön sisällön määrittely vaikuttavat Vantaan kaupungin henkilöstösuunnitteluun. Koska vanhusasiamies toimisi sosiaali- ja potilasasiamiehen tavoin sosiaali- ja terveydenhuollon välimaastossa, on tarkoituksenmukaista arvioida vanhusasiamiehen tehtävän tarvetta vasta, kun on tiedossa, millaisina kaavaillut hallinnolliset uudistukset toteutuvat. Mikäli Vantaalle halutaan vanhusasiamies, asia tulee tuoda mukaan talousarviovalmisteluun.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 22

Asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Tarja Eklundille ja 25:lle muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle asukaspalvelujen esityksen mukainen kaupunginhallitus vastaus
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Tarja Eklundin ja 25 muun valtuutetun aloite Vanhusasiamies Vantaalle

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtaja Jaakko Niinistö, kuntalaispalvelujen suunnittelija Sanna Parrukoski, puh. 040 543 7460; etunimi.sukunimi(at)vantaa.fi

28.5 VALTUUSTOALOITE Vanhusasiamies Vantaalle

Ikääntyneiden ihmisten määrä kasvaa nopeasti myös Vantaalla. Ikäihmisten perusoikeuksia ja yhdenvertaista kohtelua on kunnioitettava. Vanhusten laitoshoidon huono tila on puheenaiheena mediassa lähes päivittäin ja kotihoidon tilanne on yhtä huonolla tolalla. Hoitavia käsiä on suosituksista riippumatta liian vähän..
Vanhuspalvelulain mukaan ikääntyneitä itseään on kuultava päätöksenteossa niissä asioissa, jotka koskevat heitä.
Tätä tarvetta varten kuntaan on perustettu vanhusneuvosto.
Vanhusneuvostolla on hyvin tärkeä rooli vanhusten asioiden hoidossa vaikuttajana ja hallinnon yhteistyökumppanina. Se keskittyy edistämään koko ikäihmisten ryhmää koskevia asioita vaikuttamalla niihin suunnittelu- ja valmisteluvaiheessa ja antamalla lausuntoja.
Vanhusneuvosto ei kuitenkaan sellaisenaan sovellu yksittäisten vanhusten palveluissa ilmenevien ongelmien selvittämiseen.
Ongelmat voivat liittyä muun muassa ostopalveluiden käyttöön.
Vanhusasiamies ottaa vastaan ikäihmisten palautteita, käsittelee niitä, kuuntelee kuntalaisten huolia ja tarvittaessa sovittelee ja järjestää neuvotteluja ratkaisun löytymiseksi mahdollisissa ongelmatilanteissa.
Hän auttaa ikäihmisiä, ohjaa heitä palvelujen äärelle ja opastaa oikeudellisissa asioissa.
Häntä tarvitaan ikääntyneiden ihmisten ja vanhusten oikeuksien puolustajana tai puolestapuhujana, kun ikääntynyt ei enää itse siihen kykene. Esimerkiksi muistisairaan vanhuksen mahdollisuudet palvelun laadun tarkkailuun tai siihen puuttumiseen ovat hyvin heikot. Näin palvelujen laatu voi jäädä aivan riittämättömäksi.
Vanhusasiamiestoiminta ei korvaa potilasasiamiehen tai sosiaaliasiamiesten tehtäviä. Hän tekee yhteistyötä ikäihmisiä koskevissa asioissa asiantuntijoiden ja kolmannen sektorin järjestöjen ja vapaaehtoisten sekä palveluntuottajien kanssa.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaan kaupunki selvittää kaikki mahdollisuudet perustaa vanhusasiamiehen vakanssi mahdollisimman pian ja turvata sen ja vanhusneuvoston riittävä rahoitus.

Tarja Eklund
Tarja Eklund
kaupunginvaltuutettu.

Minna Atiye

Tiina Tuomela
Tiina Tuomela

Sveta Silvennoinen-Hiiskula

Minna Koskelainen

Vanda Norrena

Minna Kuusela

Sirpa Kauppinen

SARI LAAKSO

JUKA NUKSO

KIRSI MÄKELÄINEN

Niina Kärki

KARI-KARI LINDELL

JUHA MALMI

PUHEENJOHTAJA

Paija Viita

Maarno Raja-Aho

Marit Raja-Aho

Irja Ansalehto-Salo

JARNO ESKELINEN

JUSSI SARAMO

Niina Sillanpää

Antero Eerola

Jari Jaakkola

23 § Vastaus Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 23 muun valtuutetun aloitteeseen toimitilojen turvaamiseksi järjestöille

VD/5015/00.02.00.03/2018
IL/RÅ/MN/HR/MT/NJ/HY-L

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä sekä 23 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Järjestöillä on vantaalaisten hyvinvoinnin edistäjinä tärkeä ja kasvava merkitys tulevaisuudessa. Osallistuminen järjestöjen toimintaan vähentää suoraan muun muassa sosiaali-, terveys- ja sivistystoimen kustannuksia, ehkäisee ennalta ongelmia ja palvelee kaupungin hyvinvointistrategian toteuttamista. Siksi järjestöille on kiireesti turvattava toimintaan sopivat tilat.

Vuonna 2015 kaupunginhallituksen yleisjaoston hyväksymässä asukastilaohjelmassa kuvattiin kuntalaispalveluiden hallinnoimien asukastilojen ja järjestötilojen käyttö, tarkoitus ja tavoitteet lähtien siitä, että ohjelma ohjaa jatkossa niiden suunnitelmallista kehittämistä kaupungin strategian mukaisesti.

Ohjelmaan sisältyi asukas- ja järjestötilojen määrittelyn ja hallinnoimisen periaatteiden kuvauksen lisäksi kartoitus käytössä olleista tiloista kaupungin suuralueittain sekä palveluverkkoverkkosuunnitelmaan liittyvänä tilojen kehittämisen tavoitteena, että jokaisella suuralueella on vähintään yksi järjestöjen yhteiskäytössä oleva tila. Edes mainittu vähimmäistavoite ei edelleenkään toteudu. Lisäksi vantaalaiset järjestöt toimivat hyvin erilaisissa ja -tasoisissa tiloissa, eikä asukkaiden osallisuus mahdollisuutena harrastaa ja vaikuttaa elinoloihinsa järjestöjen kautta ole likimainkaan yhdenvertaista. Osa järjestöistä toimii kaupungin omistamissa kiinteistössä ja osa kaupungin edelleen vuokraamissa tiloissa, mutta osalla ei ole tyydyttäviä tiloja ollenkaan eikä mahdollisuuksia saada niitä esimerkiksi kustannussyistä. Alueiden välillä on myös tiloissa huomattavia eroja, ja useilla alueilla tilat ovat ahtaita kasvaneille käyttäjämäärille.

Järjestöissä koetaan myös kaupungin jättävän ne toimialojensa pompoteltavaksi, kun tilakysymysten ratkeamiseen vaikuttaa, mistä mikin yhdistys on saanut tilansa järjestettyä. Samaten epävarmuutta luo se, että asukaspalvelujen rooli asukas- ja järjestötilojen vastuutahona ei ole riittävän selkeä. Lisäksi puuttuu toimintamalli siitä, mihin ohjataan järjestöt, joiden käytöstä poistuu tila esimerkiksi peruskorjauksen, vesivahingon, tilojen riittämättömyyden tai muun syyn takia.

Järjestötaloa tai vastaavaa yhtä järjestöille tarkoitettua tilaa ei liene mahdollista rakentaa kaikkiin kaupunginosiin, mutta ongelma voidaan ja on tarkoituksenmukaista korjata järjestämällä tiloja, joita voidaan käyttää lähes ympärivuorokautisesti eri järjestöjen kesken, osana kaupungin avointa ja vaikuttavaa kansalaistoimintaa sekä kuntapalveluja.

Esitämme, että asukaspalvelut

- päivittää pikaisesti asukastilaohjelman ja tuo sen kaupunginhallituksen tai sen yleisjaoston käsiteltäväksi;
- huolehtii siitä, että jokaisella suuralueella järjestöillä on vähintään yhteiskäytössä oleva tila toimintaansa syyskaudella 2018;
- tarkentaa tavoitteita siitä, millaisia tiloja järjestöille tarvitaan tulevaisuudessa, miten toimitiloja tarjotaan, kaavoitetaan ja rakennetaan yhdessä järjestöjen ja kaupungin toimijoiden kanssa;

- laatii strategian, joka varmistaa, että käytössä olevat tilat palvelevat monikäyttöisesti eri kuntalaisryhmiä.

Kaupunginvaltuusto 28.5.2018 § 15

Päätös:
Päätetiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

———

Asukaspalveluiden toimiala toteaa aloitteesta seuraavaa:

Kaupungin palveluverkon kehittämistä ja toimitilainvestointisuunnittelua ohjaa kaupunkitasoinen *palveluverkkosuunnitelma*. Palveluverkkosuunnittelun tavoitteena on palvelutarpeiden mukaisen taloudellisesti ja toiminnallisesti tehokkaan sekä monikäyttöisen palveluverkon kehittäminen. Palveluverkkosuunnitelma vuosille 2018–2027 on kaupunginvaltuuston käsiteltävänä syksyllä 2018.

Asukaspalveluiden toimialalla kuntalaispalvelut vastaavat asukastilojen ylläpitämisestä ja järjestötilojen toiminnallisesta hallinnoinnista. Kuntalaispalveluiden tilojen käytön suunnitelmalliseksi kehittämiseksi ja toimintakonseptin sekä käyttövuoromaksujen päivittämiseksi on laadittu *asukas- ja järjestötilaohjelma*. Tähän ohjelmaan on laadittu tilojen kehittämistavoitteet kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelman pohjalta. Kuntalaispalveluiden asukas- ja järjestötilaohjelma tullaan päivittämään sen jälkeen, kun kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma vuosille 2018–2027 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa. Päivittäminen tapahtunee osana vuonna 2019 laadittavaa järjestöyhteistyön toimintaohjelmaa ja tuodaan aikanaan yleisjaostoon päätöksentekoa varten.

Kaupunkitasoisessa palveluverkkosuunnitelmassa tavoitteena on, että asukkailla on riittävästi kokoontumis- ja yhteiskäyttötiloja ja että jokaisella Vantaan suuralueella on tulevaisuudessa vähintään yksi järjestöjen yhteiskäytössä oleva tila. Järjestöt saavat tiloja käyttöönsä hakemalla käyttövuoroja asukastiloista tai kaupungin muista tiloista ulkopuolisen käytön periaatteiden mukaisesti. Asukastiloja, nuorisotiloja, kouluja ja päiväkoteja sekä liikuntatiloja käyttävät lukuisat järjestöt harrastus-, kokoontumis- ja kerhotoimintaansa. Asukastiloista voidaan antaa käyttövuoroja läpi päivän ja kaupungin muista tiloista silloin, kun niitä ei käytetä toimialojen omaan perustoimintaan. Esimerkiksi eläkeläisjärjestöillä on perinteisesti ollut arkipäivisin käyttövuoroja asukastiloista ja nuorisotiloista.

Järjestöjen käytettävissä olevia asukastiloja ja nuorisotiloja on tällä hetkellä (syksyllä 2018):

Aviapoliksen suuralue
Pakkalan nuorisotila Wintti.
Hakunilan suuralue
Skomarsin torppa, Ystävän kammari, Hakunilan, Kolohongan ja Länsimäen nuorisotilat ja Kilpakujan asukastila.
Kivistön suuralue
Asukastilat Rubiini ja Katrinebergin kartano ja nuorisotila Kannu.
Koivukylän suuralue
Asukastila Kafnetti ja Havukosken nuorisotila.
Korson suuralue
Korson ja Mikkolan nuorisotilat.
Myyrmäen suuralue

Asukastila Myyrinki, Nuorisotilat Arkki, Martinlaakso ja Pähkinärinne; eläkeläisjärjestöjen kesäkäyttöön Buldersin torppa.

Tikkurilan suuralue

Asukastilat Silkinportin toimintakeskus ja Kansalaistoiminnan keskus Leinikki, Hiekkaharjun nuorisotila 36 ja nuorten monitoimitila Liito.

Järjestöt voivat hakea käyttövuoroja myös suuralueilla sijaitsevista koulujen, päiväkotien, oppilaitosten, kulttuurin, kirjastojen ja liikunnan tiloista sekä sosiaali- ja terveydenhuollon ulkopuoliseen käyttöön soveltuvista tiloista.

Lisäksi asukaspalvelut tukee tilavuokra-avustuksin joidenkin järjestöjen toimintaa heidän nimikkotiloissaan. Osa näistä järjestötiloista voi olla usean järjestön käytettävissä yhteiskäyttötiloina. Tiloja, joissa yhteiskäyttö on mahdollista, ovat Königstedtin entisen koulun järjestötila Seutulassa, Kotiseututalo Påkas Kuninkaalassa ja Ruusupaviljongin järjestötila Korsossa. Tilojen käyttömahdollisuuksia hallinnoivat niiden vuokralaisyhdistykset.

Haasteena tilojen käytössä on vastata järjestöjen muuttuviin käyttötarpeisiin. Nykyiset tilat ovat esimerkiksi voineet käydä pieniksi eläkeläisjärjestöjen kasvaville ryhmille. Palveluverkkosuunnitelmassa vuosille 2018–2027 esitetään, että jokaisella suuralueella tulee olla asukkaiden ja järjestöjen tarpeisiin vastaavat tilat. Uusi asukastila on suunnitteilla Leinelään. Koivukylän ja Myyrmäen suuralueiden keskusta-alueiden kehittyessä vanhat asukastilat siirtyvät uusiin tiloihin, Koivukylässä uuden kirjaston yhteyteen. Hakunilaan on suunnitteilla tilan perustaminen yhteistyössä kumppaneiden ja kaupungin toimialojen kanssa. Tikkurilan alueella selvitellään asukastilatoimintojen keskittämistä paremmin saavutettaviin tiloihin. Tikkurilaan rakennettavan uuden monitilatoimistotalon valmistuttua kaupungintalon tiloja on mahdollisesti osoitettavissa myös asukkaiden ja järjestöjen käyttöön. Korsossa nuorisotila muuttaa toimintansa monitoimikeskus Lumoon ja vapautuvan nuorisotilan käyttämistä asukastilana selvitetään. Uusilla alueilla, esimerkiksi Aviapoliksessa, asukastilat toteutetaan tarvittaessa yhdessä vapaa-ajan palvelujen ja kirjaston kanssa.

Aloitteessa on esitetty huoli siitä, että järjestöt kokevat olevansa toimialojen pompoteltavina ja että Vantaan asukaspalveluiden rooli asukas- ja järjestötilojen vastuutahona ei ole selkeä. Vantaan asukastilaverkko on muotoutunut vuosien varrella niin, että eri toimialojen hallinnoimia asukastiloja on keskitetty nykyiselle asukaspalvelujen toimialalle. Pelkästään asukkaiden ja järjestöjen käyttöön osoitettuja tiloja on luontevaa hallinnoida asukaspalveluiden kuntalaispalveluissa. Kaupungin muiden toimitilojen eli tilojen, joiden ensisijainen käyttötarkoitus on kunkin toimialan oma toiminta, hallinnointi on luontevaa tapahtua kyseisillä käyttäjätoimialoilla. Koulujen, päiväkotien ja monitoimitalojen vapaa-ajan käytön ja liikuntatilojen hallinnointi on keskitetty sivistystoimen liikuntapalveluille. Tilojen ulkopuolisen käytön periaatteita on yhtenäistetty, jotta käyttövuorojen myöntäminen järjestöille olisi tasavertaista eri toimialojen hallinnoimissa tiloissa. Käyttövuorojen myöntämisjärjestys ja maksuperusteet on laadittu huomioiden toimialojen erilaisten kohderyhmien tarpeet. Asukaspalvelut tukee ensisijaisesti terveyttä ja hyvinvointia edistävää toimintaa. Sivistystoimen toimialalla on etusijalla lasten ja nuorten harrastustoiminta.

Aloitteessa on myös esitetty, että kaupungilla ei ole toimintamallia järjestöjen käyttämän tilan poistuessa käytöstä. Kun tila on väliaikaisesti pois käytöstä esimerkiksi korjauksen takia, kaupunki pyrkii etsimään tilojen toiminnoille väistötilan. Koska kaupungin toimitilojen tulee olla tehokkaassa käytössä, ei vapaana olevia tiloja useinkaan ole saatavilla. Väistötiloja etsitään ensisijaisesti kaupungin omasta tilakannasta ja tarvittaessa ulkoa vuokraamalla. Väistötilat ovat pääsääntöisesti myös järjestöjen käytettävissä, mutta aina ei ole mahdollista löytää olosuhteiltaan ja varustukseltaan alkuperäisten tilojen kaltaisia tiloja.

Tilakeskuksen tehtävänä on hankkia tiloja kaupungin toimialojen käyttöön. Kaupungin toimitiloja käyttävien järjestöjen tilatarpeisiin vastaaminen on tiloja käyttävien toimialojen tehtävä. Tilakeskus ja kaupungin toimialat tekevät yhteistyötä tilojen etsinnässä.

Vantaan kaupungin tavoitteena on, että uusia asuinalueita suunniteltaessa otetaan jo kaavoituksessa huomioon asukastilojen tarve. Kaupungin toimitilahankkeissa toteutetaan yhteiskäytön edistämisen periaatetta. Uudet tilat suunnitellaan monikäyttöisiksi ja ulkopuolisen käytön mahdollisuus huomioidaan kulunvalvonnassa ja lukituksissa. Tilojen yhteiskäytön edistäminen edellyttää varausjärjestelmien tehokasta käyttöä ja järjestelmän jatkuvaa kehittämistä.

Kaupunginhallitus 24.9.2018 § 14

Asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtaja vs:n esitys:
Päätetään
a) antaa Sosialidemokraattiselle valtuustoryhmälle sekä 23 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle asukaspalvelujen vastaus kaupunginhallituksen vastauksena
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.
Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

———

Kaupunginhallitus 8.10.2018 § 15

Asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Sosialidemokraattiselle valtuustoryhmälle sekä 23 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle asukaspalvelujen vastaus kaupunginhallituksen vastauksena
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.
Päätös:
Päätettiin yksimielisesti palauttaa valmisteluun.

———

Asukaspalveluiden toimiala toteaa valmisteluun palautettuun aloitevastaukseen seuraavaa.

Vantaan kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma vuosille 2018–2027 on käsitelty ja hyväksytty kaupunginvaltuustossa 24.9.2018 § 5. Palveluverkkosuunnitelman mukaisesti asukaspalveluiden tavoitteena on, että jokaisella suuralueella tulee olla asukkaiden ja järjestöjen tarpeisiin vastaavat tilat.

Tämän hetken asukastilat täyttävät palveluverkon tavoitteet osittain. Nykyiset asukastilat mahdollistavat enimmillään noin 60 hengen kokoisten ryhmien kokoontumisen. Tätä isompien ryhmien kokoontumistarpeisiin on etsitty ratkaisuja suuralueilla. Syksyllä 2018 vireillä olevia hankkeita asukastilojen perustamiseksi on Tikkurilan alueella ja Korson alueella.

Yleisjaosto 19.11.2018 § 7 päätti, että Tikkurilassa Silkinportin korvaavaksi asukastilaksi perustetaan uusi asukastila osoitteeseen Lummetie 2. Uusi asukastila tulee olemaan esteettömämpi ja paremmin saavutettavissa kuin Silkinportin tila. Korsoon perustetaan uusi asukastila entisen nuorisotilan tiloihin osoitteeseen Korsontie 2 osana myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelmaa. Tilat antavat mahdollisuuden myös isompien ryhmien kokoontumiseen. Lisäksi Hakunilaan on suunnitteilla tilan perustaminen yhteistyössä kumppaneiden ja kaupungin toimialojen kanssa.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 23

Asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Sosialidemokraattiselle valtuustoryhmälle sekä 23 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle asukaspalvelujen esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 23 muun valtuutetun aloite toimitilojen turvaamiseksi järjestöille
- asukastilat 2018

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtaja Jaakko Niinistö; kuntalaispalvelujen järjestökoordinaattori Harri Raita, puh. 040 585 9877; etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

SD-ryhmä + 23

VALTUUSTOALOITE TOIMITILOJEN TURVAAMISESTA JÄRJESTÖILLE

Perustelut:
Järjestöillä on vantaalaisten hyvinvoinnin edistäjinä tärkeä ja kasvava merkitys tulevaisuudessa. Osallistuminen järjestöjen toimintaan vähentää suoraan muun muassa sosiaali-, terveys- ja sivistystoimen kustannuksia, ehkäisee ennalta ongelmia ja palvelee kaupungin hyvinvointistrategian toteuttamista. Siksi järjestöille on kiireesti turvattava toimintaan sopivat tilat.

Vuonna 2015 kaupunginhallituksen yleisjaoston hyväksymässä asukastilaohjelmassa kuvattiin kuntalaispalveluiden hallinnoimien asukastilojen ja järjestötilojen käyttö, tarkoitus ja tavoitteet lähtien siitä, että ohjelma ohjaa jatkossa niiden suunnitelmallista kehittämistä kaupungin strategian mukaisesti. Ohjelmaan sisältyi asukas- ja järjestötilojen määrittelyn ja hallinnoimisen periaatteiden kuvauksen lisäksi kartoitus käytössä olleista tiloista kaupungin suuralueittain sekä palveluverkkoverkkosuunnitelmaan liittyvänä tilojen kehittämisen tavoitteena, että jokaisella suuralueella on vähintään yksi järjestöjen yhteiskäytössä oleva tila.

Edes mainittu vähimmäistavoite ei edelleenkään toteudu. Lisäksi vantaalaiset järjestöt toimivat hyvin erilaisissa ja -tasoisissa tiloissa, eikä asukkaiden osallisuus mahdollisuutena harrastaa ja vaikuttaa elinoloihinsa järjestöjen kautta ole likimainkaan yhdenvertaista. Osa järjestöistä toimii kaupungin omistamissa kiinteistössä ja osa kaupungin edelleen vuokraamissa tiloissa, mutta osalla ei ole tyydyttäviä tiloja ollenkaan eikä mahdollisuuksia saada niitä esimerkiksi kustannussyistä. Alueiden välillä on myös tiloissa huomattavia eroja, ja useilla alueilla tilat ovat ahtaita kasvaneille käyttäjämäärille.

Järjestöissä koetaan myös kaupungin jättävän ne toimialojensa pompoteltavaksi, kun tilakysymysten ratkeamiseen vaikuttaa, mistä mikin yhdistys on saanut tilansa järjestettyä. Samaten epävarmuutta luo se, että asukaspalvelujen rooli asukas- ja järjestötilojen vastuutahona ei ole riittävän selkeä. Lisäksi puuttuu toimintamalli siitä, mihin ohjataan järjestöt, joiden käytöstä poistuu tila esimerkiksi peruskorjauksen, vesivahingon, tilojen riittämättömyyden tai muun syyn takia.

Järjestötaloa tai vastaavaa yhtä järjestöille tarkoitettua tilaa ei liene mahdollista rakentaa kaikkiin kaupunginosiin, mutta ongelma voidaan ja on tarkoituksenmukaista korjata järjestämällä tiloja, joita voidaan käyttää lähes ympärivuorokautisesti eri järjestöjen kesken, osana kaupungin avointa ja vaikuttavaa kansalaistoimintaa sekä kuntapalveluja.

Esitämme, että asukaspalvelut

- päivittää pikaisesti asukastilaohjelman ja tuo sen kaupunginhallituksen tai sen yleisjaoston käsiteltäväksi;
- huolehtii siitä, että jokaisella suuralueella järjestöillä on vähintään yhteiskäytössä oleva tila toimintaansa syyskaudella 2018;
- tarkentaa tavoitteita siitä, millaisia tiloja järjestöille tarvitaan tulevaisuudessa, miten toimitiloja tarjotaan, kaavoitetaan ja rakennetaan yhdessä järjestöjen ja kaupungin toimijoiden kanssa;
- laatii strategian, joka varmistaa, että käytössä olevat tilat palvelevat monikäyttöisesti eri kuntalaisryhmiä.

Vantaalla 28.5.2018

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä

Allekirjoitukset:
Antero Eerola
Tiina Tuomela
Anssi Aura
Jussi Saramo

Sveta Siitonen-Huiskula

Minna Atiye

Anniina Kostiainen

Emil Balut

Timo Juvakainen

Vanda Norrena

Minna Kuusela

Sirpa Kauppinen

Tanja Vahvelainen

Kari-Matti Lindell

Markku Weckman

Paula Lehtomäki

Sami Kanerva

Markus Lyyra

Asukastilat 2018-2019

Asukastila	Toimitilat	max henkilömäärä	klo	euroa/h
				sis. alv 24%
MYYRMÄKI				
Asukastila Myyrinki	Neuvottelutila 1 (kokousvarustelu)	24 henkilöä	ma-pe klo 9-21	18
	Neuvottelutila 3 (kokousvarustelu)	12 henkilöä	ma-pe klo 9-21	15
	Toimintatupa / Keittiö (6440)	60 henkilöä	ma-pe klo 9-21	22
	Takkahuone / Sauna (6218)	12 henkilöä	ma-pe klo 9-21	25
	Pelkkä takkahuone	12 henkilöä	ma-pe klo 9-21	18
KIVISTÖ				
Asukastila Katrinabergin kartano	Neuvottelutila, (Keittiö + astiasto)	12 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Keltainen Sali	12 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	kirjastohuone	4 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	kerhohuone	12 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Monitoimitila ja keittiö (kokousvarustelu)	50 henkilöä	ma-su klo 9-21	
TIKKURILA				
Asukastila Leinikki Ylläpitää Järjestörinki ry Salien ja koulutustilan varanneet voivat käyttää yhteiskeittiötä vuoronsa aikana.	Monitoimitila	60 henkilöä	ma-su klo 9-21	25
	Monitoimitila (1/2)	30 henkilöä	ma-su klo 9-21	18
	Kokoustila	20 henkilöä	ma-su klo 9-21	18
	Oleskelutila	20 henkilöä	ma-su klo 9-21	18
	Kokoustila+oleskelutila	20 henkilöä	ma-su klo 9-21	25
	Keittiö			15
Asukastila, Lummetie 2 4krs, auki 4/2019, vakituiset vuorot 8/2019 alkaen, haku 4/2019.	Monitoimitila 1 (kokousvarustelu) + keittiö	40 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Monitoimitila 2 (kokousvarustelu ja kahvin keittomahdollisuus)	65 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Neuvottelutila 1 (kokousvarustelu ja kahvin keittomahdollisuu)	8 henkilöä	ma-su klo 9-21	
KOIVUKYLÄ				
Asukastila Kafnetti	Kokoustila (kokousvarustelu)	12 henkilöä	ma-su klo 9-21	18
	Yhteisötila / Keittiö	50 henkilöä	ma-pe klo 16-21 ja la-su klo 9-21	22
HAKUNILA				
Skomarsin torppa	kokous- ja juhlatila ja keittiö	30 henkilöä	ma-su klo 8-23	96/8h
	kokous- ja juhlatila ja keittiö	30 henkilöä	ma-su klo 8-23	145/15h
Asukastila Kilpakuja, Länsimäki, ylläpitää talotoimikunta	Sali 60 henkilöä + keittiö	60 henkilöä	ma-su klo 9-21	
KORSO				
Asukastila, Korsontie 2 auki 2/2019, vakituiset vuorot 8/2019 alkaen, haku 4/2019	Monitoimitila 35m2 (kokousvarustelu)	20 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Monitoimitila (kokousvarustelu + keittiö)	120 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Neuvottelutila 1 25m2 (kokousvarustelu ja kahvin keittomahdollisuus)	10 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Neuvottelutila 2 25m2 (kokousvarustelu)	10 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Toimistohuone (12m2)	4-6 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Monitoimitila ja keittiö (kokousvarustelu)	6 henkilöä	ma-su klo 9-21	

24 § Lausunto Uudenmaan liitolle Uusimaa-kaava 2050 luonnoksesta

VD/520/00.04.03/2018

HP/MSI/MHO/JST/SJÄ/LMU/SRA/PKA/AV

Uudenmaan liitto on pyytänyt lausuntoa Uusimaa 2050 kokonaismaakuntakaavan luonnoksesta. Määräaika lausunnolle on 30.11.2018. Lisäaikaa on saatu siten, että kaupunginhallituksen lausunto toimitetaan ennakkotietona Uudenmaan liittoon. Sekä kaupunkisuunnittelulautakunta 5.11.2018 § 8 että tekninen lautakunta 6.11.2018 § 19 kävivät lausuntoaineistosta lähetekeskustelut, joista on nostettu aiheita kaupungin lausuntoon. Kaupunginhallitus on antanut Uusimaa-kaavan valmisteluaineistosta lausunnon 26.3.2018 § 28. Kaavaluonnos löytyy Uudenmaanliiton sivuilta: https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/valmistelussa_uusimaa-kaava_2050/kaavaluonnos.

Uusimaa-kaavaa laaditaan koko Uudenmaan alueelle. Kaava muodostuu kolmesta maakuntakaavasta, joista keskimmäinen Helsingin seudun vaihemaakuntakaava koskee Vantaata. Aluerajaus on sama 14 kuntaa kuin parhaillaan valmistelussa olevassa MAL2019-suunnitelmassa, jonka luonnos on lausunnoilla loppusyksystä 2018. Uusimaa-kaavan aikatähtäin on vuodessa 2050, kuten Vantaan uudessa yleiskaavassa, josta parhaillaan laaditaan luonnosta. Uutta maakuntakaavaluonnosta on tässä lausunnossa arvioitu suhteessa voimassa olevaan maakuntakaavaan sekä näihin kahteen käynnissä olevaan suunnitteluprosessiin. Maakuntakaava ohjaa uuden yleiskaavan laadintaa. Uudenmaanliiton mukaan kokonaismaakuntakaavasta laaditaan ehdotus jo alkuvuodesta 2019. Kaava on tarkoitus hyväksyä maakuntavaltuustossa viimeistään joulukuussa 2019.

Kaupunginhallitus 26.11.2018 § 27

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle annettavaksi Uudenmaan liitolle liitteen mukainen lausunto Uusimaa 2050-kaavan luonnoksesta.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.
Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 24

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle annettavaksi Uudenmaan liitolle liitteen mukainen lausunto Uusimaa 2050-kaavan luonnoksesta.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.
Käsittely:
Asian käsittelyn kuluessa **kaupunginhallituksen jäsen Lauri Kaira** esitti **jäsen Sakari Rokkasen** kannattamana lausunnon SEUDUN RAKENNE -osiosta poistettavaksi seuraavat kappaleet:

~~Strategiseen maakuntakaavaluonnokseen on määritelty erittäin tarkka kaupan ratkaisu, jonka linjaukset kaavan tavoitteiden vastaisesti heikentävät läheisten keskuksien elinvoimaa. Luonnoksessa on päädytty muuttamaan kaupan alueista Tammisto ja Porttipuisto ns. laaturajoittamattomiksi alueiksi. Vantaan~~

~~kaupunki esittää näiden kahden alueen muuttamista takaisin laaturajoitetuiksi alueiksi, koska kaupungin tavoitteena on ensisijaisesti kehittää kaupan palveluita Hakunilan ja Aviapoliksen. Maakuntakaavan ratkaisu läheisten kaupan alueiden osalta haittaisi merkittävästi kehittämismahdollisuuksia.~~

~~Perusteluna maakuntakaavan kaupan ratkaisulle käytetään Helsingin seudun tasoisesti määriteltyä saavutettavuusaineistoa, mikä antaa liian yleistetyn kuvan asiasta eikä korosta joukkoliikennettä. Seudulla keskeisesti sijaitsevien Tammiston ja Porttipuiston saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla ei ole hyvä. Tilanne paranee esimerkiksi Porttipuistossa tulevaisuudessa raitiotien rakentamisen myötä. Valmisteluvaiheessa olevassa uudessa Vantaan yleiskaavaluonnoksessa esitetään Porttipuiston pohjoisosan muuttumista joukkoliikenneyhteyksien parantuessa asumiseen. Mahdollinen kaupan ratkaisu tulee linjata vasta siinä yhteydessä eikä ennakkoon maakuntakaavassa.~~

~~Tammistoon ei tule lisätä päivittäistavarakauppaa, vaan uudet hankkeet tulee ohjata Veromiehen puolelle Aviapoliksen keskustan pohjoisosaan, minne on toteutumassa uusi noin 20 000 asukkaan alue lähipalveluineen. Asukasmäärä ja merkittävä työpaikkamäärä edellyttävät uusia päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Tammistossa uudet hankkeet vain pahentaisivat alueen liikenneongelmia. Yleiskaavaluonnoksessa on tarkoitus esittää Tammiston läpi seudullista raitiotieyhteyttä, jonka varassa alue voisi tiivistyä ja muuttua jopa osittain asumisen alueeksi. Tämä edellyttää kokonaisuuden tarkempaa suunnittelua ja näiden isojen linjausten ratkaisemista ja ajoittamista siinä yhteydessä. Ratkaisuista ei tule tehdä vaikeampia maakuntakaavan kaupan ohjausta muuttamalla.~~

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat apulaiskaupunginjohtajan esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat jäsen Kairan esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 7 jaa-ääntä (Abdi, Juurikkala, Kaukola, Kotila, Kuusela, Puoskari, Tahvanainen) ja 4 ei-ääntä (Kaira, Multala, Orpana, Rokkanen) yhden (1) jäsenen äänestäessä tyhjää (Hakulinen), joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Asian käsittelyn aikana apulaiskaupunginjohtaja teki seuraavat neljä muutosta lausuntoesitykseensä:

1. Lausunnon YMPÄRISTÖN VOIMAVARAT JA VETOVOIMA -osion loppuosa muutetaan seuraavasti:

Seudullisesti tärkeät viheralueet ja viheryhteystarpeet sekä valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät laajat kulttuuriympäristökokonaisuudet on esitetty kaavakartalla, kuten Vantaan kaupunki toivoi Uusimaa-kaavan 2050 valmisteluaineiston lausunnossa. Viheryhteystarpeiden määrää on vähennetty ja linjauksia yleispiirteistetty vastaamaan Uusimaa-kaavan yleispiirteistä tarkastelutasoa. Maakuntakaavalla ei oteta kantaa paikallisten virkistysalueiden kehittämiseen muutoin kuin mitä merkintöjen suunnittelumääräyksessä edellytetään. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä määrätään, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata riittävät virkistysmahdollisuudet sekä paikallisen viherverkoston liittyminen maakuntakaavan virkistysalueverkostoon. Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeellä määrätään, että vyöhykkeen tiivistämisen vaikutukset kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen, ekologisen verkoston toimivuuteen sekä virkistysmahdollisuuksiin tulee selvittää ja arvioida tapauskohtaisesti. ~~Määräyksistä saa riittävästi tukea viheralueverkoston suunnitteluun yleis- ja asemakaavoissa. Vantaan kaupungille maakuntakaavan esittämä virkistysalueiden ja -yhteyksien tarkkuustaso on riittävä. Pieni täsmennys tulisi tehdä alueiden rajauksiin Kuusijärven pohjoispuolella, missä Byändan asuntoalueelle laaditaan parhaillaan asemakaavaa, missä se laajenee merkittävästi. Muutos tuodaan myös Vantaan uuteen yleiskaavaan.~~ *Uudenmaan alueelle kohdistuu tulevina vuosina merkittäviä maankäyttöpaineita voimakkaan*

väestönkasvun johdosta. Siksi on erityisen tärkeää, että maakuntakaavassa edistetään viheralueverkoston säilymistä niin, että voidaan turvata luonnon monimuotoisuutta, virkistyskäytön edellytyksiä ja myös hiilinieluja. Näihin tavoitteisiin liittyy myös pääkaupunkiseudun viherkehä-ajatus. Viheryhteyksien voimakas karsiminen voimassaolevaan maakuntakaavan nähden ei ole perusteltua, ja ekologisen verkoston kannalta tärkeitä viheryhteysmerkintöjä tuleekin lisätä kaavaan, myös Vantaan alueella esimerkiksi Tikkurilan keskuspuiston yhteys Korson suuntaan, Keravanjoen varren viheryhteys ja Mätäojan viheryhteydet itään, länteen ja etelään.

2. Lausunnon YMPÄRISTÖN VOIMAVARAT JA VETOVOIMA -osion ensimmäisen kappaleen jälkeen lisätään seuraava kappale:

Kaavan ratkaisu, jonka mukaan aluevarauksina merkittäisiin vain yli 50 ha virkistysalueet, on liiankin yleispiirteinen. Vantaa esittää, että rajaa alennetaan 30 hehtaariin.

3. Lausunnon LIIKENNE JA LOGISTIIKKA -osion kolmas kappale muutetaan kuulumaan seuraavasti:

Maantien 152 merkinnälle ei ole selitettä määräyksissä (katkoviiva ilman nuolen päitä). Tie on merkittävä maakunnallisesti merkittäväksi tieksi Tuusulanväylän ja Hämeenlinnanväylän väliseltä osuudelta. Vantaan kaupunki esittää, että mt152 osuutta kt45 ja vt4 välillä ei tule merkitä seudullisesti merkittäväksi tieksi. Vantaan näkemyksen mukaan kyseinen osuus on jo kaupunkimaista ympäristöä eikä sinne voida lisätä raskasta liikennettä. Itä- länsisuuntainen kehämäinen tavaraliikenteen yhteys tulisi toteuttaa mt148 kautta. *Mt152:n linjausta Kiilan kohdalla on vielä tutkittava. Pohjoisempi linjaus, joka kulkisi Tuusulan puolella, voisi palvella paremmin niin luonnonsuojelua, Fokus-aluetta kuin myös mahdollista Tallinnan radan rahtiterminaaliakin.*

4. Lausunnon LIIKENNE JA LOGISTIIKKA -osion kuudes kappale muutetaan kuulumaan seuraavasti:

Vantaa näkee hyvänä, että Hakunilan metron jatke on poistettu maakuntakaavasta. Vantaan omissa maankäytön suunnitelmissa sekä tekeillä olevassa Yleiskaava 2020:ssa Hakunila kytkeytyy Tikkurilan ja Aviapoliksen keskuksiin sekä Mellunmäen metroasemaan raitiotiellä. *Raitiotieverkko on hyvä suunnitella kokonaisuutena, joka vähentää autoliikennettä ja on laajennettavissa myöhempinä vuosina.*

Päätös:
Hyväksyttiin muutettu esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Vantaan lausunto Uusimaa-kaava 2050 luonnoksesta (kh 17.12.2018 § 24)
- Lausuntopyyntö Uusimaa-kaava 2050 luonnoksesta / Uusimaa-kaava 2050

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh. 040 336 0159, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Vantaa
Vanda

VD/520/00.04.03/2018

Vantaan lausunto Uusimaa-kaava 2050 luonnoksesta (kh 17.12.2018 § 24)

Uuden kokonaismaakuntakaavan laadinnalle on selkeä tarve. Voimassa olevat maakuntakaavat hyvin laajoine määräyksineen muodostavat varsin vaikeasti tulkittavan ja monimutkaisen yhdistelmän. Maakuntakaavaluonnoksen tarkkuustaso näyttää pääosin tavoitteiden mukaiselta keskittyen strategisen tason ja maakunnallisen mittakaavan asioihin. Rakennekaavan muuttaminen rakennesuunnitelmaksi on toimiva ratkaisu, mikä keskittää maakuntakaavan tärkeimmät linjaukset vaihekaavoihin. Lausunnonantajan näkökulmasta on hyvä, että Uudenmaanliitto päätyi laatimaan kevään suunnitelmista poiketen luonnoksen vaihemaakuntakaavasta eikä suoraan ehdotusta.

SEUDUN RAKENNE
Kaavaluonnoksessa Helsingin seudun rakenne 2050 on määritelty keskuksien, pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden kautta. Suunnitelmassa on haettu tapaa kuvata täydentyvän ydinalueen ja uusien kasvusuuntien yhtälöä, mutta ainakin ydinvyöhykkeen rajauksissa on tarkistamisen tarvetta. Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke on ns. kehittämisperiaatemerkintä, joka osoittaa alueen, jota tulee kehittää ympäröivää taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaampana. Kaavaratkaisulla on hyvä tarkoitus tukea pääkaupunkiseudun verkostomaisen kaupunkirakenteen ja joukkoliikenteen kehittymistä ohjaamalla kasvua mm. uusien poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Ohjausperiaate on sama kuin MAL2019-suunnitelmasta: kestävän kasvun ohjaaminen nykyiseen rakenteeseen. Vyöhykkeeseen tulisi täydentää mukaan kaikki MAL2019 suunnitelman uudetkin yhteydet, vaikka ratikoita ei maakuntakaavassa mittakaavasyistä esitetäkään. Uusi Vantaan ratikka muodostaa tulevaisuudessa yhden tärkeimmistä kasvuvyöhykkeistä seudulla, joten se tulee nostaa kokonaisuudessaan mukaan ydinvyöhykkeeseen.

Keskuksina on osoitettu nykyiset ja tulevaisuuden suurimmat ja toiminnoiltaan monipuolisimmat keskukset, joiden väestöpohja ja sijainti mahdollistavat riittävät palvelut sekä joukkoliikennesaavutettavuuden. Vantaan osalta keskuksien määrittely on linjassa yleiskaavan kanssa muuten, mutta ei Aviapoliksessa. Maakuntakaavaluonnoksessa on keskus sijoitettu Kehä III pohjoispuolelle ja eteläpuolinen alue on määritelty vain kaupan alueeksi, vaikka siellä on erittäin monipuolisesti paikallisia palveluita ja asumistakin. Vaikka Jumbon seutu ei ehkä näytä tyypilliseltä seudun keskukselta, on se toimintojensa puolesta jo nyt sellainen ja vuoteen 2050 mennessä se edelleen keskuksena vahvistuu. Vantaan kaupunki esittää, että maakuntakaavassa huomioidaan tämä seudun keskeisimmän keskuksen todellinen laajuus. Tulevaisuudessa Aviapoliksen rakentuessa kasvavat keskusta-alueet Kehä III molemmilta puolilta yhteen muodostaen siten seudun keskeisimmän keskuksen. Myyrmäen keskus on kaavakartassa merkitty hieman liian pohjoiseen Louhelan kohdalle.

Strategiseen maakuntakaavaluonnokseen on määritelty erittäin tarkka kaupan ratkaisu, jonka linjaukset kaavan tavoitteiden vastaisesti heikentävät läheisten keskuksien elinvoimaa. Luonnoksessa on päädytty muuttamaan kaupan alueista Tammisto ja Porttipuisto ns.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Kirjaamo, Registraturen
PL 1100, PB 1100
01030 Vantaan kaupunki, Vanda stad

Puhelin (vaihde), Telefon 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi
www.vantaa.fi

ID 1584592

laaturajoittamattomiksi alueiksi. Vantaan kaupunki esittää näiden kahden alueen muuttamista takaisin laaturajoitetuiksi alueiksi, koska kaupungin tavoitteena on ensisijaisesti kehittää kaupan palveluita Hakunilan ja Aviapoliksen. Maakuntakaavan ratkaisu läheisten kaupan alueiden osalta haittaisi merkittävästi kehittämismahdollisuuksia.

Perusteluna maakuntakaavan kaupan ratkaisulle käytetään Helsingin seudun tasoisesti määriteltyä saavutettavuusaineistoa, mikä antaa liian yleistetyn kuvan asiasta eikä korosta joukkoliikennettä. Seudulla keskeisesti sijaitsevien Tammiston ja Porttipuiston saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla ei ole hyvä. Tilanne paranee esimerkiksi Porttipuistossa tulevaisuudessa raitiotien rakentamisen myötä. Valmisteluvaiheessa olevassa uudessa Vantaan yleiskaavaluonnoksessa esitetään Porttipuiston pohjoisosan muuttumista joukkoliikenneyhteyksien parantuessa asumiseen. Mahdollinen kaupan ratkaisu tulee linjata vasta siinä yhteydessä eikä ennakkoon maakuntakaavassa.

Tammistoon ei tule lisätä päivittäistavarakauppaa, vaan uudet hankkeet tulee ohjata Veromiehen puolelle Aviapoliksen keskustan pohjoisosaan, minne on toteutumassa uusi noin 20 000 asukkaan alue lähipalveluineen. Asukasmäärä ja merkittävä työpaikkamäärä edellyttävät uusia päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Tammistossa uudet hankkeet vain pahentaisivat alueen liikenneongelmia. Yleiskaavaluonnoksessa on tarkoitus esittää Tammiston läpi seudullista raitiotieyhteyttä, jonka varassa alue voisi tiivistyä ja muuttua jopa osittain asumisen alueeksi. Tämä edellyttää kokonaisuuden tarkempaa suunnittelua ja näiden isojen linjausten ratkaisemista ja ajoittamista siinä yhteydessä. Ratkaisuista ei tule tehdä vaikeampia maakuntakaavan kaupan ohjausta muuttamalla.

Tuusulan ja Vantaan rajalla Vierumäessä oleva kaupan alue on tarpeettomasti ulotettu Vantaan puolelle asti. Tätä vaikeasti saavutettavaa aluetta ei ole tarkoituksenmukaista kehittää kaupan alueena. Kaupan määräyksissä olevasta luettelosta puuttuu Vantaan Koivuhaka. Lisäksi kaupan määräyksissä on määritelty kaupan alueiden rakennuksien maksimikooksi 30 000 k-m2. Strategisessa maakuntakaavassa ei ole tarpeen määritellä rakennustasoisia linjauksia.

Muutoksena voimassa olevaan maakuntakaavan on Luoteis-Vantaan rakentamisalueet määritelty uudelleen. Seutulan suunnan ja maantie 152 jatkeen varteen ei ole enää esitetty rakentamisalueita, vaan alue jää pääosin kulttuurimaisemarajauksen sisään. Klaukkalan radan varteen sen sijaan on esitetty ”uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke”. Kyse on Vantaan Kivistön ja Klaukkalan välisestä seudullisesta kasvusuunnasta, jota ei ole tarkoitus vielä lähivuosikymmeninä avata. Maakuntakaavan ratkaisu Klaukkalan kasvusuunnasta on linjassa Vantaan kaupungin tavoitteiden kanssa. Kivistön pohjoispuoliset voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alueet on rajattu maakuntakaavaluonnoksessa merkittävästi pienemmäksi. Ne tulisi vähintään Seutulaan asti palauttaa maakuntakaavaan, koska kyse on Kivistön keskustaan tukeutuvasta kasvusuunnasta. Lisäksi taajamatoimintojen alueeseen tulisi ottaa mukaan olemassa olevista alueista Askisto ja Keimolanmäki.

Myös Östersundomin yhteisen yleiskaavan mahdollistama itäisen uusi kasvusuunta on määritelty maakuntakaavassa samalla merkinnällä kuin Klaukkalan suunta. Periaatteessa ratkaisu on oikea, mutta Länsisalmen metrokeskuksen maankäytön osalta ristiriita yhteiseen yleiskaavaan on merkittävä. Östersundomin alueelle valmistui 2018 täydennys 2. vaihemaakuntakaavaan, missä oli sama maankäyttöratkaisu kuin uudessa luonnoksessa. Silloin sitä selitettiin yhteisen yleiskaavan ja 2. vaihemaakuntakaavan erilaisilla aikajänteillä. Jälkimmäisessä tavoitevuosi oli 2040, mutta nyt uudessa vaihemaakuntakaavassa se on 2050. Näin ollen maankäyttöratkaisun tulisi vastata yhteisen yleiskaavan ratkaisua: 2050 toiminnassa olevaksi suunniteltu ekologinen käytävä tulisi linjata Mustavuoresta kohti Sipoonkorpea ja Länsisalmen rakentamisalueet siirtää sen ja Kehä III itäpuolelle. Vantaan kaupunki vaatii muutoksen tämän muutoksen tekemistä, koska luonnoksessa esitetty ratkaisu uuden Länsisalmen kaupunkikeskuksen rakentamisesta Kehä III, satamaradan ja Uuden Porvoontien risteysalueelle sähkölinjan katveeseen on mahdoton toteuttaa.
Itä-Vantaalta on lisäksi rajattu tähän uuteen raideliikenteeseen tukeutuvaan kehittämisvyöhykkeeseen mukaan Länsimäen pohjoisosa sekä Vaaralan ja Långmossebergetin olemassa olevat työpaikka-alueet. Nämä alueet tulee muuttaa taajamatoimintojen alueeksi.

YMPÄRISTÖN VOIMAVARAT JA VETOVOIMA
Seudullisesti tärkeät viheralueet ja viheryhteystarpeet sekä valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät laajat kulttuuriympäristökokonaisuudet on esitetty kaavakartalla, kuten Vantaan kaupunki toivoi Uusimaa-kaavan 2050 valmisteluaineiston lausunnossa. Viheryhteystarpeiden määrää on vähennetty ja linjauksia yleispiirteistetty vastaamaan Uusimaa-kaavan yleispiirteistä tarkastelutasoa. Maakuntakaavalla ei oteta kantaa paikallisten virkistysalueiden kehittämiseen muutoin kuin mitä merkintöjen suunnittelumääräyksessä edellytetään. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä määrätään, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata riittävät virkistysmahdollisuudet sekä paikallisen viherverkoston liittyminen maakuntakaavan virkistysalueverkostoon. Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeellä määrätään, että vyöhykkeen tiivistämisen vaikutukset kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen, ekologisen verkoston toimivuuteen sekä virkistysmahdollisuuksiin tulee selvittää ja arvioida tapauskohtaisesti.
Uudenmaan alueelle kohdistuu tulevina vuosina merkittäviä maankäyttöpaineita voimakkaan väestönkasvun johdosta. Siksi on erityisen tärkeää, että maakuntakaavassa edistetään viheralueverkoston säilymistä niin, että voidaan turvata luonnon monimuotoisuutta, virkistyskäytön edellytyksiä ja myös hiilinieluja. Näihin tavoitteisiin liittyy myös pääkaupunkiseudun viherkehä-ajatus. Viheryhteyksien voimakas karsiminen voimassaolevaan maakuntakaavan nähden ei ole perusteltua, ja ekologisen verkoston kannalta tärkeitä viheryhteysmerkintöjä tuleekin lisätä kaavaan, myös Vantaan alueella esimerkiksi Tikkurilan keskuspuiston yhteys Korson suuntaan, Keravanjoen varren viheryhteys ja Mätäojan viheryhteydet itään, länteen ja etelään.

Kaavan ratkaisu, jonka mukaan aluevarauksina merkittäisiin vain yli 50 ha virkistysalueet, on liiankin yleispiirteinen. Vantaa esittää, että rajaa alennetaan 30 hehtaariin.

Vantaan kaupunki lausui Uusimaa-kaavan 2050 valmisteluaineistosta, että kulttuuriympäristön suojelun kannalta on olennaista, että suojeltavien alueiden rajaukset vastaavat todellista tilannetta. 4. vaihemaakuntakaavassa on esitetty valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajaus vuoden 1995 tilanteen mukaisesti. Voimassa olevan valtioneuvoston päätöksen 1995 mukainen rajaus on Vantaalla niin vanhentunut, että se ei enää voi uskottavasti toimia suojeluperusteena. Uuden inventoinnin (kuulemisaineisto 2015) mukainen rajaus perustuu maiseman arvoihin nykytilanteessa ja pitäisi siksi esittää tulevassa Uusimaakaavassa. Uusimaa-kaava 2050 luonnoksen selostuksessa todetaan, että valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet perustuvat edelleen valtioneuvoston vuoden 1995 periaatepäätökseen. Päätöksen päivitysinventoinnin perusteella ehdotetuista maisema-alueista tekee valtioneuvosto. Valtioneuvoston uutta päätöstä ei tulla saamaan ennen Uusimaa-kaavan ehdotuksen asettamista nähtäville. Olisi kuitenkin mielekästä esittää maiseman arvoihin nykytilassa perustuva rajaus maakunnallisen suunnittelun näkökulmana.

LUONNONSUOJELU

On hyvä, että maakuntakaavassa on tarkasteltu uusia SL-alueita ja nostettu näitä maakuntakaavaan. Maakuntakaavan mittakaavassa on perusteltua esittää kaavassa vain yli 5 hehtaarin kokoiset SL-alueet. Vantaan osalta maakuntakaavaan esitetty suojelualueverkosto tukee hyvin parhaillaan valmisteilla olevan yleiskaavan suojelualueverkostoa.
Luoteis-Vantaalle Vantaanjoelta kohti Ruotsinkylää on esitetty uusi viheryhteys. Yhteyden sijainti tulisi tutkia ja perustella paremmin. Jos yhteyden halutaan tukeutuvan Vantaanjokeen, sen voisi siirtää joen kohdalle, jos taas metsään, sitä voisi siirtää jonkin verran kohti länttä.

KIERTOTALOUS

Maakuntakaavaluonnos nostaa hyvin näkyviin tärkeän seudullisen teeman: kiertotalouden edistämisen, mikä on keskeinen ratkaistavaa kysymys, kun halutaan kasvaa kestävästi ja tukea kiertotalouden toimintaedellytyksiä. Maakuntakaavaluonnoksessa on määritelty näitä alueita kaksi: Ämmässuon ja Seutulan kiertotalouskeskukset. Jälkimmäinen on rajattu Vantaan ja Tuusulan rajaseudulle siten, että merkittävä osa alueesta sijoittuu Tuusulan puolelle. Vantaalla kyse on ns. Kiilan alueesta, mutta valtaosa uudesta keskittymästä sijoittuu Tuusulan puolelle Ruotsinkylän osayleiskaavan alueelle. Seutulan kiertotalouskeskittymäksi aluetta ei voi kutsua, koska se antaa virheellisen käsityksen alueen sijainnista. Seutula on laajempi alue laajempi alue Luoteis-Vantaalla. Kiertotalouskeskittymän alueelle sijoittuu Vantaan puolella suljettu kaatopaikka, mitä ei myöskään pidä kutsua Seutulan kaatopaikaksi.

Kyseisen keskittymän kehittämisen perusedellytys on toimivat liikenneyhteydet. Nykyiset toiminnot käyttävät Katriinantietä, mikä on kestämätön ratkaisu mm. alueen asukkaiden näkökulmasta. Tuusulan puolelta liikenneyhteyksiä alueille ei vielä ole. Kokonaisuuden kehittämisen tulisikin kytkeytyä uusiin raskaalle liikenteelle soveltuviin liikenneyhteyksiin, eikä sitä saa rakentaa nykyisiin teihin tukeutuen. Vantaan kaupunki vaatii, että Vantaan ja Tuusulan yhteisen kiertotalousalueen nimi korjataan ja maakuntakaavan määräyksiin kirjataan, että aluetta ei saa toteuttaa ennen maantie 152 jatkeen rakentamista.

LIIKENNE JA LOGISTIIKKA

Lahdentie on asemakaavassa muutettu kaduksi Koivukylänväylältä etelään, joten kyseiseltä väliltä tulee Lahdentieltä poistaa Maakunnallisesti merkittävä tie -merkintä. Samoin Vanha Hämeenlinnantie on Kivistön keskustan kohdalla muuttumassa kaduksi ja tästä johtuen Maakunnallisesti merkittävä tie -merkintä tulee poistaa Vanhalta Hämeenlinnantieltä Keimolanportin ja Kehä III:n väliseltä osuudelta.

Vantaa näkee hyvänä, että Kehä II:n varaukset poistetaan ja että ne vapautetaan muuhun maankäyttöön. Vantaan tekeillä olevassa yleiskaavassa varaudutaan katuyhteyteen Kuninkaantammen liittymästä Vanhalle Kaarelantielle.

Maantien 152 merkinnälle ei ole selitettä määräyksissä (katkoviiva ilman nuolen päitä). Tie on merkittävä maakunnallisesti merkittäväksi tieksi Tuusulanväylän ja Hämeenlinnanväylän väliseltä osuudelta. Vantaan kaupunki esittää, että mt152 osuutta kt45 ja vt4 välillä ei tule merkitä seudullisesti merkittäväksi tieksi. Vantaan näkemyksen mukaan kyseinen osuus on jo kaupunkimaista ympäristöä eikä sinne voida lisätä raskasta liikennettä. Itä- länsisuuntainen kehämäinen tavaraliikenteen yhteys tulisi toteuttaa mt148 kautta. Mt152:n linjausta Kiilan kohdalla on vielä tutkittava. Pohjoisempi linjaus, joka kulkisi Tuusulan puolella, voisi palvella paremmin niin luonnonsuojelua, Fokus-aluetta kuin myös mahdollista Tallinnan radan rahtiterminaaliakin.

Vantaalla seudullista liityntäpysäköintiä palvelevat pääsääntöisesti pääväyliltä helposti saavutettavat ja paikkamäärältään suuret liityntäpysäköintialueet: Kivistö, Vehkala, Vantaankoski ja Tikkurila sekä Ruskeasanta aseman toteuduttua. Näin ollen keskusta-alueilla sijaitsevilta ja lähinnä lähialueita palvelevilta Martinlaakson ja Korson liityntäpysäköintialueilta tulee maakuntakaavaluonnoksesta poistaa liityntäpysäköintimerkintä.

Vantaan kaupunki esittää liitekartalle lisättäviksi joukkoliikenteen vaihtopaikoiksi Mellunmäkeä, Myyrmäkeä, Martinlaaksoa, Korsoa, Tammiston eteläkärkeä sekä Lentoasemantien ja Tasetien liittymää. Näillä paikoilla on vahva joukkoliikennetarjonta, jolloin ne ovat houkuttelevia vaihtopaikkoja myös pääkaupunkiseudun ulkopuoliselle joukkoliikenteelle. Lisäksi Myyrmäessä, Martinlaaksossa ja Korsossa tulee olemaan laadukkaat bussiterminaalit, joista on sujuva vaihtoyhteys junaan sekä muuhun bussiliikenteeseen.

Vantaa näkee hyvänä, että Hakunilan metron jatke on poistettu maakuntakaavasta. Vantaan omissa maankäytön suunnitelmissa sekä tekeillä olevassa Yleiskaava 2020:ssa Hakunila kytkeytyy Tikkurilan ja Aviapoliksen keskuksiin sekä Mellunmäen metroasemaan raitiotiellä. Raitiotieverkko on hyvä suunnitella kokonaisuutena, joka vähentää autoliikennettä ja on laajennettavissa myöhempinä vuosina.

Tallinna-tunnelin Helsinkiin suuntautuva linjaus sekä Lentoradan linjaus on huomioitu Vantaan tekeillä olevassa Yleiskaava 2020:ssa. Vantaan näkemyksen mukaan Espooseen suuntautuva

Tallinna-tunnelin linjaus tulee poistaa maakuntakaavasta, koska nähdään että kahta tunnelia ei tulla toteuttamaan ja Espooseen suuntautuva linjaus on epärealistisempi.

Lentoaseman alueella oleva nuoliviivamerkintä ”Liikenteen yhteystarve” tulee siirtää keskemmälle lentoasemaa ja osoittamaan suoraan pohjoiseen. Vantaan kaupunki näkee, että tämä kuvaa paremmin merkinnällä tarkoitettua yhteystarvetta maantien 152 suunnasta lentokentälle.

ENERGIA JA TEKNINEN HUOLTO

Maakuntakaavassa on huomioitu energiajärjestelmän muutoksen tarve ja uusiutuvien energiamuotojen osuuden kasvu. Uusien energiaratkaisujen oletetaan olevan hajautettuja ja siten ei maakuntakaavatasolla ratkaistavia asioita. Uusiutuvista energiamuodoista aurinkoenergia, tuulivoima ja metsäbioenergia on nostettu esiin maakuntakaavatason suunnittelukysymyksinä. Ilmaston kannalta kestävään energiajärjestelmään siirtymisen edistämiseksi on annettu yleismääräys. Vähäpäästöisten ja uusiutuvien energiamuotojen tuotantoa sekä bio- ja kiertotaloutta on edistettävä. Lisäksi aurinkoenergian edistämiseksi on annettu erillinen yleismääräys. Laajojen aurinkoenergian tuotantoalueiden suunnittelua ohjataan olemassa olevaan rakenteeseen ja sähkönjakeluinfraan tukeutuvaksi. Uusiutuvien energiamuotojen tuotannon lisääminen on välttämätöntä hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi, ja tämä on myös Vantaan tavoite. Tuulivoimaloiden sekä biopolttoaineita käyttävien voimalaitosten ja niiden vaatimien polttoaineen käsittely- ja terminaalialueiden lisäksi uusiutuvan energian tuotantoratkaisut ovat tyypillisesti pienikokoisia ja hajautettuja, eikä niiden ohjaaminen maakuntakaavatasolla olisi järkevää.

Energiansiirtoverkosta Vantaan kaupungin alueella on maakuntakaavaan merkitty maakaasun runkojohto, nykyiset ja suunnitellut maanpäälliset voimajohdot sekä Länsisalmi– Viikinmäki-maakaapelilinjaus. Kaavakartalla on virheellisesti osoitettu nykyisinä voimajohtoina Keimolan sähköasemalta Ruotsinkylään sekä Jokivarressa Lahdenväylän suuntaisesti kulkevat suunnitellut voimajohdot. Liitekartassa E1 kaksi sähkölinjayhteyttä on osoitettu yhteystarpeena. Näiden yhteyksien tarkempi sijainti osoitetaan Vantaan tekeillä olevassa yleiskaavassa. Raakavesitunnelin määräyksessä edellytetään tunnelin suojavyöhykkeen esittämistä tarkemmassa suunnittelussa. Vantaan tekeillä olevassa Päijänne-tunneli esitetään kaavakartalla ilman suojavyöhykettä. Suojavyöhykkeelle asetettavat rajoitukset huomioidaan kaavamääräyksessä ja lisäksi käytössä on erillinen ohje, jossa esitetään tarkemmin rajoitukset eri suoja-alueille.

LENTOMELU

Maakuntakaavassa on osoitettu uudet Lden55 dB ja 60 dB lentomeluvyöhykkeet, jotka Finavia on laatinut vuonna 2008. Meluvyöhykkeet kuvaavat tilannetta, jossa operaatiomäärä on noin kaksinkertainen nykyiseen verrattuna. Finavia on esittänyt lentomeluvyöhykkeet ympäristölupahakemuksensa liitteenä, mutta niihin ei oteta kantaa ympäristöluvassa eikä niitä voi kutsua ympäristöluvan mukaisiksi. Nämä lentomeluvyöhykkeet on todettu parhaaksi käytettävissä

olevaksi tiedoksi lentomelun kehittymisestä ja siksi ne ovat hyvä lähtökohta lentomelun huomioimiseksi pitkän aikavälin maankäytön suunnittelussa. Lentomelualueiden lisäksi on osoitettu lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeet, joiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa lentomelu huomioon. Vantaalla huomioidaan lentomelu myös uudella Lden 50 dB vyöhykkeellä.

Maakuntakaavassa lentomeluvyöhykkeet on merkitty aaltoviivan rajaamina alueina. Tarkemmalla suunnittelutasolla aaltoviiva voi aiheuttaa tulkintaongelmia. Vaikka lentomelu ei pääty melualueen rajaukseen, tulee maankäytön suunnittelussa olla selkeästi noudatettava, suoraviivainen rajaus. Maakuntakaavaluonnoksen pohjalta laaditaan kaavan vaikutusten arvioinnit. Vantaan kaupunki toistaa valmisteluaineistosta antamassaan lausunnossa (Kaupunginhallitus 26.3.2018 § 28) esittämänsä vaatimuksen. Erityisesti kaavan vaikutukset keskeisenä haasteena olevaan hiilineutraalin Uudenmaan tavoitteeseen on syytä selvittää, jottei kaavan toteuttamisella pikemmin loitota tästä tavoitteesta. Lentomelualueiden muutoksien ympäristövaikutuksista tulee laatia riittävät selvitykset siten, että selvitykset täyttävät maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä asetetut vaatimukset. Selvityksissä tulee arvioida lentomelun sosiaaliset ja yhdyskuntataloudelliset vaikutukset, kuten vaikutukset kuntatalouteen sekä yksityiselle maanomistukselle. Melualueiden laajennuksista aiheutuvilla rakentamisrajoituksilla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia kuntataloudelle, mutta taloudellisia vaikutuksia ja sitä kautta sosiaalisia vaikutuksia kohdistuu myös yksityisille maanomistajille.

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 8.10.2018
Dn:o VD/520/00.04.03/2018

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

LAUSUNTOPYYNTÖ

202/05.00/2016

8.10.2018

Uudenmaan liitto on maakunnallinen aluekehitys- ja kaavoitusviranomainen. Liitto vastaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesta maakuntakaavoituksesta Uudellamaalla.Maakuntakaava on yleispiirteinen suunnitelma maankäytöstä ja ohjeena kuntien kaavoitukselle.

UUSIMAA-KAAVA 2050 - LUONNOS NÄHTÄVILLÄ VERKOSSA

Uusimaa-kaava 2050 kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen ja sen aikatähtäin on vuodessa 2050. Kaava kokoaa yhteen kaikki maankäytön keskeiset teemat, jotka tulee ratkaista maakuntakaavalla. Tullessaan voimaan kaava korvaa nyt Uudellamaalla voimassa olevat maakuntakaavat.

Kaava koostuu kolmen seudun vaihekaavoista, jotka laaditaan Helsingin seudulle, Itä-Uudellemaalle ja Länsi-Uudellemaalle. Seutujen vaihekaavoja ohjaavana taustavisiona toimii Uudenmaan rakennesuunnitelma. Oikeusvaikutukseton suunnitelma kattaa koko Uudenmaan ja siinä esitetään kokonaiskuva maakunnan aluerakenteesta vuonna 2050.

Uudenmaan liitto pyytää lausuntoanne Uusimaa-kaavan 2050 luonnoksesta.
Luonnoksen kaava-aineistoon kuuluvat:

- Seutujen kaavojen luonnokset esitettynä yhdellä kaavakartalla
- Merkinnät ja määräykset sekä oikeusvaikutteinen liitekartta
- Kaavaselostus ja sen liitekartat
- Uudenmaan rakennesuunnitelma
- Uusimaa-kaavan taustaselvitykset

Lausuntoaineistot ovat saatavissa sähköisesti useasta lähteestä:

- Luonnokseen voi tutustua Uudenmaan liiton verkkosivuilla http://www.uudenmaanliitto.fi/kaavaluonnos
- Kaavakarttoja voi myös tarkastella karttapalvelun kautta osoitteessa http://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat kohdasta *valmistelussa olevat maakuntakaavat*
- Kaavaehdotuskartta on käytettävissä rasterimuotoisena paikkatietoaineistona WMS-rajapintapalvelun kautta. Palvelu on tarkoitettu WMS-standardia tukevien paikkatietosovellusten käyttöön. Linkki löytyy osoitteesta: www.uudenmaanliitto.fi/tietopalvelut/kaavakartat_ja_paikkatieto/lataamo_ja_rajapintapalvelut
- Tarvittaessa lausunnonantajat voivat pyytää Uudenmaan liitosta paperisia kaavakarttoja. Mukana toimitetaan merkinnät ja määräykset -asiakirja, jonka saa pyydettäessä myös ruotsiksi. Yhteydenotot sähköpostiosoitteeseen toimisto@uudenmaanliitto.fi

Uudenmaan liitto // Nylands förbund // Helsinki-Uusimaa Region
Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi

Lausunnot pyydetään toimittamaan Uudenmaan liittoon viimeistään 30.11.2018.

- ensisijaisesti sähköpostin liitetiedostona osoitteeseen toimisto@uudenmaanliitto.fi
- tai postitse osoitteeseen Uudenmaan liitto, Esterinportti 2 B, 00240 Helsinki.

Luonnoksen esittelytilaisuudet järjestetään seuduittain:

- Helsingin seutu ti 23.10. klo 14 Laituri (Narinkka 2, Helsinki)
- Länsi-Uusimaa ke 24.10. klo 14 Lohjan kaupungintalo, valtuustosali (Karstuntie 4, Lohja)
- Itä-Uusimaa to 25.10. klo 14 Kulttuurikeskus Grand (Piispankatu 28, Porvoo)

Ilmoittauduthan haluamaasi tilaisuuteen 10.10.2018 mennessä Webropol-linkin kautta.

Avoin yleistötilaisuus järjestetään samassa tilassa klo 17.30 alkaen (ei ilmoittautumista).

Lisätietoja

- Aluesuunnittelujohtaja Merja Vikman-Kanerva (p. 040 638 6669, merja.vikman-kanerva@uudenmaanliitto.fi)

Yhteistyöterveisin,

Merja Vikman-Kanerva
johtaja, Aluesuunnittelu
Uudenmaan liitto

Uusimaa-kaava 2050 luonnos
Lausunnonantajat

Uudenmaan jäsenkunnat

Maakuntien liitot

Kuntatoimijat

HSL (Helsingin seudun liikenne)
HSY (Helsingin seudun ympäristö)
Kuuma-seutu
Keski-Uudenmaan vesiensuojelun kuntayhtymä
Tuusulan seudun vesilaitos
Rosk'n Roll Oy Ab
Kiertokapula
Itä-Uudenmaan jätehuolto Oy
Östersundom toimikunta

Valtion keskushallinto, ministeriöt

Liikenne- ja viestintäministeriö
Maa- ja metsätalousministeriö
Puolustusministeriö
Sosiaali- ja terveysministeriö
Työ- ja elinkeinoministeriö
Ympäristöministeriö
Opetus- ja kulttuuriministeriö
Sisäministeriö

Yhteistyöviranomaiset (valtionhallinto)

Museot

Museovirasto
Maakuntamuseo, Porvoon museo/Itä-Uudenmaan maakuntamuseo
Maakuntamuseo, Helsingin kaupunginmuseo/Keski-Uudenmaan maakuntamuseo
Maakuntamuseo, Lahden museo/Päijät-Hämeen maakuntamuseo
Maakuntamuseo, Tammisaaren museo/Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo
Espoon museo

Puolustusvoimat

1. Logistiikkarykmentti

ELY-keskukset

Uudenmaan ELY-keskus
Hämeen ELY-keskus (Lahti)
Kaakkois-Suomen ELY-keskus
Varsinais-Suomen ELY-keskus

Liikenne

Liikennevirasto

Finavia

Liikenteen turvallisuus

TraFi -liikenteen turvallisuusvirasto

Yleinen turvallisuus

Rajavartiolaitos

Metsät ja luonnonvarat

Metsähallitus

Suomen metsäkeskus, eteläinen palvelualue

Suomen riistakeskus, Uusimaa

Luonnonvarakeskus

Muita valtion viranomaisia

Etelä-Suomen aluehallintovirasto

Tutkimuslaitokset, edunvalvontajärjestöt ja elinkeinotoimijat

Geologian tutkimuskeskus

Maatalous

MTK-Uusimaa

Nylands Svenska producentförbund

Viherrakenne / Luonnonsuojelu / ympäristö

Suomen luonnonsuojeluliitto, Uudenmaan piiri ry

Birdlife Suomi ry

Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys Tringa ry

Porvoon seudun lintutieteellinen yhdistys

Uudenmaan virkistysalueyhdistys

Suomen Latu

Ympäristöhäiriöt

Ampumaharrastusfoorumi

Maa-ainekset

Infra ry

Kauppa, elinkeinot ja yrittäminen

Kauppakamari, Helsingin seudun

Kauppakamari, Länsi-Uudenmaan

Kauppakamari, Riihimäen – Hyvinkään

Pääkaupunkiseudun yrittäjät

Uudenmaan Yrittäjät ry

Liikenne ja logistiikka

Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry

Logistiikkayritysten liitto

Satamat

Helsingin satama

Hangon satama

Neste Oil Oy

Energia
Fingrid Oyj
Gasum Oy
Alueelliset energiayhtiöt (ja/tai sähköverkkoyhtiöt)
Nivos Energia Oy
Helen sähköverkko Oy
Vantaan Energia Sähköverkot Oy
Tammisaaren Energia
Keravan Energia/Etelä-Suomen Energia
Porvoon Energia /Porvoon sähköverkko Oy
Nurmijärven sähköverkko Oy
Fortum Oy
Caruna Oy
Helen Oy
Tuulivoima
Suomen Merituuli oy
Energiateollisuus ry
Suomen tuulivoimayhdistys

25 § **Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ammattikorkeakouluista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta sekä opetus- ja kulttuuriministeriön asetukseksi ammattikorkeakoulujen perusrahoituskriteerien laskentakriteereiksi**

VD/10087/12.00.00.02/2018

EL-H/ET/MJ/NJ

Opetus- ja kulttuuriministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ammattikorkeakouluista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta sekä opetus- ja kulttuuriministeriön asetukseksi ammattikorkeakoulujen perusrahoituskriteerien laskentakriteereiksi. Rahoitusmallin uudistus tulisi ehdotuksen mukaan käyttöön vuoden 2021 alusta.

Lausuntoa on pyydetty 17.12.2018 mennessä. Lausuntopyyntö taustamateriaaleineen on luettavissa osoitteessa:
https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/ShowAllProposalAnswers?proposalId=7824f42b-194c-432a-a5af-b68897379408&proposalLanguage=da4408c3-39e4-4f5a-84db-84481bafc744

Opetus- ja kulttuuriministeriön ehdottama ammattikoulujen rahoitusmallin uudistus on erittäin vahingollinen Laurea ammattikorkeakoulun toiminnalle. Esitys kaventaisi Laurean rahoitusta 10 %:lla, mikä tarkoittaisi 4,5 miljoonan euron vähennystä vuosittain. Laurean kannalta esitystä voidaan pitää kohtuuttomana. Tällaisena esitys heikentäisi Laurean antaman koulutuksen määrää ja laatua.

Opetus- ja kulttuuriministeriön esitys painottaa voimakkaasti insinöörikoulutusta, mikä sinänsä on oikein tulevaisuuden työelämää ajatellen. Ei voida kuitenkaan ajatella, että hoiva-alojen resurssitarve tulevaisuudessa suuresti vähenisi. Työvoiman kysyntä jatkaa tällä alalla nousuaan, sillä esimerkiksi sairaanhoidossa työvoiman tarvetta vähentävä automaatiopotentiaali on vähäinen. Sen sijaan teknologian kehitys muuttaa hoitotyön toteutustapaa tuoden työhön uusia apuvälineitä, joiden hinta on korkea.

Esityksessä on ehdotettu alakohtaisen rahoitusosuuden poistamista ja tilalle tulisivat tutkintokohtaiset kertoimet. Ehdotetut suuret erot tutkintokohtaisissa kertoimissa asettavat eri ammattikorkeakoulut erilaiseen asemaan toistensa kanssa. Laureassa on arvioitu, että alhaiset tutkintokohtaiset kertoimet esimerkiksi sairaanhoito- ja turva-alan koulutuksessa johtavat jopa 1000 opiskelijan vähennykseen. Tutkintokohtainen kerroin 0,5 ei ota huomioon esimerkiksi sairaanhoito-opetuksessa jo käytössä olevia ja kehittyviä kalliita digitaalisia oppimisympäristöjä eikä tarvetta pienryhmäopetukselle. Turva-ala toteuttaa koulutuksensa ostopalveluna, eikä tämän kysynnältään kasvavan alan koulutusta ole mahdollista toteuttaa nykyisellä tavalla, jos ehdotettu rahoitusmalli otetaan käyttöön.

Tutkintoon johtavan koulutuksen osuus kokonaisrahoituksesta laskee nykytilanteeseen verrattuna seitsemän prosenttia. Tämä sopii huonosti tilanteeseen, jossa tavoitteeksi on asetettu korkeakoulutettujen osuuden nousu 50 %: in. Jos korkeakoulutettujen määrää koskeva tavoite halutaan saavuttaa, tulisi tutkintotavoitteita nostaa ja korkeakouluopiskelijoiden määrää lisätä.

Esityksen taustamuistiossa on esitetty arvio vähäisestä, maksimissaan 0,6 %:n vaikutuksesta ammattikorkeakoulujen rahoitukseen. Tämä ei Laureassa toteudu.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 25

Sivistystoimen apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa opetus -ja kulttuuriministeriölle liitteenä oleva lausunto luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ammattikorkeakouluista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta sekä opetus- ja kulttuuriministeriön asetukseksi ammattikorkeakoulujen perusrahoituskriteerien laskentakriteereiksi.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liite:
- Vantaan kaupungin lausunto opetus -ja kulttuuriministeriölle luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ammattikorkeakouluista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta sekä opetus- ja kulttuuriministeriön asetukseksi ammattikorkeakoulujen perusrahoituskriteerien laskentakriteereiksi

Täytäntöönpano: Sivistystoimi

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
nuoriso- ja aikuiskoulutuksen johtaja Marja Viljamaa, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vantaa

Vantaan kaupungin lausunto opetus -ja kulttuuriministeriölle luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ammattikorkeakouluista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta sekä opetus- ja kulttuuriministeriön asetukseksi ammattikorkeakoulujen perusrahoit

VD/10087/12.00.00.02/2018

Valtioneuvoston asetus ammattikorkeakouluista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

1. Asetusluonnokseen 12 §:ssä esitetään, että ammattikorkeakoululain 43 §:n 3 momentissa tarkoitetusta perusrahoituksesta 92 prosenttia määräytyisi toiminnan laajuuden, laadun ja vaikuttavuuden perusteella ja 8 prosenttia muiden koulutuspolitiikan sekä tutkimus- ja kehittämispolitiikan tavoitteiden perusteella (strategiaperusteinen rahoitus). Koulutuksen perusteella määräytyväksi rahoitusosuudeksi esitetään 76 % ja tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoiminnan perusteella määräytyväksi rahoitusosuudeksi 16 %.
Pidättekö esitettyä rahoitusperusteiden keskinäistä painoarvoa tarkoituksenmukaisena?

o Kyllä

ox Ei

o Ei kantaa

Näkemyksiä, muutosehdotuksia tai muuta kommentoitavaa ehdotukseen 1:

Strategisin perustein jaettavan rahoitusosuuden kasvu tarkoittaa perustoiminnan resursoinnin vähenemistä. Strategiaan perustuvan rahoitusosuuden suuri osuus ja ennakoimattomuus rahoituksen määrässä eivät edesauta korkeakoulun pitkäjänteistä kehittämistä. Myös strategiarahoituksen perusteiden läpinäkyvyys on ollut heikko ja näin ollen ohjausvaikutus on jäänyt vähäiseksi.

Rahoitusmallin ongelmana on se, että se voi asettaa korkeakoulut kilpailemaan toisiaan vastaan, eikä oma onnistuminen toimintojen kehittämisessä siksi välttämättä tuota positiivista tulosta.

2. Koulutuksen rahoitusosuuteen (13 §) esitetään lisättäväksi uraseurantaan perustuva rahoitusosuus. Pidättekö ehdotusta tarkoituksenmukaisena?

x Kyllä

o Ei

o Ei kantaa

Näkemyksiä, muutosehdotuksia tai muuta kommentoitavaa ehdotukseen 2:

Korkeakoulun vaikuttavuuden kannalta laadullisen työllistymisen seuraaminen on positiivinen asia.

Ongelmana on mittaaminen, koska kyselyyn perustuvan mittauksen tulokseen ja siten uraseurantaan perustuvaan rahoitusosuuteen vaikuttaa voimakkaasti vastausaktiivisuus. Ehdotettu malli ei mittaa laadullista työllistymistä vaan sitä, kuinka korkeakoulut saavuttavat viisi vuotta aiemmin valmistuneet ja kuinka laajasti heidät saadaan vastaamaan erittäin pitkään kyselyyn. Kysely sisältää rahoitukseen vaikuttavien kysymysten lisäksi runsaasti muita kysymyksiä, jotka korkeakoulun toiminnan kehittämisen kannalta ovat hyödyllisiä, mutta toisaalta todennäköisesti johtavat alhaiseen vastausprosenttiin. Lisäksi kyselyn kohdentaminen viisi vuotta aiemmin valmistuneille on omiaan väärentämään kyselyn tuloksia, koska viiden vuoden kuluessa urakehitykseen on ehtinyt vaikuttaa moni muukin asia kuin viisi vuotta aiemmin suoritettu tutkinto.

3. Strategiaperustein rahoituksen (14 §) määräytymisperusteita esitetään tarkennettavaksi siten, että se jakaantuisi ammattikorkeakoulun strategiaa ja uudistumista tukevaan osuuteen sekä valtioneuvoston korkeakoulu- ja tiedepoliittisia tavoitteita tukevaan osuuteen.

Pääosa rahoituksesta kohdistuisi ammattikorkeakoulun omaa strategiaa ja uudistumista tukeviin toimenpiteisiin. Ammattikorkeakoulun strategiaa ja uudistumista tukevassa osiossa huomioitaisiin myös toimintaa läpileikkaava kansainvälisyys korkeakoulukohtaisista lähtökohdista (mittarit ja seuranta).

Toimenpiteistä ja niiden seurannasta sekä niitä tukevasta strategiaperusteisesta rahoitusosuudesta sovittaisiin opetus- ja kulttuuriministeriön ja korkeakoulun välillä. Valtioneuvoston korkeakoulu- ja tiedepoliittisia tavoitteita tukeva osuus perustuisi mainittuja tavoitteita edistäviin OKM:n ohjelmiin. Pidättekö ehdotusta tarkoituksenmukaisena?

x Kyllä

o Ei

o Ei kantaa

Näkemyksiä, muutosehdotuksia tai muuta kommentoitavaa ehdotukseen 3:

Ammattikorkeakoulujen strategiaa tukevan osuuden jakoperusteet ja mittarit tulisi olla läpinäkyviä. Lisäksi mahdollisten muutosten rahan allokoinnin perusteissa tulisi olla hyvin ennakoitavissa, jotta korkeakoulun toiminnan ja talouden pitkäjänteinen johtaminen ei vaarannu.

4. Muuta lausuttavaa valtioneuvoston asetusluonnokseen (esim. alakohtaisen rahoitusosuuden poistaminen ja huomioiminen jatkossa opetus- ja kulttuuriministeriön asetuksen mukaisilla tutkintokohtaisilla kertoimilla)?

Alakohtaisen rahoitusosuuden poistaminen ja huomioiminen jatkossa opetus- ja kulttuuriministeriön asetuksen mukaisilla tutkintokohtaisilla kertoimilla ei ole kannatettavaa. Tutkintokohtaiset kertoimet johtavat siihen, että yksittäisen ammattikorkeakoulun rahoitus ei todellisuudessa määräydy toiminnan laadun, vaikuttavuuden ja laajuuden perusteella, mikä kuitenkin on rahoitusmallin peruslähtökohta (vrt. asetusluonnoksen 12 §). Ehdotetut liian isot erot tutkintokohtaisissa kertoimissa aiheuttavat tehottomuutta

ja vääristävät ammattikorkeakoulujen asemaa. Kertoimet eivät todellisuudessa heijastele erityisesti luokkiin 1 ja 2 määriteltyjen tutkintojen kustannustasoa.

Opetus- ja kulttuuriministerin asetus ammattikorkeakoulujen perusrahoituksen laskentakriteereistä

5. Asetuksen 1 §:ssä ja liitteessä esitetään koulutuksen rahoitustekijöiksi ja niiden painoarvoiksi seuraavia:

1. Suoritetut ammattikorkeakoulututkinnot 56 % 2. Avoimessa ammattikorkeakouluopetuksessa, erillisinä opintoina, maahanmuuttajien valmentavassa koulutuksessa ja erikoistumiskoulutuksessa suoritettujen opintopisteiden yhteenlaskettu määrä 8 % 3. Ammatillisen opettajankoulutuksen opintokokonaisuuden suorittaneiden lukumäärä 2 % 4. Korkeakoulujen välisten yhteistyösopimusten perusteella suoritettujen opintopisteiden määrä 1 % 5. Valtakunnallisen opiskelijapalautekyselyn vastausten tuottamien pisteiden yhteenlaskettu määrä 3 % 6. Ammattikorkeakoulututkinnon suorittaneiden työllisten määrä 3 %7. Valtakunnallisen uraseurantakyselyn vastausten tuottamien pisteiden yhteenlaskettu määrä 3 %

Pidättekö ehdotusta tarkoituksenmukaisena?

o Kyllä

x Ei

o Ei kantaa

Näkemyksiä, muutosehdotuksia tai muuta kommentoitavaa ehdotukseen 5:

Ehdotuksen mukaan tutkintoon johtavan koulutuksen suora osuus kokonaisrahoituksesta laskee huomattavasti verrattuna nykyiseen rahoitusmalliin. Ehdotetussa mallissa suorittujen amk-tutkintojen osuus on 56 %, kun nykyisessä rahoitusmallissa suoritettujen amk-tutkintojen osuuden (40 %) lisäksi rahoitusta on saatu myös 55 opintopistettä suorittaneiden määrästä (23 %). Tämä yhteensä 7 prosenttiyksikön osuuden lasku (63 % -> 56 %) amk-tutkintoon johtavan koulutuksen rahoituksessa on ristiriidassa työryhmän esityksen kanssa, jonka mukaisesti korkeakoulutettujen 50 % osuuden tavoitteen saavuttamiseksi tutkintotavoitteita ja käytännössä myös korkeakoulutuksessa aloittaneiden määrää on merkittävästi nostettava seuraavalla sopimuskaudella vuodesta 2021 alkaen. Toisin sanoen ehdotuksen mukaisesti tutkintoja tulee tuottaa merkittävästi suurempi osuus merkittävästi pienemmällä rahoitusosuudella. Tämä vaarantaisi koulutuksen laadun pitemmällä aikavälillä.

Valtakunnallisen uraseurantakyselyn vastausten tuottamien pisteiden osuus rahoitustekijänä ei ole tarkoituksenmukainen rahoitusmittari, jos sitä määrittää vain kyselyyn vastanneiden vastausprosentti (ks. lausunnon kohta 2.).

6. Asetuksen 1 §:n 1-4 momentissa ehdotetaan, että:

a) tutkintojen laskennassa huomioitaisiin alakohtaiset erot mm. infrastruktuuri- ja henkilöstöintensiivisyydessä kolmessa kategoriassa tutkintojen mukaan jaoteltuna (asetuksen liite),

b) toinen saman tasoinen tutkinto huomioitaisiin pienemmällä kertoimella ja

c) tutkinnon tavoiteajassa suorittaminen huomioitaisiin kolmessa kategoriassa. Koulutusalaryhmittäin sovittu ammattikorkeakoulujen tutkintotavoite toimisi rahoitusrajana, jonka ylittävistä tutkinnoista ei myönnetä rahoitusta.

Pidättekö ehdotusta tarkoituksenmukaisena?

o Kyllä

x Ei

o Ei kantaa

Näkemyksiä, muutosehdotuksia tai muuta kommentoitavaa ehdotukseen 6:

Esitetyt kertoimet muuttavat rahoituksen allokaatiota merkittävästi eivätkä kannusta kaikin osin koulutuksen kustannustehokkaaseen järjestämiseen. Esimerkiksi tekniikan alan koulutuksen kustannukset eivät kokonaisuudessaan tehokkaasti järjestettynä ole 1,75 kertaa sairaanhoitajakoulutusta kalliimpaa, joka myös vaatii laiteinvestointeja.

Toisen saman tasoisen tutkinnon huomioiminen kertoimella 0,5 on ristiriidassa jatkuvan oppimisen, työvoimatarpeiden ja dynaamisen työelämän muutoksen kanssa. Esimerkiksi sosionomi- ja sairaanhoitajatutkinnon suorittajista moni on alanvaihtajia ja näillä aloilla vaaditaan työelämässä muodollinen tutkinto – toisin sanoen lyhempien moduulien hankkiminen ei riitä sote-alalle työllistymiseen.
Toisen tutkinnon huomioiminen pienemmällä painokertoimella tulee todennäköisesti huomattavasti hankaloittamaan alanvaihtoa, erityisesti siirtymistä sote-aloille, joilla jo nyt on suuri työvoimapula ja työllisten määrän ennakoidaan eri selvitysten (esim. VATT, OPH) mukaan kasvavan merkittävästi tulevina vuosina.

7. Asetuksen 1 §:n 1 momentin 2 ja 4 kohdassa esitetään, että ns. jatkuvan oppimisen kokonaisuus muodostuisi

a) ammattikorkeakoulun avoimessa ammattikorkeakouluopetuksessa, erillisinä opintoina ja erikoistumiskoulutuksessa sekä maahanmuuttajien valmentavassa koulutuksessa kalenterivuonna suoritettujen opintopisteiden yhteenlasketusta määrästä ja

b) korkeakoulujen välisten yhteistyösopimusten perusteella ammattikorkeakoulussa kalenterivuonna suoritettujen opintopisteiden yhteenlasketusta määrästä.

Tekijät vastaisivat voimassa olevan rahoitusmallin tekijöitä, joista yhteistyöopinnot ehdotetaan erotettavaksi omaksi laskentakriteerikseen.

Pidättekö ehdotusta tarkoituksenmukaisena?

x Kyllä

o Ei

o Ei kantaa

Näkemyksiä, muutosehdotuksia tai muuta kommentoitavaa ehdotukseen 7:

8. Asetuksen 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa esitetään ammatillisen opettajankoulutuksen sekä 5 kohdassa esitetään opiskelijapalautteeseen liittyvän rahoitustekijöiden pysymistä mallissa nykyisellään. Pidättekö ehdotusta tarkoituksenmukaisena?

x Kyllä

o Ei

o Ei kantaa

Näkemyksiä, muutosehdotuksia tai muuta kommentoitavaa ehdotukseen 8:

9. Asetuksen 1 §:n 1 momentin 6 ja 7 kohdassa ehdotetaan työllistymisen ja työllistymisen laadun rahoitustekijöiden muodostumista

a) voimassa olevaa rahoitusmallia vastaavasti työllistymisestä vuosi valmistumisen jälkeen (yrittäjät painotettuna kahdella) sekä b) lisäyksenä ehdotettavasta uraseurantakyselyn vastausten pisteiden yhteenlasketusta määrästä. Uraseurantakyselyyn liittyvät kysymykset ja niiden pisteytystaulukko ovat liitteessä. Pidättekö ehdotusta tarkoituksenmukaisena?

o Kyllä

o Ei

x Ei kantaa

Näkemyksiä, muutosehdotuksia tai muuta kommentoitavaa ehdotukseen 9:

10. Asetuksen 2 §:ssä ja liitteessä tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoiminnan rahoitusosuuden laskentakriteerien tekijöiksi ja painoarvoiksi esitetään: 1. Tutkimus- ja kehittämistoiminnan ulkopuolinen rahoitus 9 %. 2. Suoritettujen ylempien ammattikorkeakoulututkintojen lukumäärä 5 %. 3. Julkaisujen, julkisen taiteellisen ja taideteollisen tuotannon, audiovisuaalisten aineistojen sekä tieto- ja viestintäteknisten ohjelmien lukumäärä 2 % Pidättekö ehdotusta tarkoituksenmukaisena?

o Kyllä

x Ei

o Ei kantaa

Näkemyksiä, muutosehdotuksia tai muuta kommentoitavaa ehdotukseen 10:

Ylempien ammattikorkeakoulututkintojen määrä on noussut valtakunnallisesti huomattavasti tällä hetkellä voimassa olevan rahoitusmallin käyttöönoton jälkeen. Korotus ylempien amk-tutkintojen lukumäärän painoarvossa ei vastaa volyymin muutosta. Painoarvon tulisi näin ollen olla esitettyä suurempi.

11. Asetuksen 2 §:n 1 momentin 1 kohdassa esitetään rahoitusperusteeksi tutkimus- ja kehittämistoiminnan ulkopuolista rahoitusta ja 2 kohdassa esitetään rahoitusperusteeksi ylempien ammattikorkeakoulututkintojen määrää. Laskenta vastaisi voimassa olevan mallin laskentaa.

Pidättekö ehdotusta tarkoituksenmukaisena?

x Kyllä

o Ei

o Ei kantaa

Näkemyksiä, muutosehdotuksia tai muuta kommentoitavaa ehdotukseen 11:

Laskennan säilyttäminen olemassa olevan mallin kaltaisena on kannatettava.

12. Asetuksen 2 §:n 1 momentin 3 kohdassa esitetään voimassa olevan rahoitusmallin mukaisesti, että julkaisuperusteinen rahoitus muodostuu julkaisujen lukumäärästä tiedonkeruu- ja tasoluokittain kertoimella painotettuna momentin tarkennuksissa esitetyllä tavalla. Lisäksi esitetään julkaisutiedonkeruun luokkien A-E mukaisia avoimesti saatavilla olevia vertaisarvioituja julkaisuja painotettavan kertoimella 1,2.
Pidättekö ehdotusta tarkoituksenmukaisena?

x Kyllä

o Ei

o Ei kantaa

Näkemyksiä, muutosehdotuksia tai muuta kommentoitavaa ehdotukseen 12:

Avoimen julkaisemisen korostaminen on kannatettavaa.

13. Muuta lausuttavaa opetus- ja kulttuuriministeriön asetukseen? Muut mahdolliset kommentit?

Kun tehdään samanaikaisesti muutoksia sekä koulutuksen rahoitustekijöiden prosenttiosuuksiin että painotuskertoimiin, on vaikea hahmottaa muutosten kokonaisvaikutusta. Tämä aiheuttanee ammattikorkeakoulukentässä vaikeutta ennakoida muutosten vaikutusta ja suunnata toimintaa tarkoituksenmukaisella tavalla.

Rahoituksen määräytymisen muutoksilla voi olla yksittäisen korkeakoulun kannalta merkittävä, noin 10 % perusrahoitusta vähentävä vaikutus. Uusi malli ei saisi johtaa yksittäisten korkeakoulujen kohdalla kohtuuttomaan rahoituspohjan laskuun.

Jos uusi rahoitusmalli otettaisiin käyttöön, siirtymävaiheen tulisi olla niin pitkä, että todellinen sopeutuminen uuden rahoitusmallin vaatimuksiin on mahdollista.

Kansainvälisen liikkuvuuden mittareiden poistaminen rahoitusmallista vaatii sitä, että kansainvälisen perustoiminnan jatkuvuus on selkeästi ja läpinäkyvästi otettava huomioon strategiaperusteisessa rahoituksessa (selkeät indikaattorit kansainvälisyyden toteutumiselle määriteltävä).

26 § Lausunto Helsingin seudun liikenteelle (HSL) MAL2019 - suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta

VD/9253/00.04.03/2018

HP/MS/MH/AK/AV

Helsingin seudun liikenne (HSL) on pyytänyt lausuntoa MAL2019-suunnitelmaluonnoksesta 18.1.2019 mennessä. Sekä kaupunkisuunnittelulautakunta 5.11.2018 § 8 että tekninen lautakunta 6.11.2018 § 19 kävivät lausuntoaineistosta ennakkoon lähetekeskustelut, joista on nostettu aiheita kaupungin lausuntoon.
MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin ja laajaan sidosryhmien vuoropuheluun. Suunnitelman tavoitteena on osoittaa, millä keinoilla asetetut tavoitteet maankäytön, asumisen, liikenteen ja päästövähennysten suhteen voidaan saavuttaa.

MAL 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:issä 24.4.2018. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi hyväksyttiin, että liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitetasojen avulla on seurattu suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyyttä. Asetetut tavoitteet saavutetaan monipuolisella, tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella. Suunnitelman pääsisältö on:

- Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille
- Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16500 uutta asuntoa ja asuntokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan
- Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti
- Päästöjä vähennetään useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla sekä ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi uudistaen.

Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet.

Pidemmällä aikavälillä vuodesta 2030 eteenpäin leikataan edelleen kasvihuonekaasupäästöjä, sijoitetaan uusi maankäyttö tiivistävästi ja kestävästi, pidetään asuntotuotanto riittävänä ja laadukkaana sekä kehitetään ja integroidaan joukkoliikennekokonaisuutta.

Luonnoksen toimenpiteillä Helsingin seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti. Lähes kaikki suunnitelmalle vuodelle 2030 asetetut tavoitetasot saavutetaan. Liikenteen CO2-päästövähennystavoite (50%) saavutetaan, kun kaikki suunnitellut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella.
Työvoiman saavutettavuus paranee, mikä houkuttelee yrityksiä ja asukkaita. Luonnoksen toimenpidekokonaisuus on yhteiskuntataloudelliselta tehokkuudeltaan hyvä, mikä takaa taloudelliset edellytykset seudun kehittämiseen. Asuntotuotanto sijoittuu tavoitteen mukaisesti ensisijaisesti

kehitettäville vyöhykkeille. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen. Sosiaalista eriytymistä pyritään jatkossa torjumaan yhteisen ohjelman avulla sekä seuraamaan kehitystä aktiivisemmin. Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus kasvaa jo päätettyihin toimenpiteisiin nähden, mutta tavoitetasoa ei tältä osin kokonaan saavuteta. Suunnitelman vaikutuksia on arvioitu SOVA- lain mukaisesti ja arviointi on ohjannut suunnitelmaratkaisujen valintaa.

Keväällä 2019 valmistuvan MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020-2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL -suunnitelman ja sopimuksen toteutusta ja vaikutuksia tullaan seuraamaan vuosittain.

Kaupunginhallitus 26.11.2018 § 28

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle annettavaksi Helsingin seudun liikenteelle (HSL) liitteen mukainen lausunto MAL2019-suunnitelman luonnoksesta.
Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 26

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle annettavaksi Helsingin seudun liikenteelle (HSL) liitteen mukainen lausunto MAL2019-suunnitelman luonnoksesta.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.
Käsittely:
Asian käsittelyn aikana maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja muutti esitystään seuraavasti:

Lausunnon toinen kappale muutetaan kuulumaan seuraavasti:

Suunnitelman ajankohtaisena teemana on nostaa kasvihuonekaasujen päästövähennyksen seudullinen tavoite kansainvälisten sitoumusten ja kansallisten tavoitteiden tasolle. Valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. ~~Tämä tavoite on samansuuntainen Vantaan kaupungin tavoitteiden kanssa. Kaupunki haluaa olla hiilineutraali 2030, jolloin liikenteen osalta tarvitaan vähintään nyt esitetty päästövähenemä.~~
Tavoitteen tiukentamista on harkittava tuoreimman tutkimustiedon nojalla. Tämä edellyttää kuitenkin myös valtiolta aikaisempaa huomattavasti merkittävämpää osallistumista seudun liikennehankkeiden rahoitukseen.

Lausunnon MAANKÄYTTÖ-osion toista kappaletta täydennetään seuraavasti:

Vantaalla maankäytön isot linjaukset määritellään koko kaupungin kattavalla yleiskaavalla, sitä täsmentävillä kaavarungoilla ja lopulta hankkeita ohjaavalla asemakaavoituksella. Parhaillaan on käynnissä uuden yleiskaavan laadinta, missä kasvu keskittyy MAL 2019 suunnitelman mukaisesti kestävästi nykyiseen kaupunkirakenteeseen. Tärkein uusi kasvuvyöhyke on Vantaan ratikan vyöhyke,

missä maankäytön muutokset ja nykyisten alueiden uudistaminen luovat merkittäviä rakentamismahdollisuuksia. Itä-Vantaan ja myös Helsingin puolen saavutettavuutta parantava hanke tukee MAL 2019 suunnitelman tavoitetta alueiden käytön eriytymisen hidastamisesta. Ratikan vyöhyke on mukana MAL 2019 luonnoksen seudullisen maankäytön ensisijaisissa vyöhykkeissä ja ennen vuotta 2030 käynnistyvissä liikennehankkeissa. Molempien pitää toteutua, että yhtälö toimii – ei kasvua ilman kestävää liikkumista. Raitiotiehankkeen toteuttaminen edellyttää Tikkurilassa myös käyttämättömän teollisuusraiteen ns. Santaradan purkamista. *Erityistä huomiota tulee kiinnittää poikittaisen joukkoliikenteen kehittämiseen, jotta ruuhkautumista voidaan hillitä.*

Päätös:
Hyväksyttiin apulaiskaupunginjohtajan muutettu esitys.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Lausunto MAL2019-suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta (KH 26.11.2018)
- Lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2019 – luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta
- MAL2019 suunnitelmaluonnos 30.10.2018
- MAL2019 vaikutustenarviointiselostusluonnos 30.10.2018

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh. 040 336 0159, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
asumisasioiden päällikkö Tomi Henriksson, puh. 050 318 0992, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
liikennesuunnittelupäällikkö Markus Holm, puh. 043 827 0942, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Vantaa
Vanda

VD/9253/00.04.03/2018

Lausunto MAL2019 suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arviointiselostuksesta (KH 17.12.2018 § 26

MAL 2019 suunnitelma on ensimmäinen Helsingin seudun kuntien yhteinen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, joka onnistuneesti sovittaa yhteen näitä kolmea voimakkaasti kasvavan seudun keskeistä teemaa. Suunnitelman visio ja tavoitteet määriteltiin jo edellisten erillisten maankäytön (MASU 2050), asumisen (Astra 2025) ja liikenteen (HLJ2015) suunnitelmien yhteydessä.

Suunnitelman ajankohtaisena teemana on nostaa kasvihuonekaasujen päästövähennyksen seudullinen tavoite kansainvälisten sitoumusten ja kansallisten tavoitteiden tasolle. Valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteen tiukentamista on harkittava tuoreimman tutkimustiedon nojalla. Tämä edellyttää kuitenkin myös valtiolta aikaisempaa huomattavasti merkittävämpää osallistumista seudun liikennehankkeiden rahoitukseen.

Yhteisen MAL 2019 suunnitelman laatiminen on mahdollistanut aiempaa paremmin vaikutusten arvioinnin. Suunnitelmaluonnos laadittiin kolmivaiheisesti niin, että jokaisesta luonnosversiosta laadittiin myös vaikutusten arvioinnit, joiden pohjalta korjattiin suunnittelulinjauksia. Tämä uusi toimintatapa on tuottanut hyvin taustoitetun ja perustellun suunnitelma-aineiston.

Vantaa on valmis sitoutumaan tämän MAL-suunnitelman pohjalta laadittavaan MAL-sopimukseen 2020-luvun keskeisten toimenpiteiden osalta. Nykyinen neljän vuoden sopimusaika on liian lyhyt. Vantaa voi vastata sitoumuksistaan yli valtuustokausien. MAL 2019 suunnitelman useimmat hankkeet vaativat osapuolilta vuosien valmistelun maankäytön ja infrastruktuurin suunnittelussa. Maankäytön ratkaisut edellyttävät luotettavan sopimuksen niitä tukevista valtion infra-investoinneista. Siksi laadittavan MAL-sopimuksen sitovuus tulee pidentää kattamaan koko 2020-luku.

Tuleva valtion ja seudun kuntien MAL-sopimus on syytä laatia kattamaan kymmenen seuraavaa vuotta.

MAANKÄYTTÖ

Seudun maankäytön linjaukset on laadittu yhteistyössä kuntien aineistojen pohjalta. Ensisijaisten maankäytön kehittämisvyöhykkeiden kokonaisuus määrittyy kaksitasoisesti siten, että tavoitteena on ensisijaisesti täydentää olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja harkiten avata uusia.

MAL-suunnitelman maankäytön linjaus on yhteneväinen Vantaan kaupungin tavoitteiden kanssa.

Vantaalla maankäytön isot linjaukset määritellään koko kaupungin kattavalla yleiskaavalla, sitä täsmentävillä kaavarungoilla ja lopulta hankkeita ohjaavalla asemakaavoituksella. Parhaillaan on käynnissä uuden yleiskaavan laadinta, missä kasvu keskittyy MAL 2019 suunnitelman mukaisesti kestävästi nykyiseen kaupunkirakenteeseen. Tärkein uusi kasvuvyöhyke on Vantaan ratikan vyöhyke, missä maankäytön muutokset ja nykyisten alueiden uudistaminen luovat merkittäviä rakentamismahdollisuuksia. Itä-Vantaan ja myös Helsingin puolen saavutettavuutta parantava hanke tukee MAL 2019 suunnitelman tavoitetta alueiden käytön eriytymisen hidastamisesta. Ratikan vyöhyke on mukana MAL 2019 luonnoksen seudullisen maankäytön ensisijaisissa vyöhykkeissä ja ennen vuotta 2030 käynnistyvissä liikennehankkeissa. Molempien pitää toteutua, että yhtälö toimii – ei kasvua ilman kestävää liikkumista. Raitiotiehankkeen toteuttaminen edellyttää Tikkurilassa myös käyttämättömän teollisuusraiteen ns. Santaradan purkamista. Erityistä huomiota tulee kiinnittää poikittaisen joukkoliikenteen kehittämiseen, jotta ruuhkautumista voidaan hillitä.

Vantaan kaupunki esittää, että Vantaan ratikka Mellunmäestä Tikkurilan kautta lentokentälle toteutetaan 2020-luvulla siten, että valtio sitoutuu omalta osaltaan hankkeen suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin. Vantaan ratikan toteuttaminen edellyttää myös sitä, että valtio luopuu Tikkurilan Santaradasta.

Kaavarunkoja Vantaalla on laadittu viime vuosina useita. Kivistön kaavarunko on parhaillaan työn alla. Siinä on määritelty uudelleen Kivistön keskustan, kaikkein tiiveimmin rakennettavan alueen kokonaisuus. Alueen keskusta rakentuisi kahden aseman Kivistön ja Lapinkylän varaan nykyisiä suunnitelmia laajempana. Vantaan kaupungin kehittämisen ja erityisesti asuntorakentamisen näkökulmasta Lapinkylän asemasta tulisi saada varmuus, jotta siihen tukeutuva maankäytön suunnittelu voi edetä.

Vantaan kaupunki voi kustannuksellaan rakentaa Lapinkylän aseman, joten hanke tulee lukea nykyistä järjestelmää tehostavaksi hankkeeksi 2020-luvulla. Tulevassa MAL-sopimuksessa tulee osapuolten sitoutua siihen, että asema voidaan ottaa käyttöön alueen maankäytön tehostuessa.

ASUMINEN

MAL2019-suunnitelmassa Helsingin seudun asuntotuotannon tavoitteeksi on asetettu riittävyys (16 500 uutta asuntoa vuosittain), kohtuuhintaisuus ja monipuolisuus. Lisäksi tavoitteena on vahvistaa elinympäristöjen laatua, huolehtia asuntokannan laadusta ja edistää rakennuskannan energiatehokkuutta. Tavoitteiden toteutumisen edellytyksinä on, että kunnat huolehtivat maapolitiikan, kaavoituksen, infrarakentamisen ja tontinluovutuksen keinoin määrätietoisesti toteutusedellytyksistä. MAL-suunnittelussa keskeisen valtio-kuntasuhteen lisäksi keskeistä on kuntien yhteisvastuu. MAL-suunnittelun perinteinen kuntien yhteisvastuu on ollut huolehtia tasapainoisesta asuntojakaumasta koko MAL-alueelle. Tästä tulee pitää kiinni ja pikemminkin tiukentaa yhteisvastuuta kuin höllentää sen pelisääntöjä.

Myös valtion tulee tukea toteutusedellytyksiä omilla toimenpiteillään, ennen muuta toiminnan pitkäjänteisyydellä, mutta myös avustuksin.

Asumisen ja maankäytön osalta on nostettu erityisesti tavoitteeksi asuinalueiden rakentuminen sosiaalisesti tasapainoisiksi varmistamalla asuntokannan rahoitus- ja hallintamuotojakauma sekä huoneistotyyppijakauma kaavoituksen, tontinluovutuksen ja maankäyttösopimusten keinoin. Asuntojen uudistuotannon osalta keskeinen päämäärä on se, että pääkaupunkiseudulla vähintään 30% ja KUUMA-kunnissa vähintään 20% vuosittaisesta asuntotuotannosta toteutetaan kohtuuhintaisena tuotantona (valtion tukemana pitkän korkotuen tai asumisoikeustuotantona tai muilla rahoitusmalleilla toteutettavana tuotantona esim. asunto-osuuskunnat ja muut omakustanteiset mallit).

Vantaan kaupunki pitää MAL-suunnitelmassa asetettuja asumiseen liittyviä tavoitteita seudun tasapainoisen kehityksen kannalta keskeisinä ja hyväksyttävinä.

Vantaa pitää tärkeänä, että MAL-suunnitelman jatkovalmistelussa ja sitä seuraavissa MAL-sopimusneuvotteluissa tarkennetaan niitä toimenpiteitä, joita asetettuihin asumisen tavoitteisiin pääseminen edellyttää. Toimenpiteet tulee jakaa selkeästi toteuttajatahoittain, jotta suunnitelman toteutumisen seuranta on mahdollisimman selkeää. Lisäksi suunnitelman tavoitteita tulee täydentää tarvittavan rahoituksen osalta erityisesti uuden kohtuuhintaisen asuntotuotannon ja energiatehokkaan korjausrakentamisen mahdollistamiseksi. Valtion tukemaa asuntotuotantoa säätelevien lakien ja asetusten tarkistaminen uudistuotantoa kannustavaksi on ensiarvoisen tärkeää, jotta riittävä kohtuuhintaisen asuntotuotannon määrä voidaan turvata tulevina vuosina.

MAL2019 suunnitelman asuntopoliittiset toimet ovat linjassa Vantaan kaupungin omissa ohjelmissa (maa- ja asuntopoliittiset linjaukset, resurssiviisauden tiekartta ja myönteisen erityiskohtelun ohjelma) asetettujen tavoitteiden kanssa. Seudun asuntotuotannon vuositavoite, 16 500 asuntoa, on kunnianhimoinen. Vantaan osuus tavoitteesta olisi keskimäärin 2 640 asuntoa vuosittain, josta 792 asuntoa (30%) olisi kohtuuhintaisia valtion tukemia vuokra- ja asumisoikeusasuntoja tai muilla omakustanteisilla malleilla rahoitettuja vuokra- tai osuuskunta-asuntoja. Nämä tuotantotavoitteet edellyttävät valtion tuotantotukien jatkumista.

Vantaa pitää esitettyjä asumisen tavoitetasoja onnistuneina sekä seudullisesti että Vantaan osalta. Niiden toteutumisen edellytyksenä on se, että erityisesti ARA:n pitkän korkotuen vuokra-asuntojen ja asumisoikeusasuntojen käynnistysavustus pidetään nykytasolla 10 000 euron suuruisena ja omavastuukorkoa alennetaan nykyisestä 1,7 prosentista.

Asuntotuotantotavoitteista johdetut kuntien asumisen asemakaavavarannon kaavoitustavoitteet ovat kuitenkin pääosin ylimitoitettuja, koska niissä ei ole riittävästi huomioitu asuntotuotannon kerrostalopainotteisuutta. Jakajaksi on laskelmissa määritelty 90 k-m^2 keskikoko asunnoille, vaikka lähempänä todellisuutta oleva jakaja olisi 75 k-m^2.

MAL 2019 suunnitelmaa pitäisi tarkistaa kaavoitustavoitteiden osalta paremmin vastaamaan toteutuvan tuotannon kokoa ja tarvittaessa jakaa kaavoitustavoite kerros- ja pientalovarantoon.

Elinympäristöjen laadun vahvistamiseksi ja asuinalueiden eriytymiskehityksen (segregaatio) hillitsemiseksi MAL 2019 suunnitelmakauden alussa laaditaan seudulle konkreettinen myönteisen erityiskohtelun ohjelma, joka kohdistetaan kuntien erikseen määrittelemille alueille. Olemassa olevan asuntokannan houkuttelevuuden säilyttämisestä huolehditaan pitkäjänteisellä kiinteistönpidolla ja korjausrakentamisen neuvonnalla ja avustuksilla. Tavoitteena on lisäksi parantaa sekä nykyisen että tulevan asuntokannan energiatehokkuutta.

Myönteisen erityiskohtelun ohjelman toteuttaminen edellyttää valtion kehittämisavustusta. Tämän lisäksi tulee valtion jatkaa kuntien kunnallisteknisten kustannusten korvaamista infra-avustuksilla.

Valtion tukeman erityisryhmien asuntotuotannon tulevaisuus pitää turvata Sote- ja maakuntauudistuksessa. Tulevalla Sote-ratkaisuilla on merkittävä rooli erityisryhmien asumisen tulevaisuuden kannalta. Valtion tuella rahoitetut erityisryhmien asunnot ovat pitkien rajoitusten alaisia ja sidottu tietylle kohderyhmälle. Asumispalveluiden valinnan mahdollisuus ei saa uhata näiden asuntojen tarkoituksenmukaista ja pitkäaikaista käyttöä, johon lainansaajat ovat sitoutuneet ja johon myös valtion on kuviteltu sitoutuvan. ARA-tuetun erityisryhmien asuntokannan osalta tarvitaan vielä lisäselvityksiä ja oleellista on muodostaa kokonaiskuva siitä, miten varmistetaan nykyisen asuntokannan tarkoituksenmukainen käyttö ja riittävä erityisryhmien asuntotuotanto myös tulevaisuudessa.

Vantaan kaupunki edellyttää, että valtio sitoutuu omilla toimenpiteillään varmistamaan tarpeita vastaavien erityisryhmien asuntojen rakentamisen seudullisten tavoitteiden mukaisesti ja turvaa niiden toteuttajille asuntojen pitkäaikaisen käytön.

LIIKENNE

MAL 2019 suunnitelma tukee liikenteen osalta erittäin hyvin Vantaan kaupungin tavoitteita ja sen valmistelussa on kuultu kaupunkeja esimerkillisesti. Vaikutusten arvioinnin perusteella näyttää siltä, että liikenteen kasvua saadaan hallittua ja siirrettyä kestävämpiin kulkumuotoihin. Maankäytön kasvun ohjaaminen joukkoliikennekaupunkiin tukee kehitystä ja mahdollistaa jatkossa entistäkin paremman palvelun asukkaille.

MAL-suunnittelua seuraavan valtion kanssa tehtävän sopimuksen keskeinen kannuste koostuu valtion osallistumisesta seudun tarpeellisten liikenneinvestointien toteuttamiseen. Nämä valtion investoinnit ovat siksikin perusteltuja, koska seudun kunnat huolehtivat käytännössä yksin joukkoliikenteen rahoituksesta. Yli kolmensadan miljoonan euron vuotuiset joukkoliikenteen

kuntaosuudet vähentävät omalta osaltaan uusinvestointien tarvetta, mutta takaavat ennen kaikkia sujuvan liikenteen ja askeleet kohti vähäpäästöistä liikennettä.

Valtion vähenevä investointitaso maamme ainoa metropolialueen liikenneverkoston välttämättömiin investointeihin ei ole hyväksyttävää. Liikenneinvestointien uudet rahoituskeinot eivät anna oikeutta valtion vastuun vähenemiseen, ei etenkään kuntien rahoituksen kustannuksella. Valtion tulee yhä kantaa vastuunsa raideliikenneverkoston ja pääväylien investoinneista. Pääkaupunkiseudun ratikkahankkeet ovat myös valtion kannalta seudun parhaimpia avustuskohteita. Tulevalla sopimuskaudella tulee myös hyödyntää yhteisesti EU:n Ten-T rahoituslähteet.

Vantaa mahdollistaa omilla toimenpiteillään valtion valtakunnallisten hankkeiden toteuttamisedellytyksiä. Näistä keskeisin on varautuminen Lentoradan toteuttamiseen.

Monet nyt suunnitelmassa mainituista liikenteen toimenpiteistä ovat yhdenmukaisia Vantaan kaupungin näkemysten kanssa. Tieliikenteen osalta ovat valtion hankkeet Kehä III:n toimivuuden parantamiseksi välillä Askisto-Pakkala ja VT4:n parantaminen välillä Kehä III-Kulomäentie kannatettavia. Jälkimmäiseen tulee kuitenkin lukea jo nykyisessä MAL sopimuksessa oleva Lahdenväylän vaihtopysäkit ja melusuojaus Kyytitien kohdalla. Melusuojauksen toteuttaminen on edellytyksenä asemakaavoituksen mukaiselle asuntorakentamiselle sekä Lahdenväylän suunnan joukkoliikenteen sujuvammalle kytkemiselle pääkaupunkiseudun joukkoliikenteeseen. Samoin Vantaa muistuttaa siitä, että osana Kehäradan asemien rakentamista on jo sovittu valtion vastuulla oleva Ruskeasannan aseman toteuttaminen.

Vantaan kaupunki edistää omin toimin Itäisen Valkoisenlähteentien jatkon rakentamista Tikkurilasta Lahdentielle. Vuonna 2019 aloitetaan uuden katuosuuden yleissuunnittelu ja rakentaminen vuosina 2022-2026. Liikenneverkollinen kokonaisuus toteutuu parhaiten siten, että katu liitetään yleiskaavan mukaisesti VT4:lle eritasoliittymällä. Tämä tuo uusia mahdollisuuksia myös joukkoliikenteen linjastojen kehittämiseen.

Vantaa esittää, että tieverkon kehittämisen hankkeena olevaan Lahdenväylän parantamiseen luetaan Lahdenväylän vaihtopysäkit ja Kyytitien melunsuojaus jo voimassa olevan sopimuksen ehdoilla ja hyväksytyn tiesuunnitelman mukaisena. Vantaan kaupunki esittää myös, että Itäisen Valkoisenlähteentien liittymä VT4:lle luetaan tähän hankekokonaisuuteen. Samoin Kehäradan Ruskeasannan aseman toteutusvastuu on tehtyjen sopimusten mukaan valtion vastuulla.

Liikenneväylien läheisen elinympäristön ja maankäytön tiivistämisen mahdollistamiseksi tulee huolehtia nykyisten ja tulevien asukkaiden suojaamisesta liikenteen melulta suunnitelmassa mainitun meluntorjunnan toimintasuunnitelman 2018-2023 mukaisesti.

Vantaa näkee erittäin hyvänä, että MAL suunnitelma toteuttaa Liikenneviraston laatimaa meluntorjuntasuunnitelmaa.

MAL2019 suunnitelma tavoittelee Suomen ilmastolain mukaista kehityskulkua. Helsingin, Espoon ja Vantaan hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite on ilmastolakiakin kunnianhimoisempi aikataulun osalta. Tämän tavoitteen toteuttamiseksi valtion joukkoliikennetuki suurille kaupungeille tulisi moninkertaistaa, jolloin sen avulla pääkaupunkiseudulla voitaisiin laskea lippujen hintoja, lisätä joukkoliikenteen tarjontaa, kehittää joukkoliikennettä ja luopua kuntaosuuksien määrittelyssä kuntalaisuustiedoista. Kuntalaisuustiedosta luopuminen mahdollistaisi nykyistä paremmin yliseudullisten palveluiden ja matkaketjujen kehittämisen. Tällä on koko Suomen ilmastotavoitteiden kannalta merkitystä. Nykyisin valtion joukkoliikennetuki HSL-alueelle on noin viisi miljoonaa euroa, kun vastaavasti vuosittaiset kuntaosuudet ovat yli 300 miljoonaa euroa.

Vantaan kaupunki katsoo, että valtion tulee lisätä rahoitusosuuttaan MAL 2019 suunnitelman mukaisiin kestävien liikkumismuotojen investointeihin, mutta myös käyttökuluihin. MAL 2019 suunnittelualueella on liikenteen päästövähennyksille maamme parhaat edellytykset.

Vantaa kannustaa suunnittelemaan liikenteen hinnoittelua valtion kanssa pidemmälle ja etsimään sellaisen toteutusmallin, joka on nykyaikainen, tukee parhaiten tavoitteita eikä aiheuta haitallisia sivuvaikutuksia kuten autojen siirtymistä katuverkolle tai alueiden välistä segregaatiota. Liikenteen hinnoittelun tuotot on voitava kohdistaa sille alueelle, jolta maksut kerätään. Hinnoittelulla kerättävien varoja on ensisijaisesti käytettävä kestävien liikkumisvaihtoehtojen tuottamiseen MAL-suunnitelman mukaisesti. Valtion tulee sitoutua tätä koskevan lainsäädännön laatimiseen, jonka jälkeen voidaan arvioida laaditun toimintamallin tehokkuus MAL 2019 suunnitelman toteuttajana.

Liikenteen hinnoittelulle valtion tulee laatia selkeä lainsäädännöllinen pohja, jotta esitysten vaikutukset voidaan kunnissa arvioida ja varmistaa kerättävien maksujen kohdistaminen MAL 2019 suunnitelman liikennejärjestelmän rahoitukseen.

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 15.11.2018
Dn:o VD/9253/00.04.03/2018

14.11.2018 59/08.00.00.00/2017

LAUSUNTOPYYNTÖ HELSINGIN SEUDUN MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN SUUNNITELMAN MAL 2019 – LUONNOKSESTA SEKÄ SEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA

Luonnos Helsingin seudun 14 kunnan maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmasta MAL 2019 on valmistunut lausuntoja ja kannanottoja varten. Suunnitelmaluonnos muodostaa kokonaisuutena yleispiirteisen näkemyksen Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta, asumisesta ja liikennejärjestelmästä. Samalla suunnitelma on seudun lakisääteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sitä koskee viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetussa laissa (200/2005) ja asetuksessa (347/2005) tarkoitettu velvoite laatia suunnitelmasta ympäristöarviointi.

Pyydämme teiltä lausuntoa suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta, joka on samalla SOVA-lain 8§:n mukainen ympäristöselostus. Lausunnot tulee toimittaa 18.1.2019 mennessä. Myös asukkailla ja muilla toimijoilla on mahdollisuus antaa kannanotto suunnitelmaluonnoksista.

Suunnitelman valmistelu ja päätöksenteko

Suunnitelmaluonnos on valmisteltu tiiviissä yhteistyössä ja siitä ovat vastanneet alueen kunnat Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen, Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo sekä HSL, HSY, Uudenmaan liitto sekä valtion liikenne- ja ympäristöviranomaiset.

HSL:n hallitus päätti kokouksessaan 30.10.2018 lähettää Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 -suunnitelman luonnoksen liikenteen osalta lähetettäväksi lausunnoille. Lausuntojen ja kannanottojen jälkeen MAL 2019 -suunnitelma viimeistellään alkuvuodesta 2019, jonka jälkeen HSL:n hallitus tekee liikennejärjestelmäpäätöksen HSL:n jäsenkuntien osalta ja lähettää suunnitelman KUUMA-seutu liikelaitoksen johtokunnan kautta HSL- kuntayhtymään kuulumattomiin KUUMA-kuntiin liikennejärjestelmäpäätöksen tekemistä varten.

Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK päätti kokouksessaan 13.11.2018 Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 -suunnitelman luonnoksen maankäytön ja asumisen osalta lähetettäväksi lausunnoille. Lausuntojen ja kannanottojen jälkeen suunnitelma viimeistellään alkuvuodesta 2019 ja HSYK käsittelee ja hyväksyy omalta osaltaan sen maankäyttöä ja asumista koskevat osat ja lähettää ne edelleen hyväksyttäväksi pääkaupunkiseudun kuntiin. KUUMA-kunnat saavat suunnitelman maankäytön ja asumisen osalta hyväksyttäväkseen kuntien yhteisen KUUMA-seutu liikelaitoksen johtokunnan kautta.

Tavoitteena on, että suunnitelmista on päätökset maaliskuun 2019 loppuun mennessä, jonka jälkeen niiden pohjalta voidaan neuvotella seuraava MAL-sopimus vuosille 2020-2023.

HSL Helsingin seudun liikenne · PL 100 · 00077 HSL · Puhelin (09) 4766 4444 · Faksi (09) 4766 4441 · hsl@hsl.fi · Y-2274586-3
HRT Helsingforsregionens trafik · PB 100 · 00077 HRT · Telefon (09) 4766 4444 · Fax (09) 4766 4441 · hsl@hsl.fi · FO-2274586-3

www.hsl.fi

14.11.2018 59/08.00.00.00/2017

Pyydämme lausunnon antajia ottamaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1.1. Muodostaako suunnitelma seudullisesti toimivan ja yhteen sovitetun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen kokonaisuuden?
1.2. Tukeeko suunnitelma vähäpäästöisen, houkuttelevan, elinovimaisen ja hyvinvoivan seudun aikaansaamista ja mitkä ovat suurimmat haasteet tavoitteiden toteuttamiseksi?
1.3. Sisältääkö suunnitelma strategisesti tärkeimmät seudun maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteet?

2.1. Onko suunnitelmassa esitetty seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen tarpeeksi tehokkaita keinoja ja sijoittuuko ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille riittävästi asuntoja?
2.2. Onko suunnitelmassa esitetty oikeat keinot turvaamaan seudun asukkaiden elämäntilanteita ja maksukykyä vastaavien asuntojen tarjontaa ja asuntokannan monipuolisuutta?
2.3. Onko asuntoalueiden eriytymiskehitykseen ehkäisemiseen ja olemassa olevien asuntoalueiden kehittämiseen esitetty riittävät toimenpiteet?
2.4. Onko kaikki liikennemuodot otettu suunnitelmassa merkitystään vastaavalla tavalla huomioon?

3.1. Suunnitelmassa on esitetty keinot liikenteen C02 päästöjen vähentämiseksi 50 % vuoden 2005 tasosta. Ovatko keinot oikein valittuja ja riittävän tehokkaita? Jos esitätte vähennettäväksi tai poistettavaksi jotain osaa keinovalikoimasta, tulee samalla esittää vaikutuksiltaan vähintään vastaava korvaava toimenpide, jotta päästövähennystavoite kokonaisuutena kyetään saavuttamaan.
3.2. Miten suunnitelman toteutus ja rahoittaminen tulisi varmistaa?
3.3. Onko suunnitelman vaikutuksia arvioitu tarpeeksi kattavasti?

Esittelytilaisuus lausunnonantajille ja kannanottojen esittäjille 20.11.2018

Suunnitelmaluonnoksesta järjestetään lausunnonantajille esittelytilaisuus 20.11.2018 klo 14 – 16 Messukeskuksessa Pasilassa, osoitteessa Messuaukio 1 (tila 204-205). Tilaisuudessa esitellään suunnitelman ja sen vaikutusten arvioinnin keskeinen sisältö. Ilmoittautumislinkki tilaisuuteen on toimitettu etukäteen ja sinne voi vielä ilmoittautua oheisesta linkistä Ilmoittaudu tilaisuuteen 2018 täällä

Lausuntoaineistot

MAL 2019 suunnitelman luonnos ja sen vaikutusten arviointiselostus, joka on SOVA-laissa (200/2005) tarkoitettu ympäristöselostus ovat saatavilla verkko-osoitteessa www.hsl.fi/mal/

14.11.2018 59/08.00.00.00/2017

Lausunnot toimitetaan HSL:ään

MAL 2019 – suunnitelmaa koskevat lausunnot tulee toimittaa HSL:n kirjaamoon viimeistään 18.1.2019 mieluiten sähköpostitse osoitteeseen hsl@hsl.fi Seudun asukkaat voivat kertoa kannanottonsa lausuntoaikana mieluiten samaan sähköpostiosoitteeseen tai osoitteella Helsingin seudun liikenne HSL, Kirjaamo, PL 100, 00077 HSL, käyntiosoite Opastinsilta 6 A, 00520 Helsinki.

Lisätietoa suunnitelmista:

· Maankäyttöosa: Mari Siivola (mari.siivola@vantaa.fi, p. 040 336 0159)
· Asumisosa: Mari Randell (mari.randell@hel.fi, p. 040 336 0437)
· Liikenneosa: Sini Puntanen (sini.puntanen@hsl.fi, p. 0405013362)

Yhteisvalmisteluprosessin puolesta

Mikko Aho
MAL-neuvottelukunnan
puheenjohtaja

Suvi Rihtniemi
HLJ-toimikunnan
puheenjohtaja

14.11.2018 59/08.00.00.00/2017

LIITE: Tahot, joilta pyydetään lausunto:

Helsingin kaupunki
Espoon kaupunki
Vantaan kaupunki
Kauniaisten kaupunki
Keravan kaupunki
Kirkkonummen kunta
Sipoon kunta
Tuusulan kunta
Hyvinkään kaupunki
Järvenpään kaupunki
Mäntsälän kunta
Nurmijärven kunta
Pornaisten kunta
Siuntion kunta
Vihdin kunta
KUUMA-seutu
Uudenmaan liitto
Suomen Kuntaliitto
HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut
Keski-Uudenmaan ympäristökeskus
Huoltovarmuuskeskus
Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä (lausunto Uudenmaan liiton koordinoimana)
Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä (lausunto Uudenmaan liiton koordinoimana)
Hämeen liitto
Päijät-Hämeen liitto
Liikenne- ja viestintäministeriö
Työ- ja elinkeinoministeriö
Valtionvarainministeriö
Ympäristöministeriö
Liikennevirasto
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
ARA

TIEDOKSI HSL:n kirjaamo

Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne

MAL 2019

Suunnitelmaluonnos
30.10.2018

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Maankäyttö: Mari Siivola
mari.siivola@vantaa.fi
Asuminen: Mari Randell
mari.randell@hel.fi
Liikenne: Sini Puntanen
sini.puntanen@hsl.fi

Copyright: Kartat, graafit: HSL, HSY, Helsingin kaupunki, Liikennevirasto
Valokuvat: HSL/Lauri Eriksson, HSL/Heikki Palomäki, Tim Maher

Kansikuva: HSL

Tiivistelmäsivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne	
Tekijät:	Päivämäärä 30.10.2018
Julkaisun nimi: Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 -suunnitelmaluonnos	
Rahoittaja / Toimeksiantaja:	

Tiivistelmä:

MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin ja laajaan sidosryhmien vuoropuheluun. Suunnitelmakokonaisuus kattaa myös lakisääteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Vaikutusten arviointi puolestaan täyttää SOVA-lain (laki viranomaisten ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 200/2005) vaatimukset ja arviointia on tehty liikenteen lisäksi maankäytön ja asumisen keskeisistä teemoista.

MAL 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:issä 24.4.2018. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi hyväksyttiin, että liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitetasojen avulla on seurattu suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyyttä.

Asetetut tavoitteet saavutetaan monipuolisella, tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella. Suunnitelman pääsisältö on:

- Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille
- Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16500 uutta asuntoa ja asuntokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan
- Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti
- Päästöjä vähennetään useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla sekä ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi uudistaen.

Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet.

Pidemmällä aikavälillä vuodesta 2030 eteenpäin leikataan edelleen kasvihuonekaasupäästöjä, sijoitetaan uusi maankäyttö tiivistävästi ja kestävästi, pidetään asuntotuotanto riittävänä ja laadukkaana sekä kehitetään ja integroidaan joukkoliikennekokonaisuutta. Tie- ja katuverkolla painopiste säilyy joukko- ja tavaraliikenteen toimivuudessa.

Luonnoksen toimenpiteillä Helsingin seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti. Lähes kaikki suunnitelmalle vuodelle 2030 asetetut tavoitetasot saavutetaan. Liikenteen CO2-päästövähennystavoite (50%) saavutetaan, kun kaikki suunnitellut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Työvoiman saavutettavuus paranee, mikä houkuttelee yrityksiä ja asukkaita. Luonnoksen toimenpidekokonaisuus on yhteiskuntataloudelliselta tehokkuudeltaan hyvä, mikä takaa taloudelliset edellytykset seudun kehittämiseen. Asuntotuotanto sijoittuu tavoitteen mukaisesti ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen. Sosiaalista eriytymistä pyritään jatkossa torjumaan yhteisen ohjelman avulla sekä seuraamaan kehitystä aktiivisemmin. Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus kasvaa jo päätettyihin toimenpiteisiin nähden, mutta tavoitetasoa ei tältä osin kokonaan saavuteta. Suunnitelman vaikutuksia on arvioitu SOVA- lain mukaisesti ja arviointi on ohjannut suunnitelmaratkaisujen valintaa.

Keväällä 2019 valmistuvan MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020-2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL-suunnitelman ja sopimuksen toteutusta ja vaikutuksia tullaan seuraamaan vuosittain.

Avainsanat:			
Sarjan nimi ja numero:			
ISSN (nid.)	ISBN (nid.)	Kieli: suomi	Sivuja: 71
ISSN (pdf)	ISBN (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

<table>
<tr><td colspan="4">Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik</td></tr>
<tr><td colspan="3">Författare:</td><td>Datum 30.10.2018</td></tr>
<tr><td colspan="4">Publikationens titel: Helsingforsregionens markanvändning, boende och trafik MAL 2019 -planutkast</td></tr>
<tr><td colspan="4">Finansiär / Uppdragsgivare:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Sammandrag:
MAL 2019 är en strategisk plan för markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen. Planen beskriver regionens tänkta utveckling 2019-2050. Planen fäster vikt vid en ännu tätare samplanering av markanvändning, boende och trafik, samt vid konsekvensbedömning och omfattande dialog mellan intressegrupperna. I planhelheten ingår också den lagstadgade trafiksystemplanen. Konsekvensbedömningen för sin del uppfyller de krav som SMB-lagen (lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program 200/2005) ställer, och förutom trafikåtgärderna, har också de centrala markanvändnings- och boendetemana bedömts.

Utgångspunkten och målen samt målnivåerna för MAL 2019-planen godkändes i HRT:s styrelse 13.2.2018, i KUUMA-direktionen 14.3.2018 samt i Helsingforsregionens samarbetsmöte HSYK 24.4.2018. Målet i planen är att skapa en region med låga utsläpp, attraktivitet, livskraft och välmående. Som förpliktande målnivå godkändes att minskningen av trafikens utsläpp av växthusgaser är minst 50 % från nivån år 2005 fram till 2030. Målnivåerna har använts till att följa upp att planlösningarna och åtgärderna är tillräckliga.

De ställda målen uppnås med en mångsidig, effektiv och konkret helhet. Planens huvudinnehåll är:
− Tillväxten i regionen koncentreras till den nuvarande samhällsstrukturen och till de områden där kollektivtrafiken är konkurrenskraftig.
− I regionen byggs årligen ca 16 500 nya bostäder och kvaliteten säkerställs både i bostadsbeståndet och i livsmiljön.
− Till spårtrafiken och cykeltrafiken riktas stora satsningar, vägtrafiken utvecklas med gods- och kollektivtrafikens behov som utgångspunkt.
− Utsläppen minskas med ett flertal åtgärder som minskar trafikarbetet (bl.a. vägavgifter) samt genom att förnya fordonbeståndet mot mer energieffektivt och koldioxidneutralt.

Planen påvisar de konkreta åtgärder med vilka målen kan uppnås senast 2030. Sådana åtgärder är bland annat de primära utvecklingszonerna för markanvändningen som definierats regionalt, kommunvisa prognoser för bostadsbyggande och målsättningar för detaljplaneringen samt de trafikprojekt och -åtgärder som ska påbörjas före 2030.

På lång sikt (från 2030 och framåt) planeras för en ytterligare minskning av utsläppen av växthusgaser, tät och hållbar markanvändning, tillräcklig och högklassig bostadsproduktion samt en utvecklad och integrerad kollektivtrafikhelhet. Fungerande kollektiv- och godstrafik förblir tyngdpunkten för väg- och gatunätets utveckling.
Med åtgärderna i utkastet växer Helsingforsregionen hållbart och utsläppen minskar effektivt. Nästan alla målnivåer som satts upp för planen år 2030 uppnås. Minskningsmålet för CO2-utsläpp i trafiken (50 %) uppnås när alla planerade åtgärderna genomförs med tillräckligt kraft. Arbetskraftstillgängligheten ökar, vilket lockar fler företag och invånare till regionen. Åtgärdshelheten i utkastet har en god samhällsekonomisk effektivitet, vilket garanterar de ekonomiska förutsättningarna för utveckling av regionen. Bostadsproduktionen koncentreras i enlighet med målet till de prioriterade zonerna. En hälsosam och trygg livsmiljö möjliggör en aktiv vardag för alla. Segregationen motverkas i fortsättningen med hjälp av ett gemensamt program och utvecklingen uppföljs mer aktivt. Andelen hållbart resande (gång, cykel, kollektivtrafik) ökar i förhållande till redan beslutade åtgärder, men målnivån för färdmedelsandelarna nås inte helt. Planens konsekvenser har bedömts i enlighet med SBT-lagen och bedömningen har styrt val av planlösningar.

Utifrån MAL 2019-planen som blir klar våren 2019 bereds och förhandlas MBT-avtalet 2020-2023 fram mellan staten, regionens kommuner och HRT. MBT-planens och MBT-avtalets genomförande och konsekvenser kommer att följas upp årligen.</td></tr>
<tr><td colspan="4">Nyckelord:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Publikationsseriens titel och nummer:</td></tr>
<tr><td>ISSN 1798-6176 (häft.)</td><td>ISBN (häft.)</td><td rowspan="2">Språk: finska</td><td rowspan="2">Sidantal: 72</td></tr>
<tr><td>ISSN 1798-6184 (pdf)</td><td>ISBN (pdf)</td></tr>
<tr><td colspan="4">HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444</td></tr>
</table>

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport	
Author:	Date of publication 30.10.2018
Title of publication: Helsinki Regions land use, housing and transport MAL 2019 draft plan	
Financed by / Commissioned by:	

Abstract:

MAL 2019 is a strategic land use, housing and transport plan for the Helsinki region that describes how the region should be developed in 2019-2050. The plan pays special attention to examining land use, housing and transport increasingly side by side as well as to impact assessment and an extensive dialogue with stakeholders. The plan also covers statutory transport system planning. The impact assessment complies with the Act on the Assessment of the Impacts of the Authorities' Plans and Programmes on the Environment (SEA Act 200/2005). The assessment covers transport as well as key themes of land use and housing.

The starting points, goals and target levels for the MAL 2019 plan were approved by the HSL Executive Board on 13 February, by the KUUMA Board on 14 March 2018 and by The Helsinki Region Cooperation Assembly (HSYK) on 24 April 2018. The plan aims for a low-emission, attractive, vibrant and healthy region. A reduction in greenhouse gas emissions of at least 50% by 2030 from the 2005 level was agreed as a binding target. The adequacy of planned solutions and measures have been measured against the target levels.

The goals are achieved by a diverse, effective and concrete set of measures. The main contents of the plan are:

- Growth is directed to the existing urban structure and to areas that are competitive in terms of public transport.
- About 16,500 new apartments are constructed in the region every year, and the quality of the housing stock and living environment is ensured.
- Major investments are made in rail transport and cycling, road transport is developed with a focus on freight transport and public transport.
- Emissions are reduced by a number of measures that reduce vehicle mileage, e.g. by road charges, as well as by upgrading the vehicle fleet to more energy efficient and carbon neutral vehicles.

The plan sets out concrete measures to achieve the goals by 2030. The measures include regionally defined primary land use development zones, municipal-specific housing construction forecasts and town plan goals as well as transport projects and measures to be launched before 2030.

In a longer term, from 2030 onwards, emissions are further reduced, new land use is located sustainably and compactly, sufficient, high-quality housing production is ensured and public transport is developed as a whole. In terms of the street and road network, focus will remain on the functioning of public transport and freight transport.

The measures set out in the draft will enable sustainable growth and reduced emissions in the Helsinki region. Almost all target levels set for 2030 will be achieved. The CO2 emission reduction target (50%) for transport is achieved when all measures are implemented on a sufficiently large scale. Labor force accessibility improves, which attracts new businesses and residents. The set of measures outlined in the draft is socio-economically effective, ensuring economic resources for the region's development. Housing developments are located in the primary development zones, in line with the goal. A safe and healthy living environment enables everyone to lead an active everyday life. In the future, social segregation is tackled through a joint program and more actively monitored. The share of sustainable modes of transport (walking, cycling, public transport) will increase, but the target level will not be fully achieved. The impacts of the plan have been assessed in accordance with the SEA Act and the assessment has guided the planning.

The MAL 2019 plan due to be completed in spring 2019 will serve as a basis for the MAL 2020-2023 agreement between the State, municipalities in the region and HSL. The implementation and impacts of the MAL plan and agreement will be monitored on an annual basis.

Keywords:			
Publication series title and number:			
ISSN 1798-6176 (Print)	ISBN (Print)	Language: Finnish	Pages: 71
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1 MAL 2019: Mikä, miksi ja miten? 7

2 Miten seudulla asutaan ja liikutaan? 9

3 Mitä suunnitelmalla tavoitellaan? 17

3.1 Visio ja lähtökohdat 17

3.2 Tavoitteet: Vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva seutu 17

4 Helsingin seutu 2030 – Tavoitteet saavutetaan tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella....20

4.1 Seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille....22

4.2 Uusia asuntoja rakennetaan riittävästi ja elinympäristön laadusta huolehditaan....27

4.3 Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen vahvat panostukset, tieliikenne tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti....30

4.4 Päästöjä vähennetään liikennesuoritetta pienentävin tiemaksuin sekä ajoneuvokantaa uudistaen....47

4.5 Miten suunnitelma rahoitetaan? 54

5 Seudun suuntia vuoden 2030 jälkeen....60

5.1 Kasvihuonekaasupäästöjä leikataan vuoden 2030 tasosta 61

5.2 Uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi....61

5.3 Seudun asuntotuotanto on riittävää ja laadukasta 61

5.4 Joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena....62

5.5 Liikennehankkeita vuoden 2030 jälkeen 62

6 Miten suunnitelma vaikuttaa?....65

6.1 Tavoitetasojen saavuttaminen....65

6.2 Vähäpäästöinen – Seutu kasvaa kestävästä ja vähentää päästöjä tehokkaasti 66

6.3 Houkutteleva – Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita 67

6.4 Elinvoimainen – Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden....68

6.5 Hyvinvoiva –Terveellinen ja turvallinen ympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen ..68

6.6 Miten vuoteen 2050 ulottuva suunnitelma vaikuttaa? 69

7 Miten tästä eteenpäin?....70

1 MAL 2019: Mikä, miksi ja miten?

MAL 2019 on maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullinen suunnitelma, jossa kuvataan, miten Helsingin seutua pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Maankäytön ja asumisen seudullinen suunnittelu perustuu yhteistyöhön ja sen jatkamisesta on sovittu valtion ja kuntien yhteisessä MAL-sopimuksessa. Seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua edellyttävät myös lait:

- laki pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta 829/2009, jonka mukaan pääkaupunkiseudun kuntien on hoidettava yhteistoiminnassa kuntien aluetta koskeva liikennejärjestelmä ja joukkoliikenteen suunnittelu
- laki alueiden kehittämisestä 1651/2009, jonka mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelu on maakuntien liittojen tehtävä Helsingin seutua lukuun ottamatta
- laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (SOVA-laki, 200/2005), jonka mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi.

Helsingin seudun 14 kunnan alueelle on laadittu yhteisiä liikennejärjestelmäsuunnitelmia sekä asumisen ja maankäytön strategioita vuodesta 2011 alkaen. Suunnitelmat ovat olleet pohjana kuntien ja valtion väliselle maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevalle sopimusmenettelylle. MAL 2019 -suunnitelma on jo toinen MAL-suunnittelukierros ja siinä on aikaisempaa enemmän kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, suunnitelman luonnosvaiheiden vaikutusten arviointiin, laajaan vuoropuheluun viranomaisten ja kuntien luottamushenkilöiden kanssa sekä yhteensovittamiseen samaan aikaan laadittavan Uudenmaan maakuntakaavan kanssa.

MAL-suunnittelun tavoitteena on seudun suunniteltuun kasvuun varautumisen ohella edistää seudun kehittämistä sekä vahvistaa sen vetovoimaa luomalla asumiselle ja yritystoiminnalle viihtyisää, turvallista ja sujuvaa toimintaympäristöä pitkälle tulevaisuuteen. Kasvavan seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu pitkäjänteisesti kuntien ja valtion yhteisyönä sekä suunnitelmien toteuttaminen yhdessä sovitulla tavalla on välttämätöntä, jotta seutu on myös tulevaisuudessa toimiva ja kykenee vastaamaan sekä asukkaiden että elinkeinoelämän tarpeisiin. MAL-suunnittelulla on myös vahvistuva kytkentä muuhun kuntien ja valtion väliseen kaupunkiseudun kehittämisen ohjelmatyöhön Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan ensimmäistä kertaa seuraavalla hallituskaudella (2019-). Helsingin seudun MAL 2019 –suunnitelman ja MAL-sopimuksen tulisi olla keskeisiä lähtökohtia sen valmistelulle.

MAL-suunnittelu on sitä koskevan säännöllisen seurannankin perusteella koettu kaikkien osapuolien taholta tarpeelliseksi ja hyödylliseksi. Seudun asuntotuotanto sekä kaavoitus on saatu sopimusmenettelyllä hyvälle tasolle ja seudulle tärkeitä liikennehankkeita on saatu yhteisesti eteenpäin.

Edelliseen suunnittelukierrokseen verrattuna ilmastonmuutoksen ehkäiseminen ja sen keskeisenä keinona liikenteen päästöjen vähentäminen on nyt nostettu suunnitelmaa ohjaavaksi määrääväksi tavoitteeksi. Tämä tavoite on hyvin yhdistettävissä jo aikaisemmin tavoitteena oleviin yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Tällä suunnittelukierroksella onkin edetty aikaisempaa määrätietoisemman tavoitteiden ja niiden toteutumista kuvaavien mittareiden kehittämisen ja määrittelemisen kautta. Muista jo aikaisemmin esillä olleista teemoista on tunnistettu tarve ehkäistä vahvemmin segregaatiota eli alueiden ei-toivottavaa eriytymiskehitystä. Tavoitteita ja mittareita koskeva raamipäätös hyväksyttiin seudun ao. toimielimissä keväällä 2018 ja sen jälkeen on laadittu kaksi alustavaa suunnitelmaversioita, joiden arviointi on ohjannut nyt valmistuneen MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen laadintaa.

MAL 2019 -suunnitelma osoittaa, millä keinoilla asetetut tavoitteet maankäytön, asumisen, liikenteen ja päästövähennysten suhteen voidaan saavuttaa. Samalla se luo seudun kunnille ja valtiolle puitteet sitoutua yhdessä seudun pitkäjänteiseen maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseen. Suunnitelmasta on nostettu esille tavoitteita toteuttavat neljä kärkiteemaa. Eri toimenpiteet muodostavat kiinteän kokonaisuuden, jonka osat vaikuttavat toinen toisiinsa. Siten esimerkiksi jonkin päästötavoitteiden kannalta keskeisen toimenpiteen muuttaminen edellyttää muutoksia muihin toimenpiteisiin ja voi myös vaarantaa suunnitelmalle asetettujen tavoitteiden saavuttamisen.

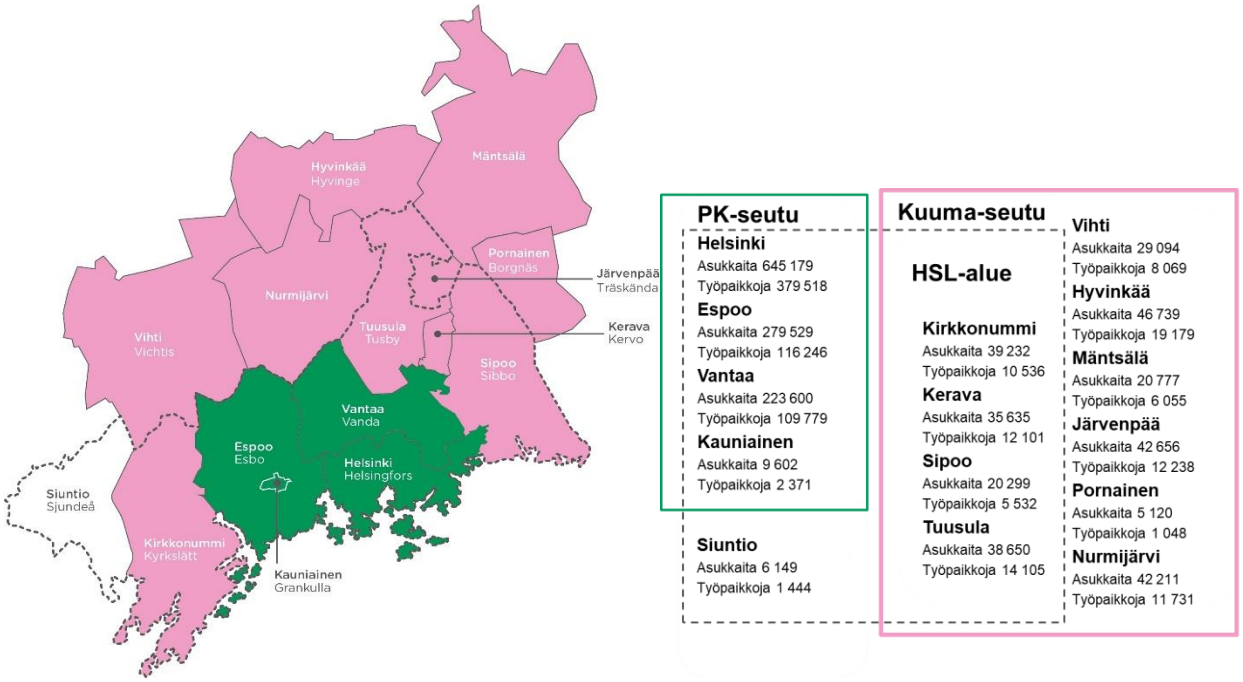
MAL 2019 -suunnitelma on sisällöltään onnistunut, kun sen valmistelu perustuu monipuoliseen vuoropuheluun eri sidosryhmien kanssa. Suunnitelma on vaikuttava, kun seudun asiantuntijat ja luottamushenkilöt kokevat suunnitelman omakseen ja sitoutuvat sen toteuttamiseen. Tämä näkökulma huomioiden MAL 2019 on laadittu laajassa vuorovaikutuksessa seudun eri osapuolten kesken. Työtä ovat ohjanneet HLJ-toimikunta sekä MAL-neuvottelukunta. HLJ-toimikunta koostuu seudun kuntien sekä valtion liikenne- ja ympäristöviranomaistahojen ja HSL:n johtavista asiantuntijoista. MAL-neuvottelukunnassa on seudun kuntien johtavia maankäytön ja asumisen asiantuntijoita. HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteiskokousten lisäksi maankäytön ja asumisen asioita on käsitelty MAL-neuvottelukunnan ja liikenteen asioita HLJ-toimikunnan omissa kokouksissa. Valmistelua on tehty maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijaryhmissä, joiden työtä on koordinoitu ja yhteensovitettu MAL-projektiryhmässä. Työn aikana on järjestetty useita valmistelijoiden työpajoja, valmistelijoiden, sidosryhmien ja luottamushenkilöiden yhteisseminaarit syksyllä 2017 ja syksyllä 2018 sekä kevään 2018 aikana kolme suunnitteluun liittynyttä alueellista keskustelutilaisuutta seudun luottamushenkilöille. Asukkaiden tarpeita ja toiveita on kartoitettu kyselytutkimuksin (MAL-barometri 2017 ja 2018). Maankäyttö, asukkaiden sijoittuminen ja liikkuminen ovat lähtökohtia, joille suunnittelu perustuu. Seutua suunnitellaan nykyisten ja tulevien asukkaiden parhaaksi.

2 Miten seudulla asutaan ja liikutaan?

Helsingin seutu koostuu 14 hyvin erilaisesta kunnasta[1]. Kuntien asukasmäärät ja -tiheydet vaihtelevat merkittävästi. Seudun eri osissa liikutaan hyvin eri tavoin. Seudun asuminen vaihtelee urbaanin sykkeestä maaseudun pientalovetoiseen idylliin.

Helsingin seudun asukkaat arvostavat asuinpaikan valinnassa eniten kävelyetäisyydellä olevia palveluita, luonnon läheisyyttä, kohtuullista asumisen hintatasoa ja sujuvia yhteyksiä työ- tai opiskelupaikalle. (MAL-barometri 2018).

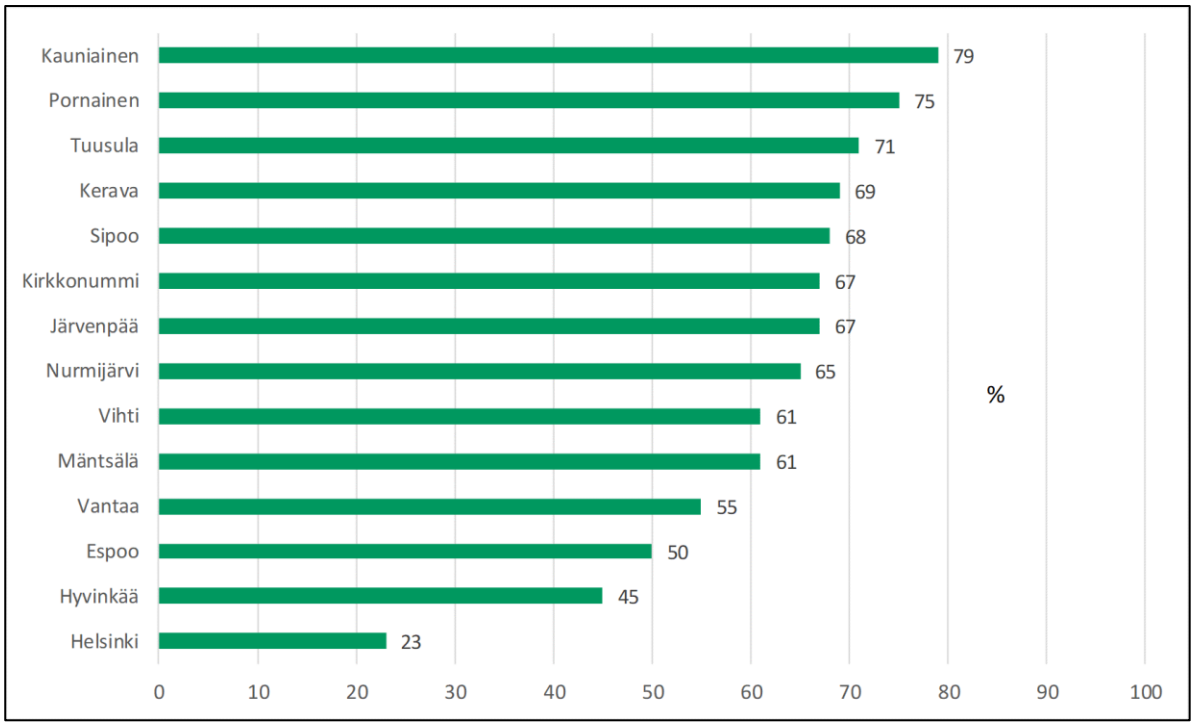
Helsingin seutu kasvaa. Seudulla asui vuoden 2018 ennakkotietojen mukaan noin 1 478 000 asukasta ja seudulla oli noin 709 000 työpaikkaa (kuva 1). Väestö jatkaa kasvuaan noin 1,4 % vuosivauhdilla, joten vuonna 2030 seudulla odotetaan olevan noin 1,6 – 1,7 miljoonaa asukasta. Seudulla on noin 2 miljoonaa asukasta vuonna 2050. Seudun nopea väestönkasvu takaa seudun elinvoiman, mutta aiheuttaa samalla haasteita kestävälle maankäytölle, asumiselle ja liikennejärjestelmälle.



Kuva 1. MAL 2019 -suunnittelualueena on Helsingin seudun 14 kuntaa.

Helsingin seutu on yhtenäinen työssäkäyntialue, joka kasvaa koko ajan. Asukkaiden työmatkat ylittävät usein yhden tai useamman kuntarajan päivittäin (kuva 2). Seudun yritystyöpaikat painottuvat yhä enemmän palveluihin ja kasautuvat pääasiassa pääkaupunkiseudulle, erityisesti Helsingin kantakaupunkiin, jonne sukkuloidaan päivittäin sekä muualta Suomesta että seudun eri osista. Tulevaisuudessa Etelä-Suomi kuroutuu yhä vahvemmin toiminnalliseksi kokonaisuudeksi.

[1] Siuntio on mukana MAL 2019 -suunnittelussa vain liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta, sillä Siuntio on Helsingin seudun liikenteen HSL jäsenkunta. Siuntio ei ole mukana maankäytön ja asumisen seutuyhteistyössä.



Kuva 2. Prosenttiosuus Helsingin seudun muussa kuin kotikunnassaan työssä käyvistä (tiedot: HSY 2014).

Miten Helsingin seudulla asutaan?

Helsingin seutua kehitetään ja tiivistetään jo olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Erityisesti Helsingin kantakaupunki, seudun raideliikenteen varren keskukset, asemanseudut ja kehysalueen keskukset ovat tiivistyneet ja tehostuneet. Asuminen urbanisoituu ja seudun muuttovirrat ovat kääntyneet pääkaupunkiseudulle. Seudun asuntojen kysyntä on korkealla tasolla ja asuntotuotanto keskittyy pieniin kerrostaloasuntoihin. Kun vertaillaan eri alueiden tulotasoa ja työllisyyttä, alueellinen eriytyminen on seudulla melko maltillista, myös kansainvälisessä vertailussa.

Helsingin seutu on monikeskuksinen. Suomen suurimman keskuksen, Helsingin kantakaupungin, lisäksi seudulla on lukuisia pienempiä merkittäviä aluekeskuksia, kuntakeskuksia, kaupunkeja, kyliä ja kuntataajamia. Seudun väestönkasvua on keskitetty jo olemassa oleviin keskuksiin, erityisesti raideliikenteen varren keskuksiin ja muille joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille.

Helsingin seudun väestönkasvu painottuu erityisesti pääkaupunkiseudulle. Pääkaupunkiseudun muuttovoitot Suomen sisäisessä muuttoliikkeessä ovat kasvaneet yhtäjaksoisesti kansainvälisen finanssikriisin jälkeen. Käänne muuttovirroissa tapahtui vuonna 2009, jonka jälkeen pääkaupunkiseudun muuttovoitto on ylittänyt joka vuosi KUUMA-kuntien muuttovoiton. Lisäksi maahanmuuton tuoma väestönlisäys keskittyy seudulla selvästi pääkaupunkiseudulle.

Asunnoille on merkittävästi kysyntää seudulla, mikä johtuu mm. hyvästä työmarkkinatilanteesta, väestönkasvusta, asuntokuntien pienenemisestä ja asuntosijoittamiseen erikoistuneiden rahastojen pienten asuntojen tarjonnasta. Asuntotuotanto näyttää painottuvan nyt pieniin kerrostaloasuntoihin. 79 % pääkaupunkiseudun asuntotuotannosta vuosina 2010-2016 oli kerrostaloasuntoja, ja yli puolet asunnoista oli yksiöitä ja kaksioita. Pääkaupunkiseudun ympärille sijoittuvan 10 kehyskunnan muodostaman ns. KUUMA-seudun yhteinen piirre on edelleen pientalovaltaisuus. Kerrostaloasuntojen osuus on kuitenkin kasvanut etenkin kaupunkirakennettaan tiivistäneissä kunnissa. Vuosina 2010-2016. KUUMA-kuntien asuntotuotannosta oli puolet kerrostaloasuntoja (Kuva 3), kun vastaavasti kerrostaloasuntojen osuus koko kannasta on reilu kolmannes. Uusien kerrostaloasuntojen keskimääräinen huoneistokoko vuosina 2010-2017 on pienentynyt koko seudulla aiempiin vuosiin verrattuna.

Kuva 3. Helsingin seudun asuntokannan osuudet asuntotyypin ja -koon mukaan.

Omistusasuntojen osuus asuntokannasta on kääntynyt hienoiseen laskuun koko seudulla ja samalla vuokra-asumisen osuus on lievässä nousussa. Tästä huolimatta omistusasuminen on KUUMA-seudulla vallitseva asumismuoto ja pääkaupunkiseudulla puolet asunnoista on omistusasuntoja. Helsingin seudun asuntokannasta peruskorjausikäisiä 1960-1980-luvuilla rakennettuja asuntoja on yhteensä noin 45 % asunnoista. Vaikka korjausrakentaminen seudulla on vilkastunut, korjattavaa on runsaasti ja korjausvelka kasvaa.

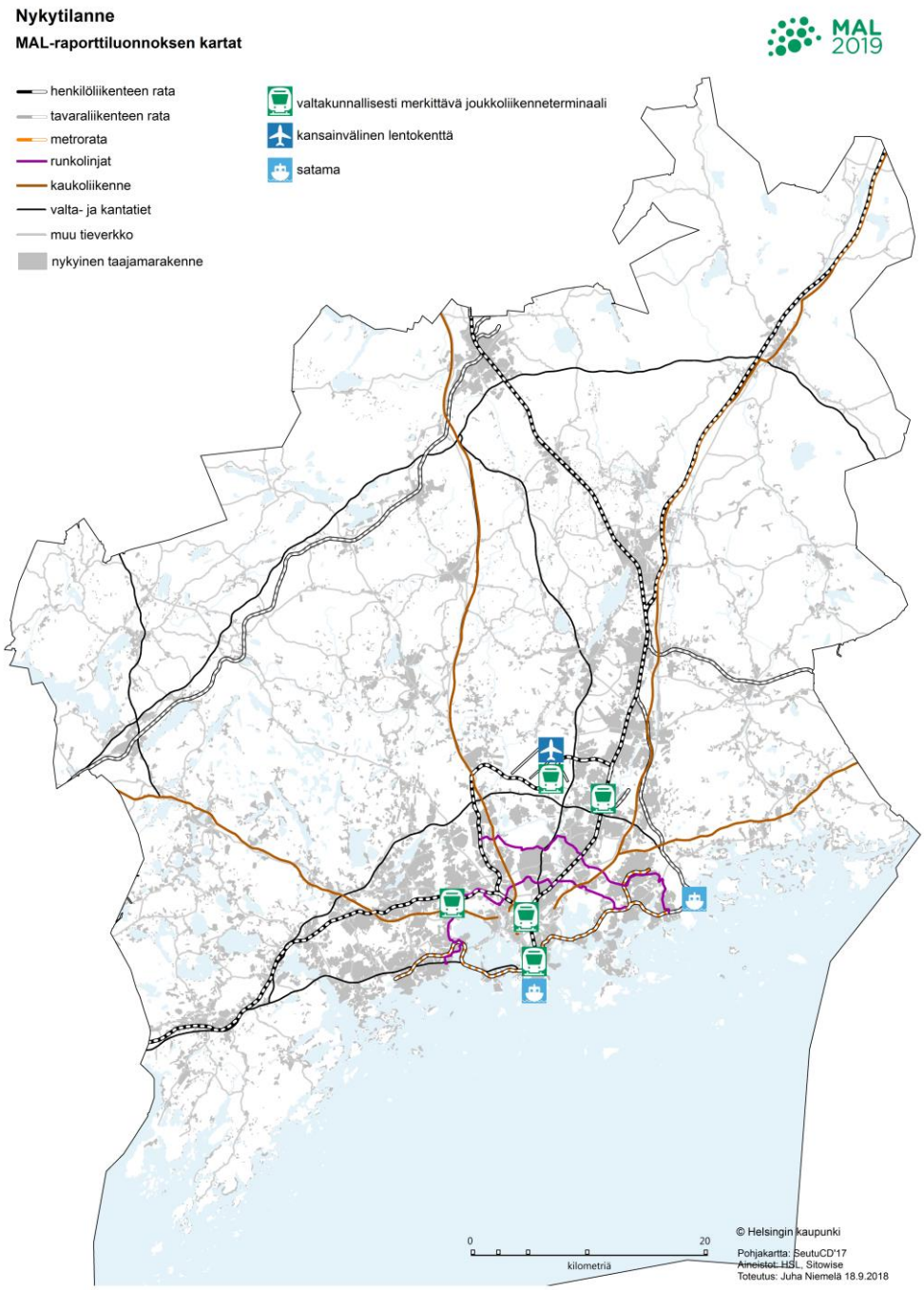
Seudun asuntojen hintakehitys on eriytynyt selvästi finanssikriisin jälkeen. Pääkaupunkiseudun hintataso on nyt keskimäärin 1,5-kertainen vuoteen 2000 verrattuna. Sen sijaan KUUMA-kuntien hintataso on noussut keskimäärin 20 % vuodesta 2000. Vuokramarkkinat ovat seudulla hieman moniulotteisemmat. Vapaarahoitteisten asuntojen uusien vuokrasuhteiden vuokrat nousivat koko seudulla vuodesta 2016 vuoteen 2017. Prosentuaalisesti suurinta nousu oli Helsingin kalleimmalla alueella ja Vantaalla.

Samalla kun seudun asumisen hinta on noussut, on myös asumistuen saajien määrä kasvanut. Yleistä asumistukea saaneiden asuntokuntien osuus on kasvanut lähes koko 2010-luvun. Osaltaan kehitys selittyy asumistukijärjestelmän muutoksella vuosina 2015-2016, jonka jälkeen suuremmalla osalla väestöstä oli mahdollisuus saada asumistukea.

Asumistuen määrien kasvusta huolimatta Helsingin seudulla alueiden eriytymiskehitys on kansainvälisesti vertailtuna maltillista, kun vertaillaan tuloja ja työllisyyttä. Suhteellisesti heikommin pärjääviä alueita on eri puolilla seutua, etenkin urbaaneilla alueilla ja keskuksissa.

Miten Helsingin seudulla liikutaan?

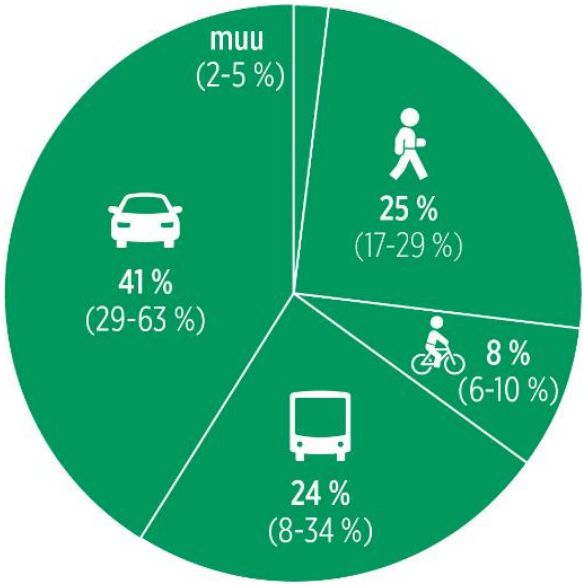
Seudulla tehdään noin 4 miljoonaa seudun sisäistä matkaa päivässä. Seudun eri osissa liikutaan hyvin eri tavoin. Yksityisautoilu on edelleen yleistä erityisesti vähäisen joukkoliikenteen alueilla. Seudun joukkoliikenne on verkostomaistunut ja kestävien kulkutapojen saavutettavuus on parantunut erityisesti raideliikenteen infrahankkeiden, kuten kehäradan valmistumisen myötä.



Kuva 4. Seudun liikennejärjestelmän nykytila 2018

Helsingin seudulla liikutaan eri tavoin eri alueilla. Seutu jakautuu jalankulkukaupunkiin, joukkoliikennekaupunkiin ja autokaupunkiin väestö- ja työpaikkatiheyden, palveluiden ja eri kulkumuotojen saavutettavuuden mukaan[2]. Väestöstä ja työpaikoista yli 60 % sijoittuu alueille, joilla kestävä liikkuminen joukkoliikenteellä, kävellen tai pyörällä on mahdollista arjessa (ydinalueella yli 70 %, ydinalueen ulkopuolella hieman alle 40 %). Seudun saavutettavuus kestävillä kulkutavoilla on parantunut laajentuneen joukkoliikenteen runkoverkon, erityisesti raideliikenteen infrahankkeiden, kuten kehäradan ansiosta. Yhä useampi seudun asukas pystyy valitsemaan kestävän kulkutavan arjessaan. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan joukkoliikenteen käyttö onkin lisääntynyt pääkaupunkiseudulla. Helsingin seudun kulkumuotojakauma on esitetty kuvassa 5.

[2] Kts. Helsingin seudun kaupunkikudokset 2016, 2030 ja 2050



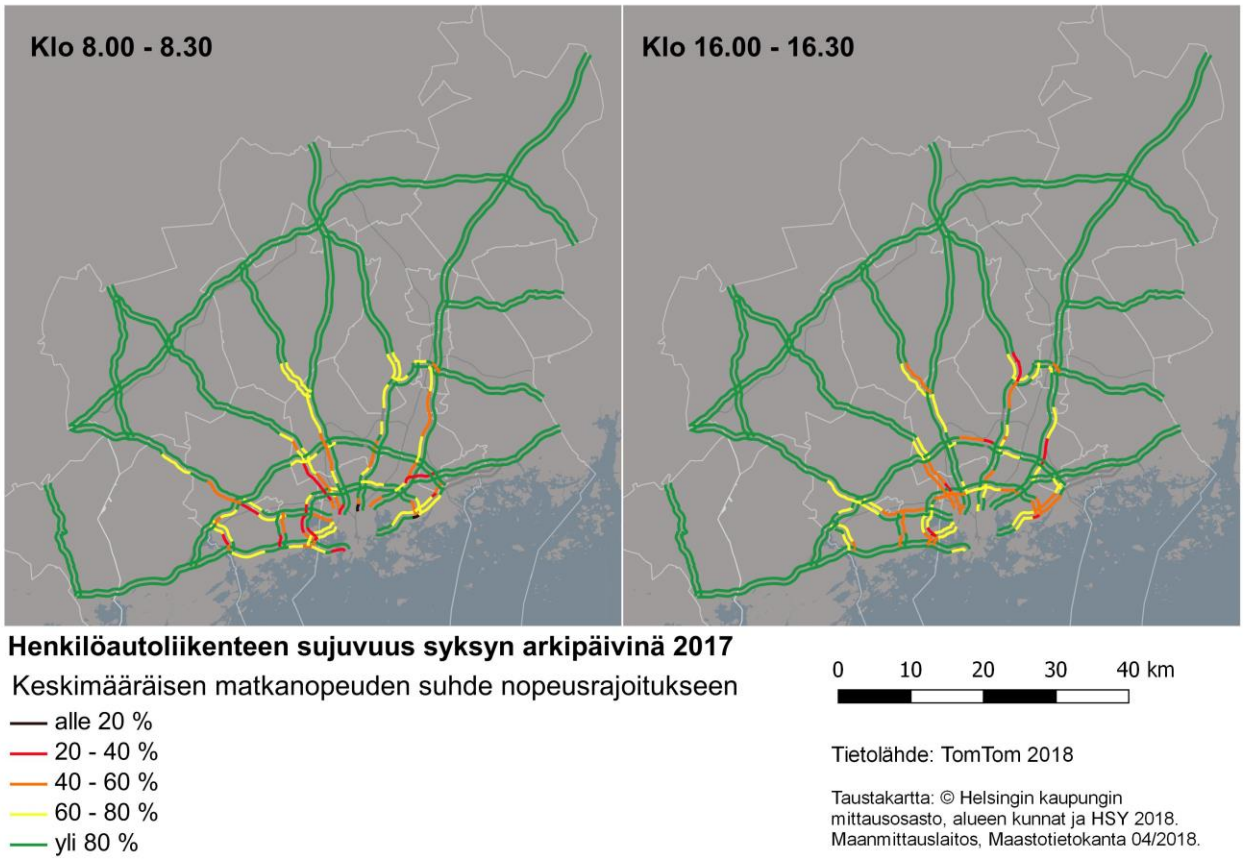
Kuva 5. Helsingin seudun kulkumuoto-osuus, suluissa kuntakohtainen vaihteluväli (Laaja liikkumistutkimus 2012).

Helsingin seudun joukkoliikenteen perustana toimii laajeneva verkostomainen runkolinjasto, johon kuuluvat lähijuna- ja metroliikenne sekä bussien tiheät runkoyhteydet (kuva 4). Runkoverkko painottuu seudun asukasmääriltään tiheimmille alueille. Kehysalue jää suurimmaksi osaksi tämän ulkopuolelle. Seudullinen liityntäpysäköinti parantaa mahdollisuuksia kestäviin matkaketjuihin seudun reuna-alueilta. Liityntäpysäköinti liittää kehysalueen osaksi joukkoliikenteen runkoverkkoa. Liityntäpysäköinti onkin keskeinen osa sekä joukkoliikennettä että koko liikennejärjestelmää, ja sen käyttäjämäärät ovat kasvussa koko seudulla.

Seudulla panostetaan myös aktiivisiin kulkumuotoihin eli kävelyyn ja pyöräilyyn. Seudulla kävellään noin neljännes kaikista tehdyistä matkoista, joista suurin osa on alle kilometrin pituisia. 71 % asukkaista on valmis kävelemään enemmän, mikäli ympäristö on viihtyisä *(lähde: MAL-barometri 2018)*. Pyörällä liikutaan vähemmän, mutta pyöräily on kasvussa seudun ydinalueilla. Kaupunkipyörät ovat menestyksekkäästi vakiinnuttaneet asemansa Helsingin ja Espoon liikennejärjestelmässä. Kaupunkipyöräkokeiluja on lisäksi käynnissä tai tulossa ainakin Vantaalla ja Järvenpäässä.

Vuonna 2018 voimaan tullut liikennepalvelulain ensimmäinen vaihe on luonut digitaalisen perustan uusien liikenteen teknologioiden ja palveluiden edistymiseksi. Uusia palvelutuottajia on ilmestynyt seudun liikennemarkkinoille. Useat palveluista ovat vahvasti kytköksissä ”perinteiseen” joukkoliikenteeseen. Lain myötä myös taksiala on vapautunut, mutta sen potentiaalisesti merkittävät vaikutukset seudun liikkumiseen näkyvät vasta viiveellä.

Koska väestö kasvaa, Helsingin seudun liikennemäärät ovat myös kasvussa, mikä lisää tie- ja katuverkon kuormitusta. Nykyisiä tieliikenteen pullonkauloja on erityisesti Helsingin säteittäisillä sisääntuloväylillä, Kehä I:llä, Kehä III:lla ja Helsingin kantakaupungissa. Liikenneturvallisuus on parantunut ja liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on laskenut noin kolmanneksen vuosikymmenen alusta.



Kuva 6. Henkilöautoliikenteen sujuvuus TomTom-aineiston mukaan syksyn arkipäivänä 2017.

Näkyvän osan seudun tieliikenteestä muodostavat tavaraliikenteen kuljetukset, joita seudulla liikkuu yhteensä noin 62,5 miljoonaa tonnia. Suurimmat tavaramäärät kuljetetaan seudun säteittäisillä valtateillä 3,4 ja 7 sekä Kehä III:lla. Suurista tavaraliikennemääristä johtuen raskaan liikenteen taukopaikat seudulla ovat ylikuormittuneita. Tavaraliikenteen määrät ovat kasvussa mm. kasvavan verkkokaupan johdosta.

Helsingin seudun suuntia

Helsingin seudun tulevaisuuskuva eli käsitys todennäköisistä tulevaisuuden kehityssuuntien toteutumisesta vuoteen 2030 mennessä voidaan tiivistää neljään näkökulmaan:

1. Kaupunki tiivistyy ja siirtyy raiteille
2. Uusia rahoitustapoja ja liikennemuotoja kehitetään
3. Ilmastonmuutoksen vaikutukset realisoituvat
4. Digitaalisuus on arkipäivää

Helsingin seudun kaupungistuminen etenee myös tulevaisuudessa. Väkiluku kasvaa sekä luonnollisen väestönkasvun että kotimaisen ja erityisesti ulkomaisen muuttovoiton vaikutuksesta. Maahanmuuton osuus kasvusta jatkaa tasaisesti suurenemistaan. Väestö on myös nykyistä iäkkäämpää maahanmuutosta huolimatta.

Todennäköisesti julkisen rahoituksen osuus liikenneverkkojen ylläpidosta, joukkoliikenteen palveluista sekä uusista investoinneista pienenee. Uusia rahoitustapoja voivat olla esimerkiksi erilaiset käyttömaksut ja yksityiset sijoitukset. Uudenlaisia liikkumis- ja kuljetuspalveluja syntyy, eikä henkilöliikennemuotojen jaottelu yksityisautoiluun, taksi- ja joukkoliikenteeseen riitä kuvaamaan liikennejärjestelmän monimuotoisuutta. Myös logistiikan ja henkilöliikenteen väliset raja-aidat siirtyvät.

Ilmastonmuutoksen vaikutuksesta sään ääri-ilmiöt (esim. tulvat ja rankkasateet) yleistyvät hillintätoimista huolimatta. Alueelliseen kiertotalouteen sekä energian ja ruoan tuotantoon kehitetään uusia ratkaisuja. Fossiilisten polttoaineiden hinnat nousevat ympäristöverotuksen myötä rajusti. Sähkön ja uusiutuvien energioiden käyttöä puolestaan tuetaan.

Digitalisaatio mahdollistaa laajasti ajantasaiseen tietoon perustuvat julkiset ja yksityiset palvelut. Robotit korvaavat osan nykyisistä töistä ja ammateista. Liikenteen automatisaatio etenee suljetuista järjestelmistä avoimeen verkkoon. Tie- ja katuverkolla kulkee vuonna 2030 jonkin verran täysin autonomisia ajoneuvoja.

Aiemmin päätetyt ja tässä suunnitelmassa esitetyt panostukset joukkoliikenneinfrastruktuurin kehittämiseen varmistavat, että Helsingin seudun kasvu jatkuu nopeana myös seuraavalla vuosikymmenellä. Seudun maankäyttö tiivistyy erityisesti raideliikenteen varteen. Länsimetro, Kehärata, Raide-Jokeri ja Kruunusillat tuovat satoja tuhansia uusia ihmisiä raideliikenteen palvelualueelle ja generoivat merkittävästi uutta maankäyttöä.

3 Mitä suunnitelmalla tavoitellaan?

3.1 Visio ja lähtökohdat

MAL 2019 perustuu edellisellä MAL-suunnittelukierroksella määritettyyn visioon (kuva 7). Suunnitelman lähtökohtana on, että vuonna 2050 Helsingin seudulla on 2,0 miljoonaa asukasta ja 1,05 miljoonaa työpaikkaa. Vuoteen 2018 verrattuna tämä tarkoittaa noin 500 000 asukkaan sekä 300 000 työpaikan kasvua.

Kuva 7. MAL 2019 –visio vuodelle 2050.

Kuva 8. Keskeisiä lähtökohtia MAL 2019 –suunnittelulle.

3.2 Tavoitteet: Vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva seutu

Suunnitelman strategiset tavoitteet kertovat, minkälaisen seudun haluamme yhdessä rakentaa. MAL 2019 -tavoitteet (kuva 9) on muodostettu laajassa vuorovaikutuksessa. Niiden pohjalta on arvioitu

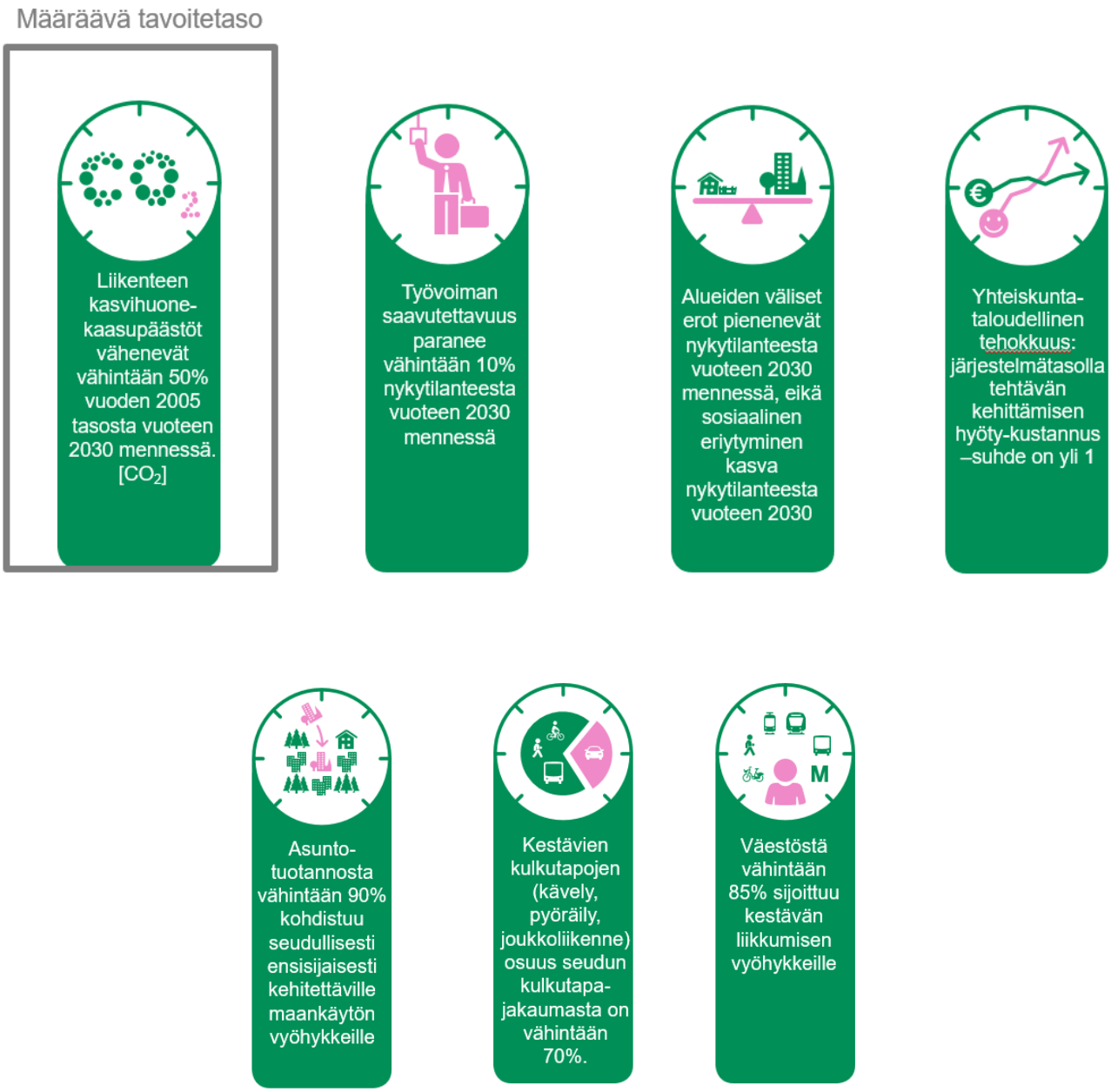
suunnitelmaluonnoksen eri vaiheita ja siten kyetty jatkuvasti parantamaan suunnitelmaa. Ne kuvaavat selkeästi MAL 2019 -suunnitelmalla tavoiteltavan tahtotilan ja määrittävät suunnitteluratkaisujen priorisoinnin.

MAL 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:issä 24.4.2018.

Kuva 9. MAL 2019 -suunnitelman tavoitteet.

MAL 2019 -tavoitteille on tunnistettu niitä indikoivat tärkeimmät mittarit tavoitetasoineen (kuva 10). Tavoitetasot tuovat suunnitelmaan systematiikkaa, konkretiaa ja seurattavuutta. Tavoitetasojen avulla voidaan seurata järjestelmätasolla suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyyttä. Niillä parannetaan myös suunnittelun ja päätöksenteon läpinäkyvyyttä. Tavoitetasot on asetettu koskemaan vuotta 2030. Tavoitetasoista ja vaikutusten arvioinnista kerrotaan tarkemmin kappaleessa 6 sekä erillisessä vaikutusten arviointiselostuksessa.

Suunnitelmaa velvoittavaksi tavoitetasoksi hyväksyttiin edellä mainituissa päätöksentekoelimissä, että liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitetaso on sama kuin valtioneuvoston energia- ja ilmastostrategiassa asettama kansallinen tavoite. Päämittarit ja niiden tavoitetasot on esitetty alla.



Kuva 10. MAL 2019 -suunnitelman mittarit ja tavoitetasot.

4 Helsingin seutu 2030 – Tavoitteet saavutetaan tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella

Suunnitelma on laadittu tiiviissä yhteistyössä vaiheittain ja kattavaa vaikutusten arviointimateriaalia hyödyntäen. Valmistelun etenemisen aikana on tullut selväksi, että asetettujen tavoitetasojen saavuttaminen ei ole helppoa. Monipuolisista, tehokkaista ja konkreettisista toimenpiteistä muodostuva kokonaisuus on tavoitteiden saavuttamisen edellytys. Kuvassa 11 on esitetty suunnitelman kärkikeinot ja niiden keskeiset tunnusluvut.

Toimenpiteitä on kuvattu tarkemmin kappaleissa 4.1–4.4 sekä liitteenä olevissa toimenpidekorteissa.

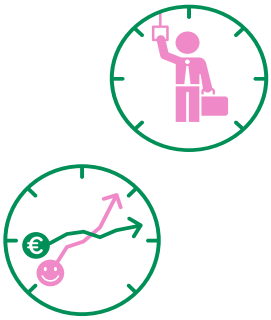
Kuva 11. MAL 2019 –suunnitelman kärkikeinot.

Kärkikeinoja tarkentavat toimenpiteet

Sijoitetaan uusi maankäyttö kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa

Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa huolehditaan rakentamisen ja elinympäristön laadusta

Otetaan asemanseutujen potentiaali käyttöön



Varmistetaan asuntotuotannon riittävyys ja kohtuuhintaisuus

Edistetään asuntotuotannon monipuolisuutta

Vahvistetaan elinympäristöjen laatua

Huolehditaan asuntokannan laadusta

Edistetään rakennuskannan energiatehokkuutta

Tehot irti nykysysteemistä

Uudet verkostomaiset yhteydet kestävän kasvun mahdollistajina

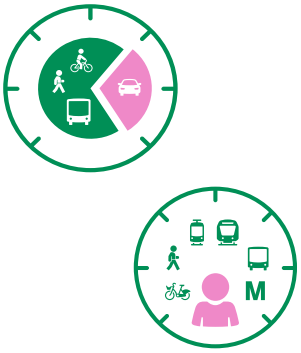
Pyöräliikenteen osuus kasvuun vahvoilla yhteisillä panostuksilla

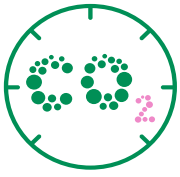
Liikenteen uudet palvelut ja teknologiat tukemaan kestävää liikkumista

Tieliikenneverkkoa kehitetään tavara- ja joukkoliikenne edellä

Datan avulla optimoidaan liikennejärjestelmää

Varaudutaan valtakunnallisesti tärkeisiin nopeisiin ratayhteyksiin



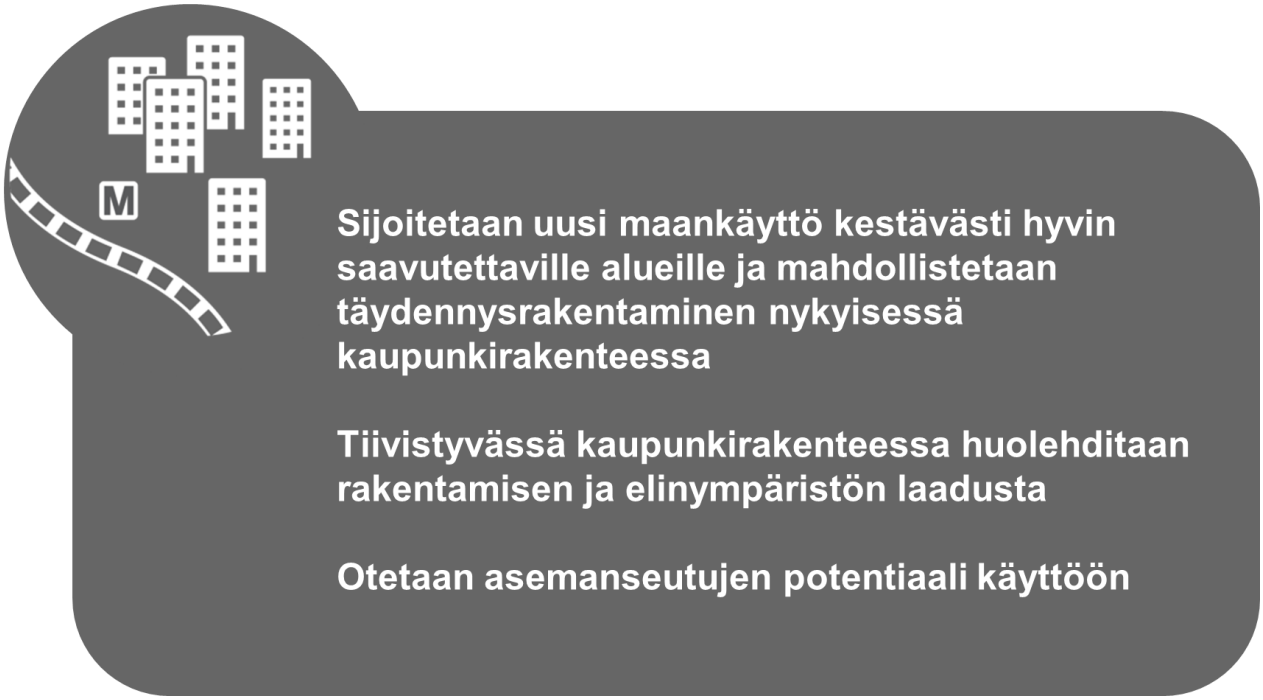


Tieliikenteen hinnoittelu tehokas päästö-, rahoitus- ja sujuvuustoimenpide

Pysäköintipolitiikalla ohjataan kestävään liikkumiseen

Yhteisin keinoin kasvatetaan sähköautojen ja vähäpäästöisten autojen osuutta

4.1 Seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille



Helsingin seutu kasvaa voimakkaasti, joten kasvun hallinta kestävästi on yksi MAL 2019 -suunnitelman tärkeimmistä ratkaisuista. Yhteiseksi linjaukseksi on valittu kasvun ohjaaminen nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja erityisesti alueille, joilla joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle. Seudun ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, erityisesti asemanseudut ja keskukset ovat asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisen lähtökohtana.

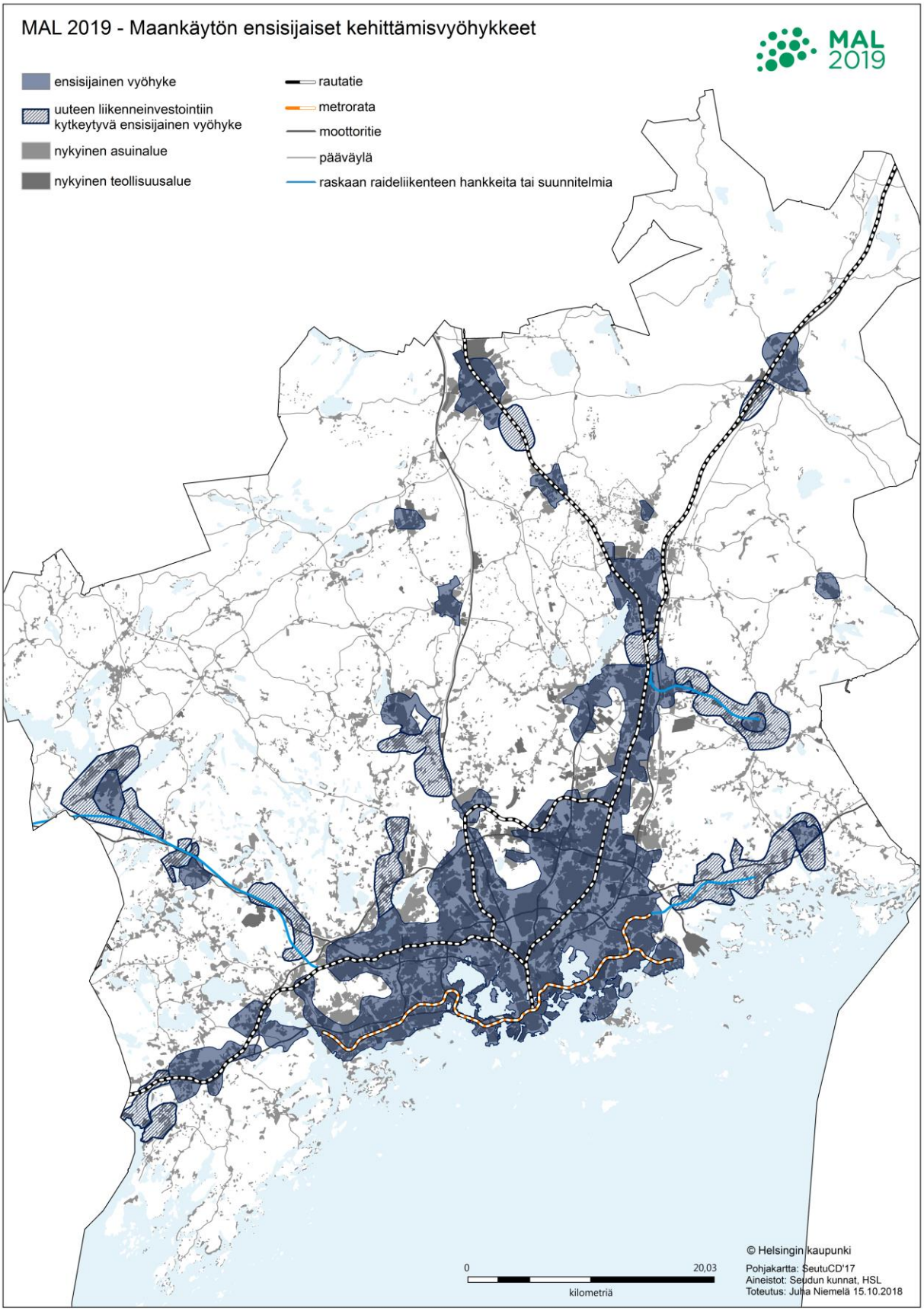
MAL 2019 -suunnitelmassa on määritelty seudullisesti ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet (kuva 12) päivittämällä vuonna 2015 valmistuneen Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) vyöhykkeitä. Päivitys on tehty kuntien suunnitelma-aineistojen ja niiden pohjalta määritellyn maankäyttöpotentiaalin avulla. Vyöhykkeet on tarkennettu vastaamaan erityisesti kestävässä saavutettavuudessa tapahtuneita muutoksia. MASU 2050:n keskeiset ensisijaisten maankäyttövyöhykkeiden määräytymisen kriteerit ovat toimineet lähtökohtana myös MAL 2019 -suunnitelman vyöhykkeille. Nämä kaksi kriteeriä olivat:

- Maankäyttö täydentää ensisijaisesti olemassa olevaa kaupunkirakennetta
- Asuminen sijoitetaan seudulla siten, että se tukee palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuuden parantamista erityisesti kestävillä kulkumuodoilla.

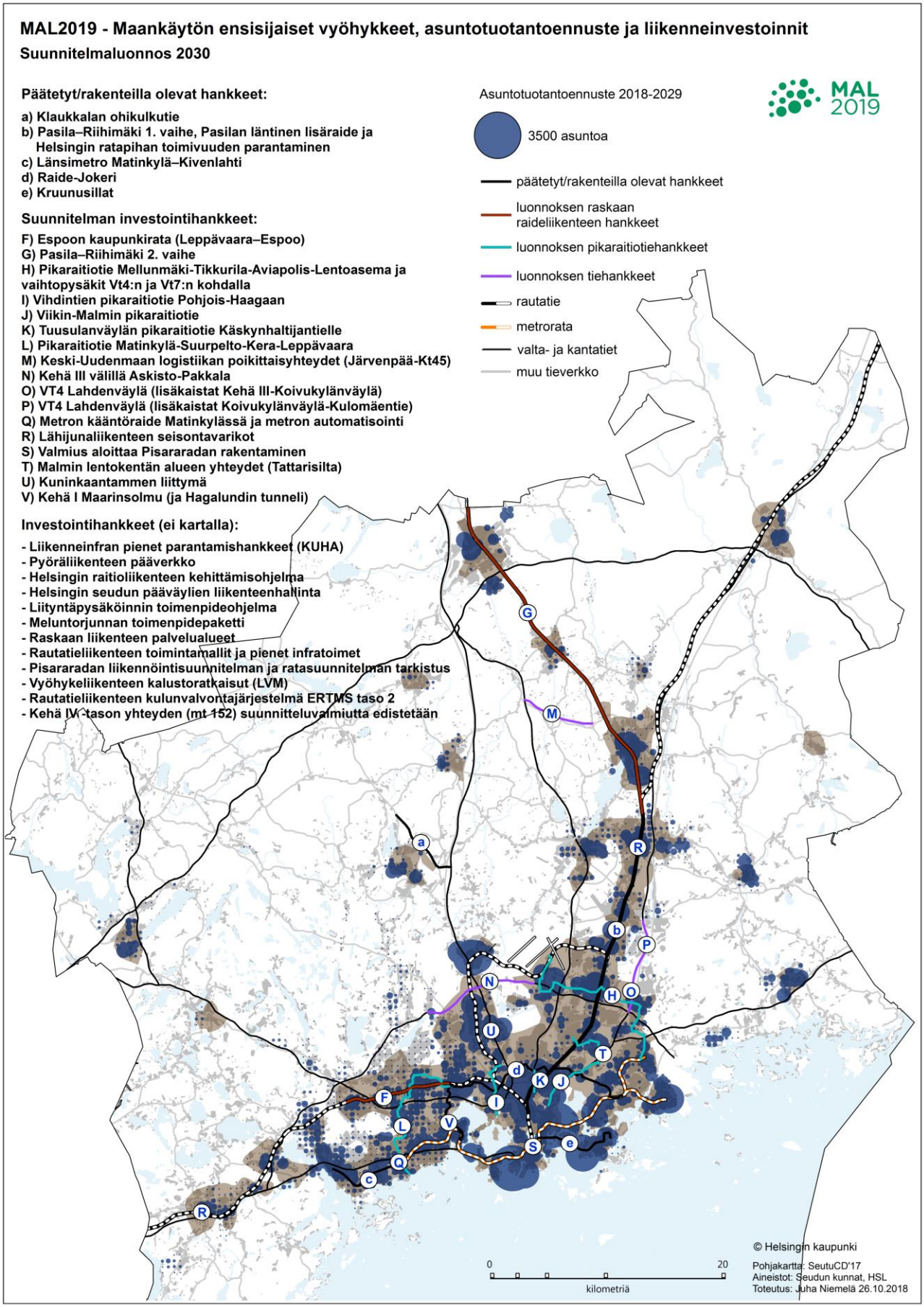
MAL 2019 -suunnitelman ensisijaiset vyöhykkeet koostuvat hyvän kestävän saavutettavuuden alueista ja kuntien keskustoista. Vyöhykkeet on määritelty siten, että nykyiseen infraan ja jo päätettyihin hankkeisiin tukeutuvat alueet muodostavat maankäytön ydinalueen, minkä lisäksi joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja edellyttävät alueet on osoitettu rasteroituina kasvusuuntina. Näiden kasvusuuntien maankäytön seudullisesti merkittävä kehittäminen on perusteltua sitoa uusiin kestävää saavutettavuutta parantaviin liikenneinvestointeihin. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi metron itäiseen jatkeeseen tukeutuva Östersundom ja Länsirataan liittyvä Histan alue.

MAL 2019 -suunnitelman yhtenä tavoitetasona on, että seudun asuntotuotannosta vähintään 90 % sijoittuu ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Vastuu tavoitteen toteutumisessa on kunnilla, mutta on erittäin tärkeää, että seudullisen liikennejärjestelmän kehitys tukee tiivistyvää kehitystä. Myös valtion tulee

mahdollistaa kestävä seudullinen kehittäminen: mm. valtion ARA-infrainvestoinnit on tarpeen kohdistaa vyöhykkeille.



Kuva12. MAL 2019 ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet ja uusiin liikenneinvestointeihin kytkeytyvät vyöhykkeet.



Kuva 13. Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet, asuntotuotantoennuste sekä vuoteen 2030 mennessä aloitettavat liikenneinvestoinnit.

Sijoitetaan uusi maankäyttö kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa

Kaupunkiseutujen menestys pohjautuu siihen, että ihmiset, työpaikat, korkeakoulut ja palvelut ovat lähellä toisiaan ja jatkuvassa vuorovaikutuksessa keskenään. Näiden kasautumisetujen hyödyntäminen on helpointa siellä, missä suurin osa väestöstä jo sijaitsee. Tämän kehityksen tukemiseksi seudun kunnat mahdollistavat maankäytön suunnittelulla ja toteutuksen ohjauksella uuden asuntotuotannon, toimistorakentamisen ja palvelujen sijoittumisen keskuksiin ja muille hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueille. Näiden keskeisesti sijoittuvien alueiden hyödyntämistä edistetään eri toimijoiden aktiivisella yhteistyöllä.

Toinen keskeinen syy nykyisen kaupunkirakenteen täydentämiselle on se, että uuden maankäytön sijoittuminen vaikuttaa merkittävästi sen synnyttämän liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin. Joukkoliikenteen näkökulmasta parhaiten ja heikoiten saavutettavien alueiden välillä keskimääräisen matkan synnyttämien hiilidioksidipäästöjen ero on moninkertainen.

Rakennetusta ympäristöstä tehdään laadukasta, toiminnoiltaan sekoittunutta ja käveltävää. Viihtyisä, monipuolinen ja korkeatasoinen kaupunkitila houkuttelee viettämään aikaa. Tehokkaasti toteutetuilla ja sekoittuneilla alueilla palvelut ovat haettavissa läheltä. Kuntien merkittävimpien keskustojen täydentäminen lisää palvelutarjontaa ja parantaa alueiden houkuttelevuutta.

Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa huolehditaan rakentamisen ja elinympäristön laadusta

Kaupunkirakenteen tiivistyessä on tärkeää huolehtia täydennysrakentamisen korkeasta laadusta. Sekä arkkitehtuurin että rakentamisen laadun tulee olla korkeatasoista, minkä lisäksi kasvavat käyttäjämäärät edellyttävät panostuksia viherympäristön laatuun. Keskeisissä sijainneissa voidaan hyödyntää uudistavaa lisärakentamista, millä voidaan vaikuttaa merkittävästi nykyisten alueiden tilanteeseen – jopa segregaatiokehitykseen

Oikea-aikaisilla liikenneinvestoinneilla generoidaan uutta maankäyttöä, ohjataan täydennysrakentamista ja varmistetaan kasautumisetujen saavuttaminen. Seudulla varmistetaan joukkoliikenteen keskeisen palveluinfrastruktuurin yhtenäinen ja korkea laatu.

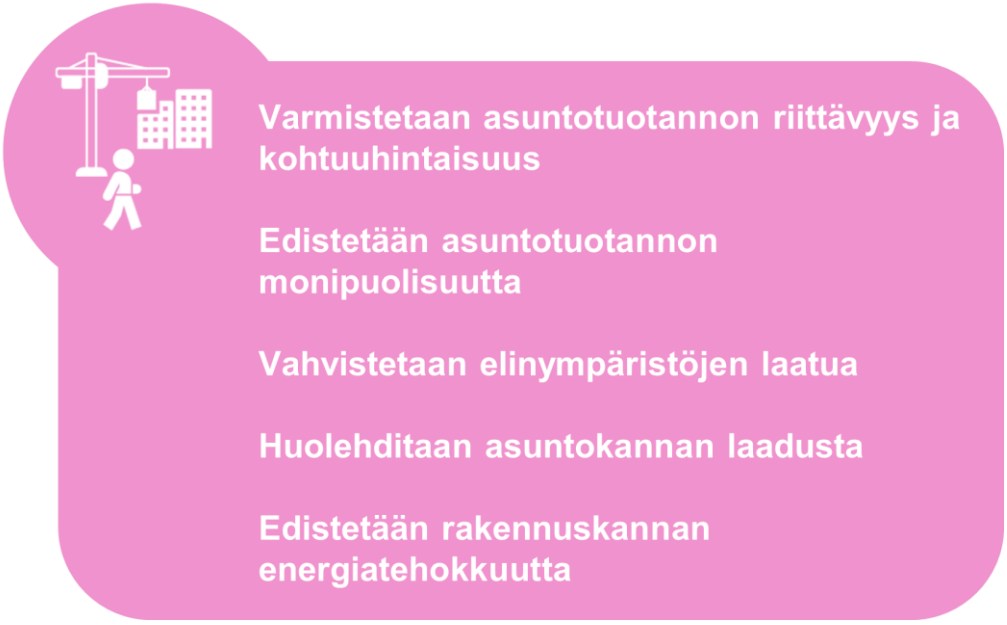
Terveellisemmän elinympäristön ja maankäytön tiivistämisen mahdollistamiseksi tulee huolehtia nykyisten ja tulevien asukkaiden suojaamisesta liikenteen melulta meluntorjunnan toimintasuunnitelman 2018-2023 mukaisesti.

Otetaan asemanseutujen potentiaali käyttöön

Asemanseutujen kehittämistä on tehty aiemminkin, mutta edelleen niissä on paljon mahdollisuuksia. Siksi asemanseudut on nostettu tärkeäksi strategiseksi toimenpiteeksi. Kestävän saavutettavuuden huippusijaintien hyödyntämisellä nykyistä paremmin on positiivisia vaikutuksia niin talouden kuin ympäristönkin näkökulmasta. Kuntien tulee tiivistää asemanseutujen maankäyttöä merkittävästi ja mahdollistaa tätä kautta lisääntyvä asunto- ja työpaikkatuotannon rakentaminen. Myös asemien ympäristön kaupunkitilan laadussa on usein paljon parantamisen varaa. Tiiviiden asemanseutujen välitön ympäristö tulisi rauhoittaa autoliikenteeltä ja parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Asemanseuduista on eri toimijoiden yhteistyöllä mahdollista rakentaa kestävän liikkumisen tukipisteitä, joissa nopeaan raideyhteyteen yhdistyvät niin kaupunkipyörät, yhteiskäyttöautot kuin liikkumisen uudet palvelutkin.

Asemanseutujen kiinteistöomistus on usein hajautunut. Valtion olisi perusteltua luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla ja edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä sekä omistamiensa että muiden kiinteistöjen alueella. Samalla kun asemanseutujen maankäyttöä tiivistetään, on tärkeä parantaa myös asemien laatua ja vaihtojen toimivuutta. Alueilla tulisi sitoutua yhteiseen toimintamalliin, jolla parannetaan monitoimijaisessa ympäristössä asemanseutujen täysimääräistä hyödyntämistä.

4.2 Uusia asuntoja rakennetaan riittävästi ja elinympäristön laadusta huolehditaan



Varmistetaan asuntotuotannon riittävyys ja kohtuuhintaisuus

Kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa vuosille 2016-2019 asetettiin tavoitteeksi rakentaa sopimuskauden aikana seudulle yhteensä 60 000 uutta asuntoa. Vuonna 2016 tavoite oli 13 500 asuntoa vuodessa. Tavoite nousee vuosittain 1 000 asunnolla ja on kauden lopussa vuonna 2019 16 500 asuntoa. Kunnittain tavoitteet jakautuvat siten, että pääkaupunkiseudun kunnat vastaavat lähes 46 000 ja KUUMA-kunnat runsaan 14 000 asunnon rakentamisesta sopimuskaudella. Tavoitteet perustuvat mm. Helsingin seudun asuntostrategiassa 2025 tehtyihin laskelmiin seudun asuntorakentamisennusteesta vuosille 2016-2025.

MAL-sopimuksen seuranta (HSY 28.5.2018) osoittaa, että vuosittaisiin kokonaistuotantotavoitteisiin on keskimäärin päästy vuosina 2016-2017 koko seudun tasolla. Kunnittain tarkasteltuna osa kunnista on lähempänä koko kauden tavoitettaan kuin toiset. MAL 2019 -suunnitelman asuntotuotantotavoitteet on muodostettu mm. uuden, vuosien 2018-2029 asuntorakentamisennusteen pohjalta (taulukko 1). Ennustetta laadittaessa on huomioitu asuntomarkkinatilanteessa tapahtuneet ja ennakoidut muutokset sekä erot seudun kuntien toteutuneessa tuotannossa.

Taulukko 1. Asuntorakentamisen mahdollistava ennuste 2018-2029.

	Valmistunut		Ennuste					Tavoite	
	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**KA(2020-2024)**	**KA(2025-2029)**	**Yht. 2018-2029**	**2019**	
Espoo	2 474	3 269	3 688	4 079	3 303	3 160	40 080	3 300	**Espoo**
Helsinki	4 395	4 890	4 274	6 020	6 989	6 979	80 137	6 600	**Helsinki**
Kauniainen	27	187	15	102	154	107	1 424	80	**Kauniainen**
Vantaa	2 943	3 289	4 530	4 043	3 042	2 100	34 281	2 640	**Vantaa**
Pk-seutu	**9 839**	**11 635**	**12 507**	**14 244**	**13 489**	**12 346**	**155 922**	**12 620**	**Pk-seutu**
Hyvinkää	288	365	204	283	328	493	4 591	396	**Hyvinkää**
Järvenpää	721	1 023	575	760	735	610	8 058	566	**Järvenpää**
Kerava	354	314	703	753	501	278	5 351	514	**Kerava**
Kirkkonummi	345	298	400	435	426	453	5 230	434	**Kirkkonummi**
Mäntsälä	165	134	50	150	133	177	1 749	212	**Mäntsälä**
Nurmijärvi	355	356	464	376	313	300	3 901	434	**Nurmijärvi**
Pornainen	18	14	35	35	35	35	420	80	**Pornainen**
Sipoo	344	170	368	637	559	554	6 569	434	**Sipoo**
Tuusula	357	282	62	373	476	429	4 960	462	**Tuusula**
Vihti	140	184	193	299	164	209	2 359	344	**Vihti**
Kuuma-kunnat	**3 087**	**3 140**	**3 054**	**4 101**	**3 670**	**3 537**	**43 188**	**3 876**	**Kuuma-kunnat**
Helsingin seutu	**12 926**	**14 775**	**15 561**	**18 345**	**17 158**	**15 882**	**199 110**	**16 496**	**Helsingin seutu**

Seudun väestönkasvuun ja muuttuviin asumisen tarpeisiin vastaamiseksi tavoitteena on, että MAL-sopimuksen vuoden 2019 tavoitetaso 16 500 uutta asuntoa vuodessa pystytään ylläpitämään. Kuntien osalta tekniset edellytykset tavoitteen toteutumiselle ovat olemassa. Kuntakohtaiset asuntotuotantotavoitteet (mukaan lukien asemakaavatarve) on esitetty taulukossa 2. Tavoitteiden toteutumisen edellytyksenä on, että kunnat huolehtivat maapolitiikan, kaavoituksen, infrarakentamisen ja tontinluovutuksen keinoin määrätietoisesti toteutusedellytyksistä, valtio tukee toteutusedellytyksiä ja asuntomarkkinatilanne pysyy suotuisana. Olemassa olevien alueiden täydennysrakentamisen turvaamiseksi ja uusien alueiden avaamiseksi edellytetään valtion sitoutumista infra-avustuksiin.

Tavoitteena on, että seudun väestörakenne on monipuolinen, ja elinkeinoelämän tarpeista kuten työvoiman saatavuudesta huolehditaan. Seudun asuntojen vuokra- ja hintatason pitää vastata asukkaiden elämäntilanteita ja maksukykyä. Asuntotuotannon riittävä taso ja maantieteellisesti oikein kohdennettu tuotanto edistävät tätä tavoitetta. Lisäksi kuntien ja valtion tulee yhdessä mahdollistaa, että pääkaupunkiseudulla vähintään 30 % ja KUUMA-kunnissa vähintään 20 % vuosittaisesta asuntotuotannosta toteutetaan joustavasti kunnan määrittämällä tavalla omakustanteisena tuotantona (esim. valtion tukemana pitkän korkotuen tai asumisoikeustuotantona tai muilla rahoitusmalleilla toteutettavana tuotantona esim. asunto-osuuskunnat ja muut omakustanteiset mallit (taulukko 2)).

Taulukko 2. Asuntotuotantotavoite ja asemakaavatarve.

	Asuntotuotantotavoite Asuntoa/vuosi	Asuntotuotantotavoite Kohtuuhintainen asuminen Asuntoa / vuosi (PKS 30 % ja KUUMA 20 %)	Asuntotuotantotavoite Yhteensä vuosina 2020-2023	Asuntotuotantotavoite Kohtuuhintainen asuminen Yhteensä vuosina 2020-2023 (PKS 30 % ja KUUMA 20 %)	Asemakaavatarve / vuosi (90 kem²/asunto)	Asemakaavatarve / 5 vuotta (90 kem²/asunto)
Espoo	3 300	990	13 200	3 960	297 000	1 485 000
Helsinki	6 600	1 980	26 400	7 920	594 000	2 970 000
Kauniainen	80	24	320	96	7 200	36 000
Vantaa	2 640	792	10 560	3 168	237 600	1 188 000
Pääkaupunkiseutu	**12 620**	**3 786**	**50 480**	**15 144**	**1 135 800**	**5 679 000**
Hyvinkää	396	79	1 584	317	35 640	178 200
Järvenpää	566	113	2 264	453	50 940	254 700
Kerava	514	103	2 056	411	46 260	231 300
Kirkkonummi	434	87	1 736	347	39 060	195 300
Mäntsälä	212	42	848	170	19 080	95 400
Nurmijärvi	434	87	1 736	347	39 060	195 300
Pornainen	80	16	320	64	7 200	36 000
Sipoo	434	87	1 736	347	39 060	195 300
Tuusula	462	92	1 848	370	41 580	207 900
Vihti	344	69	1 376	275	30 960	154 800
KUUMA-kunnat	**3 876**	**775**	**15 504**	**3 101**	**348 840**	**1 744 200**
Seutu yhteensä	**16 496**	**4 561**	**65 984**	**18 245**	**1 484 640**	**7 423 200**

Valtion tukeman asuntotuotannon osalta tulee varmistaa tavoitteisiin nähden oikeantasoinen valtion käynnistysavustuksen määrä. Valtion tukemissa omakustanteisissa kohteissa tulee myös ottaa enemmän huomioon kohteen sijainti ja erityispiirteet, jotta tuotantoa saadaan myös alueille, joille sitä on vaikea muutoin saada rakentumaan (esim. segregaatiota eli eriytymiskehitystä hillittäessä).

Erityisryhmille kohdennettujen asuntojen tuotannosta huolehtiminen edellyttää vähintään nykyistä investointiavustusten tasoa. Olemassa olevien sekä uusien kohteiden osalta tulee turvata niiden käyttö mahdollisen maakunta- ja sote-uudistuksen yhteydessä. Asunnottomuudesta huolehditaan ensisijaisesti turvaamalla riittävä asuntotuotannon taso ja huolehtimalla omakustanteisen tuotannon riittävyydestä sekä asumisneuvonnasta (taulukko 2). Esteettömyys toteutuu uudistuotannossa ja olemassa olevassa kannassa esteettömyyttä edistetään mm. jälkiasennushissejä rakentamalla.

Edistetään asuntotuotannon monipuolisuutta

Uusien kaupunginosien ja asuinalueiden rakentuminen sosiaalisesti tasapainoisiksi edellyttää monipuolista asuntojen hallinta- ja rahoitusmuotojakaumaa sekä huoneisto- ja talotyyppien monipuolisuutta. Tavoitteena on, että kunnat ohjaavat kaavoituksen ja tontinluovutuksen sekä maankäyttösopimusten keinoin uusien asuntojen rahoitus- ja hallintamuotojakaumaa monipuolisen asunto- ja väestörakenteen varmistamiseksi. Monipuoliset paikalliset asumisen vaihtoehdot mahdollistavat liikkumisen myös asumisen polulla eteenpäin elämäntilanteen muuttuessa. Huoneistotyyppijakaumaa tulee ohjata asuntokannan monipuolisuuden, muuntojoustavuuden ja asumisen laadun varmistamiseksi. Asuntokannan muuntojoustavuutta tulee edistää sekä rakennus- että asuntotasolla.

Jotta seutu säilyisi houkuttelevana asuinympäristönä myös tulevaisuudessa, kuntien tulee mahdollistaa ja yhdessä valtion ja muiden toimijoiden kanssa kehittää erilaisia talotyyppejä ja asumisen konsepteja paikallisista erityispiirteistä ja tarpeista käsin. Kaikilla edellä mainituilla asuntotuotannon monipuolistamisen keinoilla hillitään myös segregaatiota.

Vahvistetaan elinympäristöjen laatua

Segregaatiota eli alueiden eriytymiskehitystä hillitään vahvistamalla olemassa olevia alueita ja niiden elinympäristön laatua. Keskeisin MAL-keino myönteisen kehityksen aikaansaamiseksi on asumisen hallinta- ja rahoitusmuotojen (mutta myös huoneistotyyppien) alueellinen sekoittaminen ja tasapainottaminen mm. tontinluovutuksen ja maankäyttösopimusten avulla. Vuokra-asuntokannan asukasvalintoihin tulee myös kiinnittää huomiota. Asuntotuotanto kohdistetaan suunnitelmakaudella seudun ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille, mikä mahdollistaa myös alueiden myönteisen erityiskohtelun asuntotuotannon ohjaamisessa (asuntotuotannon laatu, hallintamuodot jne.). Kunnat edistävät toimillaan täydennysrakentamista ja valtion tulee poistaa sen esteitä mm. avustusten ja lainsäädännön keinoin. Purkava lisärakentaminen tulee mahdollistaa alueiden kohentamiseksi ja asuntokannan monipuolistamiseksi. Täydennys- ja lisärakentamalla kunnat tasapainottavat alueiden olemassa olevaa asuntokantaa erityisesti hallinta- ja rahoitusmuotojen mutta myös huoneisto- sekä talotyypin osalta.

Asuntotuotannon lisäksi asuinalueiden elinvoimasta ja elinympäristön laadusta huolehditaan varmistamalla sujuva arki luomalla edellytyksiä ylläpitää ja kehittää alueiden palveluja ja saavutettavuutta. Muita keinoja olevien alueiden vetovoimaisuuden lisäämiseksi on huolehtia asuinympäristön laadusta ja viheralueiden riittävyydestä mm. täydennysrakentamisen yhteydessä. Myös asukkaiden osallisuutta ja yhteisöllisyyttä tulee vahvistaa kuntien käytettävissä olevin keinoin.

Suunnitelmakauden alussa seudulle laaditaan konkreettinen myönteisen erityiskohtelun ohjelma, joka kohdistetaan kuntien itsensä määrittelemille alueille. Ohjelman toteuttaminen edellyttää valtion kehittämisavustusta.

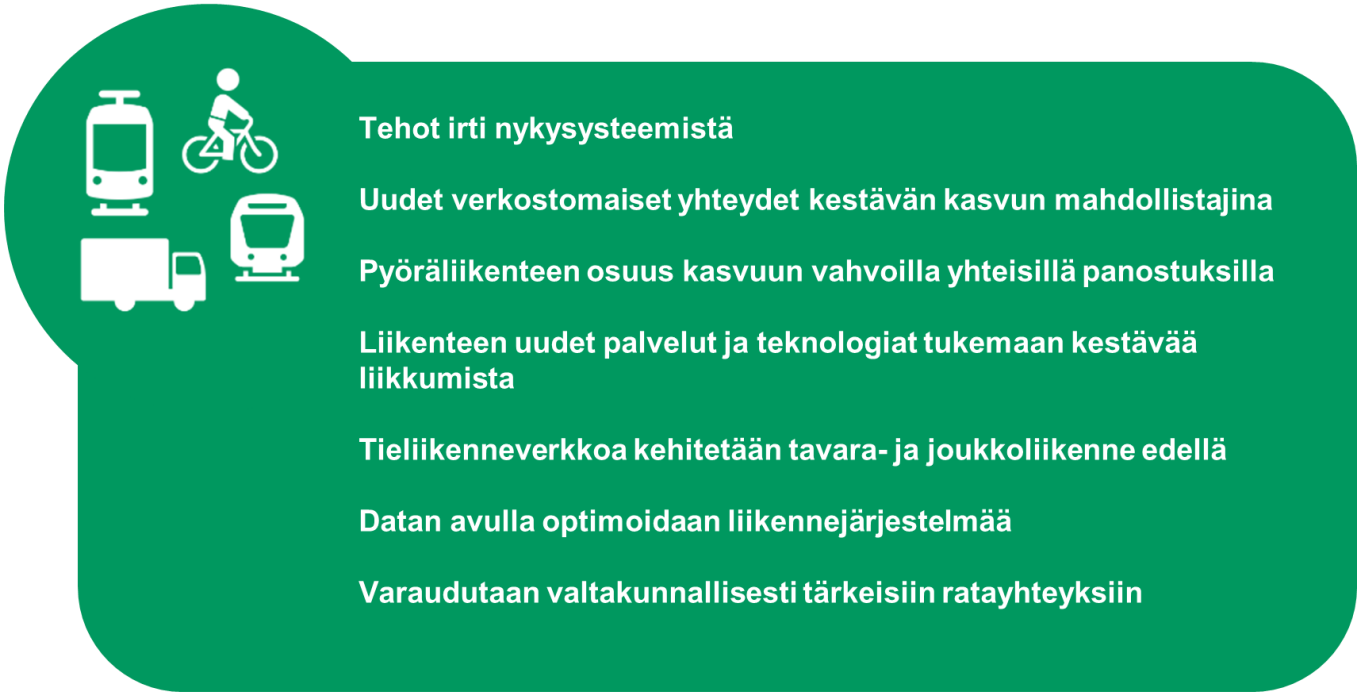
Huolehditaan asuntokannan laadusta

Olemassa olevan asuntokannan houkuttelevuuden säilyminen on koko seudun yhteinen tavoite. 45 % seudun asuntokannasta on rakennettu 1960-1980-luvuilla, ja osa on siten vielä peruskorjausiässä. Asuntokannan houkuttelevuudesta huolehditaan pitkäjänteisellä kiinteistönpidolla. Kunnat huolehtivat oman asuntokantansa vetovoimaisuudesta kiinteistönpidon keinoin ja mm. asunto-osakeyhtiöiden korjausrakentamista tuetaan neuvonnalla ja avustuksilla. Peruskorjauksiin kannustavat korjaus- ja energia-avustukset ovat keskeisessä asemassa ja niihin tulee valtion jälleen panostaa. Energiatehokkuuden parantaminen vanhassa asuntokannassa on tulevien vuosien keskeinen haaste.

Edistetään rakennuskannan energiatehokkuutta

Tavoitteena on parantaa sekä olemassa olevan asunto- ja muun rakennuskannan että uudistuotannon energiatehokkuutta seudulla. Olemassa olevan asunto- ja rakennuskannan energiatehokuutta parannetaan mm. peruskorjausten yhteydessä tehtävillä energian säästötoimenpiteillä, joihin tarvitaan valtion tukikeinoja. Uudistuotannon energiatehokkuus varmistetaan lainsäädännöllä ja sillä, että kunnat yhdessä valtion kanssa tukevat lakia kunnianhimoisempia innovatiivisia kokeiluja (mm. puun käyttöä rakentamisessa). Tavoitteena on myös määrätietoisesti kehittää ja hyödyntää kestäviä energiatuotannon ratkaisuja seudulla (mm. paikalliset ja uudistuvan energiantuotannon ratkaisut), älykkäiden energiaratkaisujen käyttöä sekä edistää kiertotalousratkaisuja kuten rakennus- ja purkujätteen uusiokäyttöä ja rakennusten käyttötarkoitusten muutoksia.

4.3 Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen vahvat panostukset, tieliikenne tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti



Tehot irti nykysysteemistä

Kestävällä kaupunkiseudulla liikkumisen perustana on toimiva joukkoliikenne. Lähiliikkumisessa suositaan kävelyä ja pyöräilyä. Nykyisessä liikennejärjestelmässä on paljon hyödyntämätöntä potentiaalia, kunhan verkkoa ja palveluita kehitetään järkevästi. Nykyisen järjestelmän käyttöä tehostavia hankkeita ja toimenpiteitä ovat:

- Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA)
- Joukkoliikenteen lipun hintojen alentaminen (rahoitus tiemaksujen tuotoilla)
- Liikennöinnin kehittäminen nykyisillä radoilla (Z-junan ruuhkavuorojen ja R-junatarjonnan lisääminen ja kaluston kehittäminen)
- Pasila–Riihimäki, 2. vaihe
- Espoon kaupunkirata Leppävaara–Espoo
- Helsinki–Pasila ja rautatiejärjestelmän kehittäminen
    - Toimintamallien uudistaminen, pienet infratoimet, Pisararadan liikennöintisuunnitelman ja ratasuunnitelman tarkistus
    - Lähijunaliikenteen seisontavarikot (päärata ja rantarata)
    - Junaliikenteen ERTMS-kulunvalvontajärjestelmä, taso 2
    - Valmius aloittaa Pisararadan rakentaminen
- Metron kapasiteetin varmistaminen
    - Metron kääntöraide Matinkylässä
    - Metron automatisointi

- Helsingin raitioliikenteen kehittämisohjelma
- Bussiliikenteen kehittämisohjelma

Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA)

Liikenneinfran pienillä parantamishankkeilla (KUHA) tehostetaan nykyisen infran käyttöä, parannetaan pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä, vähennetään altistumista liikenteen melulle, parannetaan raskaan liikenteen toimivuutta sekä lisätään liikenneturvallisuutta. Hankkeiden rahoitus on jaettu kuntien ja valtion kesken 50%/50% periaatteella ja se tulee varmistaa pitkäjänteisesti valtion ja kuntien budjetteihin. Myös rahoituksen tasoa pitää nostaa merkittävästi. KUHA-rahoituksella toteutetaan kuntien ja valtion yhteishankkeita, mm. pyöräliikenteen pääverkkoa (tarve noin 200 M€), liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman kohteita (tarve noin 80 M€), meluntorjuntaa (tarve noin 67 M€), maankäytön tarvitsemia liittymiä ja raskaan liikenteen edellyttämiä infrakohteita. Myös rataverkolla on tarpeen toteuttaa kustannuksiltaan pieniä, junaliikenteen toimivuutta ja luotettavuutta parantavia hankkeita. *[KUHA-ohjelma täsmennetään MAL-suunnitelman lausuntovaiheen aikana.]*

Pienet parantamiskohteet (KUHA-hankkeet) ovat olleet liikenneinfran kehittämisen kärkihankkeena Helsingin seudun kahdessa edellisessä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011 ja HLJ 2015). KUHA-hankkeiden ohjelmointiin kuuluvan jatkuvan yhteistyöprosessin avulla on toteutettu vuodesta 2012 alkaen esimerkiksi kevyen liikenteen väyliä, liityntäpysäköintialueita, pysäkkejä, liittymiä sekä meluntorjuntakohteita.

KUHA-hankkeita on ohjelmoitu ja toteutettu kuntien sekä valtion liikenneviranomaisten yhteistyöllä ja niiden rahoituksesta on sovittu MAL-sopimuksessa. Tällä tavoin on saatu toteutetuksi pieniä ja keskisuuria hankkeita, jotka muuten olisivat voineet jäädä ilman rahoitusta. Rahoituksen määrä on kuitenkin ollut tarpeeseen nähden riittämätöntä, ja sitä onkin tarpeen nostaa seuraavalle sopimuskaudelle 30 miljoonaan euroon vuodessa. Tämän lisäksi osa tiemaksujen tuotosta esitetään ohjattavaksi KUHA-hankkeisiin. Lisäksi hankkeiden toteuttamisen haasteena ovat olleet puutteet suunnitteluvalmiudessa ja se, että sopimuskauden loppuessa hankkeet ovat jääneet kokonaan ilman rahoitusta, kunnes seuraava sopimus on saatu solmittua. Jatkossa suunnitteluvalmiutta tulee parantaa ja varmistaa toteutuksen ohjelmoinnissa sopimuskauden ylimenokohdat

Joukkoliikenteen lipun hintojen alentaminen

Joukkoliikenteen lipunhintoja koko Helsingin seudulla alennetaan keskimäärin 15-30 % alueen mukaan. Kuntien subventio joukkoliikenteeseen pysyy edelleen korkeintaan 50 %:ssa. Toimenpide rahoitetaan tiemaksujen tuotoilla siten, että 30 % tiemaksutuotoista kohdistetaan lipun hintojen alentamiseen huomioiden erityisesti ne alueet, joiden asukkaisiin tiemaksut vaikuttavat eniten. Hintojen alentaminen voi koskea julkisesti hankittua tai tuettua liikennettä, mutta ei markkinaehtoista liikennettä.

Junaliikenteen ja rataverkon kehittäminen

Liikennöinnin kehittäminen nykyisillä radoilla ei aina edellytä mittavia investointeja. Esimerkiksi Oikoradalla ei ole kapasiteettiongelmia. Helsingin ja Lahden välillä liikennöivien Z-junien vuorovälin tihentäminen ruuhka-aikoina puoleen tuntiin mahdollistaa paremmat pendelöintiyhteydet koko yhteysvälille vaikutusalueineen ja lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta henkilöautoon verrattuna.

Päärata on merkittävä joukkoliikennekäytävä koko Helsingin seudulle. Pääradan kehittäminen on keskeistä myös valtakunnallisen junaliikenteen toimivuuden näkökulmasta. Pääradan lisäraideosuudet Keravan ja Jokelan välillä (Pasila – Riihimäki, 2. vaihe) mahdollistavat R-junien liikennöinnin huipputunteina 15 minuutin välein ja muina aikoina 20 minuutin välein.

Espoon kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Espoon keskukseen mahdollistaa tiheän, säännöllisen ja kaukoliikenteen häiriöistä riippumattoman liikennöinnin. Säännöllinen lähijunaliikenne parantaa myös liityntäyhteyksiä laajalla alueella. Kirkkonummen suuntaan liikennöiviä taajamajunia voidaan nopeuttaa, kun osa välipysähdyksistä jää pois. Ratasuunnitelma on laadittu vuonna 2014 Kauklahteen asti, mutta liikenteelliset hyödyt saavutetaan paremmin Espoon keskukseen ulottuvassa vaihtoehdossa.

Helsingin ja Pasilan rautatiejärjestelmän toimivuus tulee varmistaa niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä. Ensimmäisen lääkkeen kapasiteetin varmistamiseen antaa parhaillaan käynnissä oleva Helsingin ratapihan

kehittämishanke (HELRA), joka vähentää ratapihan häiriöherkkyyttä ja lisää ratapihan kapasiteettia. Junamäärien kasvu vaatii monia erilaisia toimenpiteitä, jotta sujuva liikenne saadaan turvattua.

Nykyisiä toimintamalleja ja ohjeistusta liikenteen ohjauksessa ja operoinnissa tulee kehittää välittömästi. Junamäärän kasvaessa kapasiteetin pullonkaula tulee olemaan linjaraiteilla Oikoradan ja Pääradan yhtymiskohdassa, ei niinkään Helsinki–Pasila-välillä. Vuodesta 2020 eteenpäin toteutetaan pieniä infratoimenpiteitä Helsingin ratapihalla sekä ratkaistaan junakaluston kapasiteettikysymykset (uusien junien hankinta, esimerkiksi kaksikerroskalustolla) LVM:n järjestämässä Riihimäen ja Lahden suunnan lähijunaliikenteessä (jatkossa kilpailutettu Etelä-Suomen taajamajunaliikenne). Kaupunkirataliikenteen vuorotiheyttä tihennetään tarvittaessa (edellyttää kalustohankintaa ja varikkokapasiteettia).

Uudet pääradan ja rantaradan seisontavarikot tulee toteuttaa vuoden 2025 jälkeen. Lähijunaliikenteen lisääntyessä nykyinen Ilmalan varikko käy riittämättömäksi. Uudet varikot lisäävät varikkokapasiteettia sekä mahdollistavat liikennöinnin aloittamisen ja päättämisen matkustustarpeen kannalta optimaalisista paikoista, mikä vapauttaa kapasiteettia Helsingin ratapihalta. Uusista seisontavarikoista olisi hyötyä jo nykytilanteessa, ja ne mahdollistavat kaupunkirataliikenteen kokoonpanomuutokset myös tulevaisuudessa.

Uusi junaliikenteen kulunvalvontajärjestelmä laituriopastimineen (ERTMS) tulee toteuttaa viimeistään 2030-luvulla nykyisen junien kulunvalvontatekniikan tullessa elinkaarensa loppuvaiheeseen. Helsingin seudun kannalta aiheeseen liittyy lisäselvitystarpeita mm. ERTMS/ETCS tasosta 2, jotta saavutetaan toimiva, lähiliikenteelle soveltuva ratkaisu, joka mahdollistaisi tiheämmän liikenteen.

Uuden kulunvalvonnan ja seisontavarikoiden suunnittelu ja niiden tuomat muutokset liikennöintisuunnitelmiin tulee käynnistää välittömästi. Samalla Pisararadan liikennöintisuunnitelma ja ratasuunnitelma tulee tarkistaa niiden mukaiseksi. Ratapihan kapasiteettia lisäävä ja juna- ja metrojärjestelmien integrointia parantava Pisararadan investointi toteutetaan ennen kuin linjaraiteiden kapasiteettia ja junatarjontaa Pasilasta pohjoiseen lisätään merkittävästi toteuttamalla Lentorata tai pääradan huomattava kapasiteetin lisäys.

Metron kapasiteetin varmistaminen

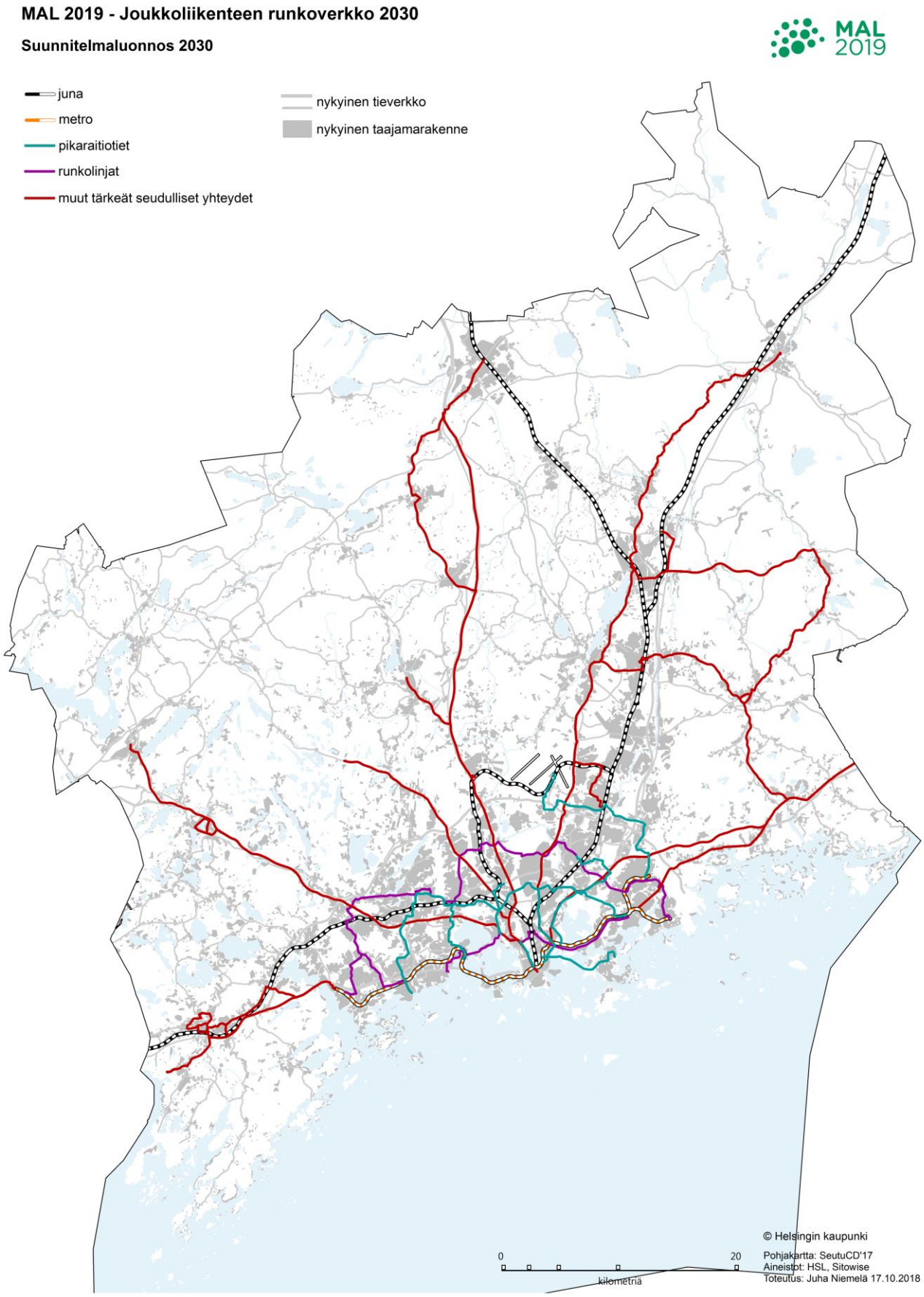
Metron matkustajamääräennusteiden johdosta metroliikenteen kapasiteettia on tarpeen lisätä toteuttamalla Matinkylän kääntöraiteet Länsimetron jatkeen rakentamisen yhteydessä. Myös metrokalustoa tulee hankkia lisää. 2020-luvun aikana metro pitää automatisoida, ja sen ansiosta vuoroväliä voidaan tihentää. Jos kehittämistoimia ei tehdä, metro ruuhkautuu, koska matkustajamäärät lisääntyvät ja metrolinjat pidentyvät. Lisäksi liikenne hidastuu, matka-aikojen hajonta kasvaa, liikennöinnin luotettavuus heikkenee ja palvelutaso laskee merkittävästi. Kääntöraiteiden ja automatisoinnin avulla pystytään tarjoamaan riittävä kapasiteetti ja palvelutaso kasvavalle matkustajamäärälle pitkälle tulevaisuuteen.

Raitioliikenteen kehittämisohjelma

Helsingin raitioliikenteen kehittämisohjelman tavoitteena on nostaa kantakaupungin raitioliikenteen keskinopeutta 17 kilometriin tunnissa sekä mahdollistaa raitiovaunujen sujuva kulku, aikataulussa pysyminen ja häiriöttömyys. Kehittämisohjelman toimenpiteiden toteuttaminen mahdollistaa myös keskustaan ulottuvan pikaraitiotieliikenteen. Kehittämisohjelman toteuttamisella on kustannuksiinsa nähden erittäin suuret positiiviset vaikutukset. Se esimerkiksi säästää raitioliikenteen operoinnissa useita miljoonia euroa vuodessa.

Bussiliikenteen kehittämisohjelma

Helsingin seudun bussiliikenteessä tehtiin vuonna 2017 yli 180 miljoonaa matkaa. Bussiliikenteen nopeuttamisella on siksi merkittäviä vaikutuksia monelle. Helsingin seudulle laaditaan koko seudun kattava bussiliikenteen kehittämisohjelma ja toteutetaan monipuolisesti toimenpiteitä bussiliikenteen nopeuttamiseksi ja luotettavuuden kehittämiseksi esimerkiksi liikennevaloetuuksilla, bussikaistoilla, pysäkkijärjestelyillä tai muuta liikennettä rajoittamalla. Toimenpiteitä kohdistetaan sinne, missä niillä saadaan aikaan merkittävimpiä vaikutuksia, esimerkiksi strategisen merkityksen tai suurten matkustajavolyymien takia. Bussiliikenteen luotettavuutta voidaan kehittää myös mm. lisäämällä liityntämahdollisuuksia raideliikenteeseen, tehostamalla yhteistyötä ja tiedonkulkua katu- ja tietöistä, hyödyntämällä ajantasauspysäkkejä ja lisäämällä reaaliaikaista matkustajainformaatiota.



Kuva 15. Seudun joukkoliikenteen runkoverkko 2030.

Uudet verkostomaiset yhteydet kestävän kasvun mahdollistajina

Seudullisen pikaraitiotieverkoston ensimmäiset askeleet toteutuvat 2020-luvulla, kun jo päätetyt Raide-Jokeri ja Kruunusillat aloittavat liikennöinnin. Verkostoa edelleen laajentamalla (kuva 15) luodaan mahdollisuuksia kestävälle maankäytölle, mutta sillä vahvistetaan myös olemassa olevia alueita nostamalla niitä raideliikenteen piiriin.

Pikaraitiotieverkkoa kehitetään siten, että vuoteen 2030 mennessä aloitetaan seuraavien yhteyksien rakentaminen:

- Mellunmäki–Tikkurila–Aviapolis–Lentoasema
- Vihdintien pikaraitiotie Pohjois-Haagaan
- Viikin–Malmin pikaraitiotie
- Tuusulanväylän pikaraitiotie Käskynhaltijantielle
- Matinkylä–Suurpelto–Kera–Leppävaara

Pääkaupunkiseudulle suunnitelluilla viidellä pikaraitiotiehankkeella on monipuolisia positiivisia vaikutuksia liikennejärjestelmään ja maankäyttöön. Kaikki hankkeet lisäävät merkittävästi kestävien kulkutapojen matkamääriä ja vähentävät hiilidioksidipäästöjä. Vihdintien ja Tuusulanväylän bulevardiraitiotiet lisäävät kestävien kulkumuotojen käyttöä ja vähentävät tehokkaasti päästöjä huomattavasti suhteessa tarvittaviin investointeihin. Vantaan ratikka, Matinkylä–Leppävaara -raitiotie ja Viikin–Malmin raitiotie lisäävät merkittävästi raideliikenteen läheisyydessä asuvien määrää ja vähentävät tehokkaasti päästöjä. Hankkeilla mahdollistetaan uusien asuinalueiden rakentuminen ja parannetaan saavutettavuutta usealla sosioekonomisesti heikommalla alueella. Hankkeilla myös parannetaan asumisen monipuolisuutta seudulla. Hankkeiden jatkosuunnittelussa on erityisen tärkeää huolehtia pikaraitioteiden kilpailukykyisestä nopeudesta (yli 25 km/h), jotta yhteydet ovat houkuttelevia ja parantavat aidosti joukkoliikennejärjestelmää. Jatkosuunnittelussa huomio kiinnitetään lisäksi raideverkoston rakentumiseen, varikko- ja kalustokysymyksiin sekä siihen, kuinka hankkeet vaikuttavat muuhun liikennejärjestelmään ja sen kuormittumiseen.

Pikaraitioteiden yhteydessä tulee huolehtia tarvittavien vaihtopysäkkien suunnittelusta ja toteutuksesta. Tunnistettuja tarpeita ovat ainakin Vantaan ratikan Hakunilan vaihtopysäkit vt 4:llä ja Länsimäen vaihtopysäkit vt 7:llä.

Lapinkylän ja Ruskeasannan asemien toteuttamista ja Kerava–Nikkilä -radan henkilöliikenteelle avaamista selvitettiin erillisissä selvityksissä. Kaikkien osalta maankäyttöä voidaan kehittää vaiheittain raideliikenneratkaisu mahdollistaen, mutta riittävä väestöpohja junaliikenteelle näyttäisi olevan vasta vuoden 2030 jälkeen. *[Kerava–Nikkilän osalta maankäyttö- ja liikennetarkastelu valmistuu loppuvuoden 2018 aikana. Tämän jälkeen arvioidaan hankkeen toteuttamisaikataulu uudelleen.]*

Myös tieverkon liikenneyhteyksistä uusille merkittäville maankäyttökohteille, kuten Malmin lentokenttäalueelle ja Kuninkaantammeen huolehditaan. Samoin nykyisten alueiden maankäytön mittava kehittäminen edellyttää usein toimia päätieverkolla. Maankäytön edellyttämiä liittymä- ja tiejärjestelyjä ovat:

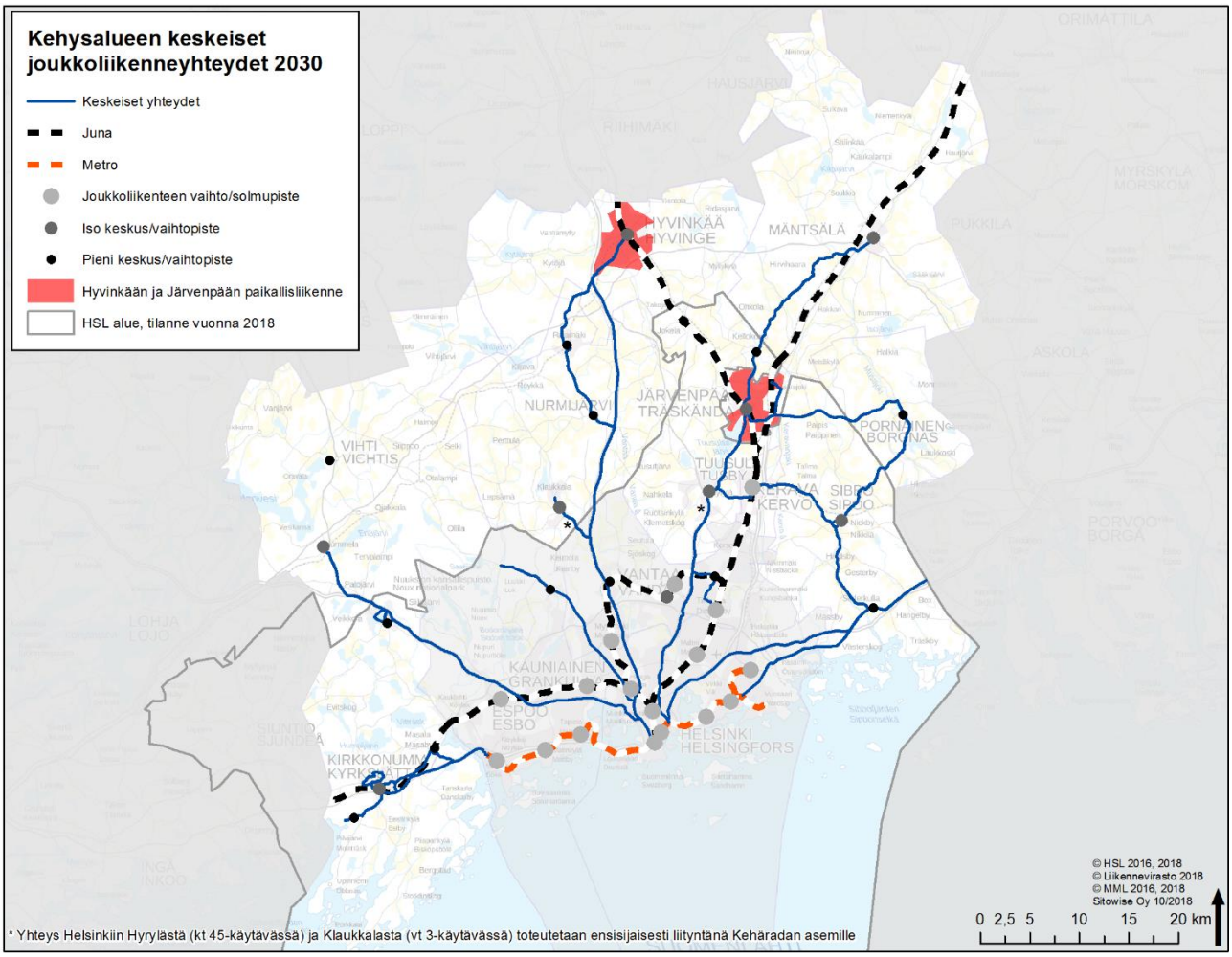
- Malmin uuden maankäytön yhteydet (Tattarisillan liittymä, Kehä I:n ja Lahdenväylän liittymäalue)
- Kuninkaantammen eritasoliittymä ja Hämeenlinnanväylän lisäkaistat
- Kehä I Maarinsolmu ja Hagalundin tunneli
- Lisäksi pienempiä maankäytön kehittymistä edistäviä liittymiä KUHA-hankkeina

Joukkoliikenteen yhteyksiä, vaihtopaikkoja sekä autojen ja pyörien liityntäpysäköintiä parantamalla voidaan nostaa merkittävästi koko joukkoliikennejärjestelmän palvelutasoa. Joukkoliikenteen palvelutasoa parantavia toimenpiteitä ovat:

- Bussien runkoyhteydet koko seudulle

- Joukkoliikenteen vaihtojen ja solmupaikkojen parantaminen
- Autojen ja pyörien liityntäpysäköinti sekä informaatio

Bussiliikenne on käytetyin ja monissa seudun osissa myös ainoa joukkoliikennemuoto. Bussien runkoyhteydet muodostavat yhdessä raideliikenteen kanssa liikennejärjestelmän perustan. Helsingin seudun keskeisille yhteysväleille toteutetaan kattavat, henkilöautoliikenteen kanssa kilpailukykyiset bussien runkoyhteydet vuoteen 2030 mennessä ja taataan niiden palvelutaso pitkäjänteisesti. Bussiliikenteen runkolinjat ja muut tärkeät seudulliset yhteydet ovat osa joukkoliikenteen runkoverkkoa. Ne toteutetaan seudun ydinalueella korkean palvelutason runkolinjoina ja kehysalueella nopeina ja luotettavina yhteyksinä runkoverkon solmuihin ja tarvittaessa pääkeskukseen asti. Koko seudun joukkoliikenteen runkoverkko on esitetty kuvassa 15 ja kehysalueen keskeiset seudulliset yhteydet kuvassa 16.

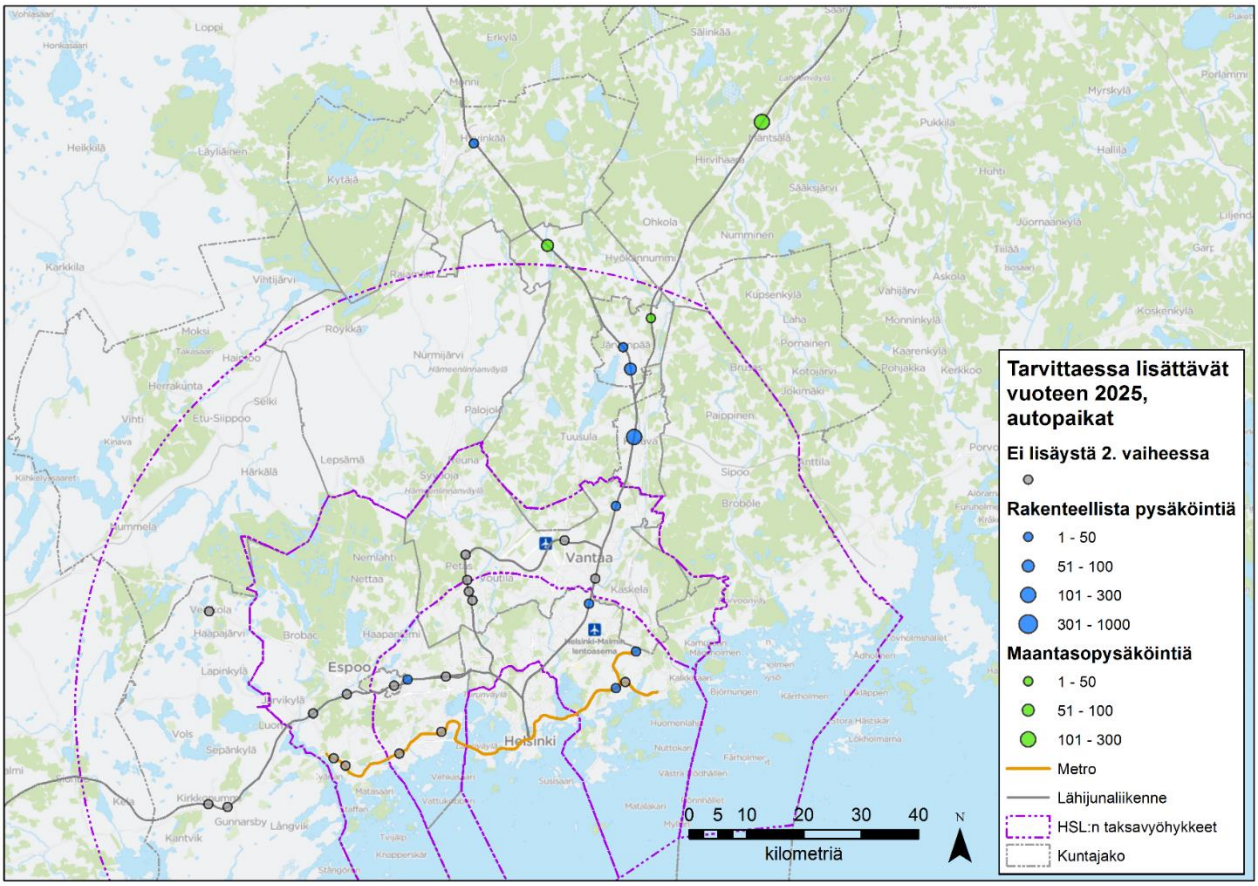


Kuva 16. Pääkaupunkiseudun kehysalueen keskeiset joukkoliikenneyhteydet 2030 (Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit –selvitys).

Matkaketjut perustuvat yhä enemmän joukkoliikenteen runkoverkkoon ja liityntäyhteyksiin. Matkoja keskitetään runkoverkolle, erityisesti raideverkolle. Vaihtojen määrä ja vaihdollisten matkojen osuus kasvavat. Vaihdon aiheuttamaa koettua haittaa pitää siis lieventää. Joukkoliikenteen vaihtoja ja solmupaikkoja parannetaan erityisesti valtakunnallisesti ja seudullisesti keskeisissä kohteissa. Valtakunnallisesti merkittäviä kohteita ovat Helsingin keskusta, Lentoasema, Leppävaara, Pasila ja Tikkurila. Seudullisen liikennejärjestelmän kannalta keskeisiä solmuja ovat erityisesti Hakaniemi, Espoo, Espoonlahti, Herttoniemi, Huopalahti, Itäkeskus, Kerava, Malmi, Matinkylä, Mellunmäki, Myyrmäki ja Tapiola. Kehysalueiden liityntäyhteyksien kannalta tärkeitä ovat myös Kehäradan asemat Kivistössä ja Leinelässä.

Autojen ja pyörien liityntäpysäköinnin edistäminen on tärkeä osa liikennejärjestelmän kehittämistä. Liityntäpysäköinnillä, erityisesti pyöräpysäköinnillä, vähennetään liikennesuoritetta ja siten myös liikenteen päästöjä. Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman mukaisesti lisätään seudullisesti merkittäville alueille 6700 uutta pyöräpaikkaa ja 3800 autopaikkaa vuoteen 2025 mennessä. Karkea

kustannusarvio paikoille on 80 miljoonaa euroa. MAL-sopimuksessa 2016-2019 sovittiin liityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteista valtion ja kuntien kesken (kuva 18). Yhtään kohdetta ei kuitenkaan vielä ole toteutettu, jossa sovittuja periaatteita olisi noudatettu. Sovitusta kustannus- ja vastuujaosta tulee jatkossa pitää kiinni. Tämä tarkoittaa myös kohteiden rahoitusmahdollisuuksien aikaista varmistamista sekä kuntien että valtion budjettisuunnittelussa. Pysäköintialueiden laatuun tulee myös kiinnittää huomiota toteutuksessa. Turvalliseen ja laadukkaaseen pyöräpysäköintiin tulee panostaa. Myös ajantasainformaatiota vapaina olevista liityntäpaikoista tulee kehittää, mikä vaatii panoksia tekniikkaan erityisesti kunnilta.



Kuva 17. Seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden autopaikkalisäykset vuoteen 2025 mennessä (1. vaiheen tiedossa olevien suunnitelmien lisäksi) (Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma 2017).

	Sijaintikunta	Kohdekunta	Kotikunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	50-70 %			30-50 %
C Pysäkkijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	0-100 %			0-100 %

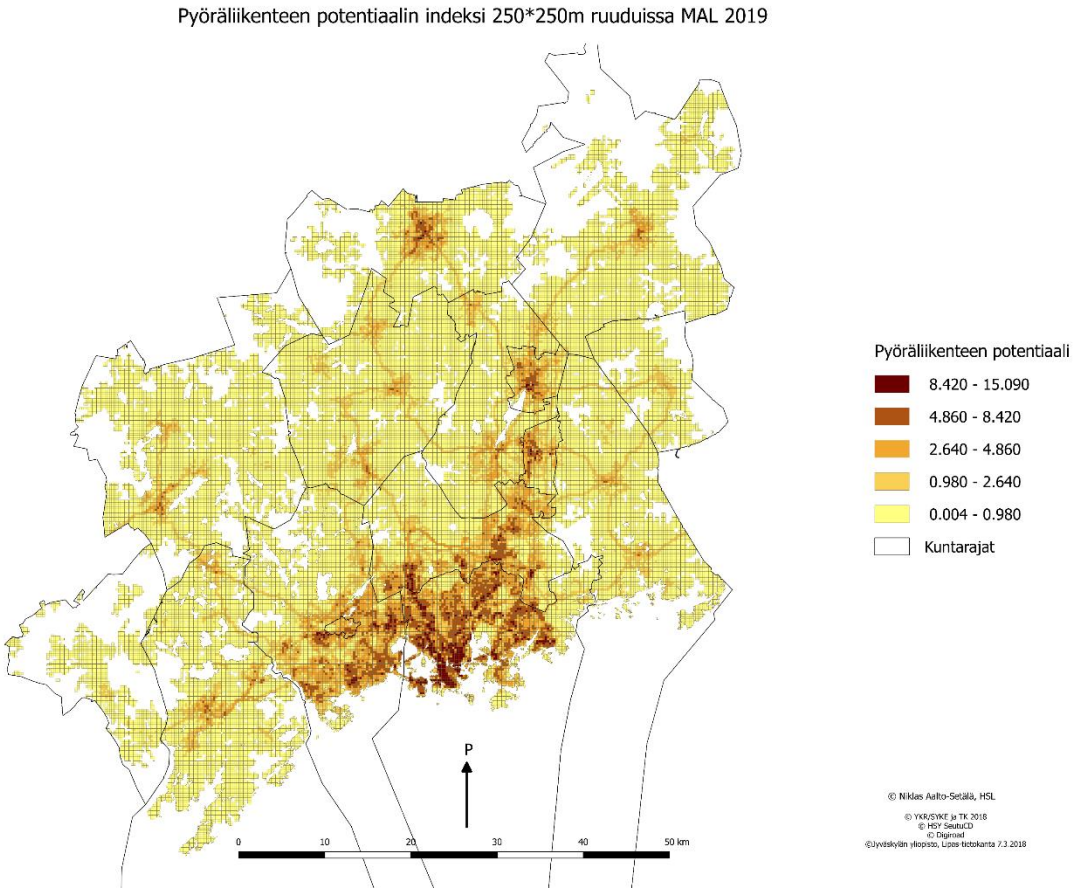
Kuva 18. Liityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteet.

Pyöräliikenteen osuus kasvuun vahvoilla yhteisillä panostuksilla

Toimiva pyöräliikenne vähentää yksityisautoilun negatiivisia vaikutuksia, kuten ruuhkaisuutta, melua sekä vapauttaa pysäköinnin viemää kaupunkitilaa, auttaa ilmansaasteiden vähentämisessä ja ilmastonmuutoksen torjunnassa. Pyöräliikenne onkin yksi nopeimmin kasvavista kulkumuodoista useissa kaupungeissa, kuten Barcelonassa, Lontoossa ja New Yorkissa. Pyöräliikenteen suosion kasvu edistää kansanterveyttä ja on yksi edellytys myös Helsingin seudun kasvihuonekaasujen päästövähennystavoitteen saavuttamisessa.

Useissa Helsingin seudun kunnissa on kunnianhimoisia kasvutavoitteita pyöräliikenteelle: esimerkiksi Helsinki pyrkii nostamaan pyörämatkojen osuuden nykyisestä noin 10 prosentista 15 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä, ja Espoo tavoittelee pyöräliikenteen osuuden kaksinkertaistamista 15 prosenttiin vuoteen 2024 mennessä. Tavoitteet pyöräliikenteen kasvulle edellyttävät vahvaa panostusta pyöräliikenteen olosuhteisiin.

MAL 2019:n valmistelun yhteydessä laadittiin diplomityö aiheesta Pyöräliikenteen edistäminen Helsingin seudulla – paikkatietotarkastelu pyöräliikenteen potentiaalin tunnistamiseksi (Aalto-Setälä 2018). Työssä tarkasteltiin väestön sijoittumisen suhdetta arkipäiväisiin liikkumisen kohteisiin ja tunnistettiin ne alueet, joilla ihmisillä on parhaimmat mahdollisuudet tyydyttää liikkumistarpeensa pyörällä. Tulokset osoittava, että potentiaalisimmat alueet pyöräliikenteen kannalta löytyvät lähes poikkeuksetta tarkastelualueen kuntien keskuksista ja alakeskuksista (kuva 19). Kaikilla tarkastelualueen kunnilla on paljon parantamista vaativaa pyöräliikenteen infrastruktuuria ja useita kohteita, joista se puutuu kokonaan.



Kuva 19. Pyöräliikenteen potentiaali Helsingin seudulla (Aalto-Setälä 2018).

MAL 2019:ssä esitetyt pyöräliikenteen edistämistoimenpiteet ovat

- toteutetaan autoliikenteelle kilpailukykyinen seudullinen pyöräliikenteen pääverkko
    - yhteensä n. 900 km
    - ensisijaisia toteutettavia yhteyksiä 82 km pääkaupunkiseudulla (PYSYKE-työ)
    - KUUMA-kunnissa n. 100 km *[täsmennetään lausuntovaiheessa KUHA-kokonaisuuden tarkastelun yhteydessä]*
- pilotoidaan pyöräilyn ketterien kokeilujen nelivuotinen ohjelma
- edistetään sähköpyörien yleistymistä
    - sähköpyöriä voidaan sisällyttää kaupunkipyöräjärjestelmiin

- mahdollistamalla asunto-osakeyhtiölaissa taloyhtiöiden omistamat yhteiskäyttöiset sähköpyörät (ja sähköautot).
- laadukas ja turvallinen pyörien liityntäpysäköinti edistää käyttöä osana matkaketjua

- kaupunkipyöräjärjestelmien laajentaminen seudulla
  - laajennetaan nykyisen järjestelmän kattavuutta lisäämällä asemia ja pyöriä uusille asuinalueille.
  - yhteentoimivuus nykyisen Helsingissä ja Espoossa toimivan järjestelmän kanssa.

- toimenpiteiden toteutumisen varmistamiseksi tarvitaan seudullista koordinointiresurssia
  - koordinointityön päätarkoitus on edistää pääverkon toteutusta yhteistyössä seudun kuntien ja valtion kanssa sekä vetää nopeiden kokeilujen pilottia.

Seudullinen pyöräliikenteen pääverkko

Laadukas pyöräliikenteen infrastruktuuri (pyörätiet, -väylät ja -kaistat) on useiden tutkimusten mukaan keskeisin tapa vaikuttaa kulkumuodon valintaan ja kasvattaa pyöräliikennemääriä. Laadukas, eheä ja kattava pyöräliikenteen verkko on myös enemmän kuin osiensa summa.

Helsingin seudulla on noin 5800 km pyöräteitä, joten pääverkko edustaa siitä vajaata 16 prosenttia. Vuonna 2012 määritellystä verkosta 714 km on varsinaista pääverkkoa ja 186 km baanoja (ent. laatukäytäviä). Pääverkon priorisointia ja tarkistusta tehtiin vuonna 2014 (kuva 20) ja edelleen vuonna 2016-2017. Vuonna 2017 valmistuneessa selvityksessä osoitettiin 82 kilometriä keskeisintä pääkaupunkiseudulle sijoittuvaa pyöräväylästöä, jonka toteuttaminen parantaisi pyöräilyn kilpailukykyä eniten. Priorisointi perustui kartoitettuihin laatupuutteisiin, käyttäjämääriin, matkojen pituuksiin sekä kuntarajoja ylittävien pyöräilijöiden osuuteen. Näistä 82 kilometristä keskeisimmiksi nousivat tarkastelussa seuraavat yhteydet:

- Itäbaana – Länsibaana (välillä Kalasatama – Matinkylä)
- Pohjoisbaana (Rautatieasema – Tikkurila)
- Kuusisaarenbaana – Pasilanbaana (Keilaniemi – Arabianranta)
- Rantaradanbaana/Pitäjänmäenbaana (Leppävaara – Huopalahti – Pasila)
- Tarvonbaana/Munkkiniemenbaana (Leppävaara – Munkkiniemi – Ruoholahti).

Baanaverkkoa toteutettaessa noudatetaan yhtenäistä, syksyllä 2018 valmistuneen Baanakonseptioppaan mukaista ilmettä ja elementtejä.

KUUMA-kuntien yhteystarpeista suurin osa sijoittuu erityisesti Uudenmaan ELYn verkolle, jonka toteutusmäärärahat ovat olleet riittämättömät jo pitkään. Niin pääkaupunkiseudulla kuin erityisesti KUUMA-kunnissa pyöräliikenteeseen kohdistettavia investointeja on välttämätöntä nostaa nykyisestä, mikäli pyöräliikenteen kulkutapaosuutta todella halutaan kasvattaa.

Pyöräilyn ketterät kokeilut

Uudet ratkaisut edellyttävät usein vanhojen tapojen muuttamista tai ainakin uusien tuomista vanhojen rinnalle. Nelivuotisen kokeiluohjelmapilotin tarkoituksena on löytää parhaita ratkaisuja pyöräliikenteen edistämiseksi mitä monipuolisimmilla tavoilla ja tarjota ympäristö kokeiluille, joita seudun yritykset, kunnat ja muut sidosryhmät voivat toteuttaa yhdessä käyttäjien kanssa.

Kokeilussa palveluita tai ideoita toteutetaan aikaisessa vaiheessa sen sijaan, että testikäytössä olisi lähes valmis tuote tai palvelu. Nopeiden kokeilujen avulla voidaan luoda uudenlaisia pyöräliikenteen palveluita ja päästä nopeasti eteenpäin niiden tarjoamisessa. Yrityksiä nopeat kokeilut voivat palvella erityisesti silloin, kun varhaista prototyyppiä halutaan kokeilla oikeassa ympäristössä ja saada siihen palautetta käyttäjiltä. Pilotti voi koostua esimerkiksi vuosittaisesta hausta, johon mikä tahansa toimija voi osallistua, mikäli on valmis

panostamaan kokeiluun myös omia resurssejaan. Pilottiohjelma tarjoaa kokeiluille rungon ja resursseja sekä auttaa kokeilijoita eteenpäin. Kokeilut tarjoavat pilotille dokumentoitua tietoa eri palveluiden ja ratkaisujen toimivuudesta ja vaikutuksista. (mukaillen Fiksu Kalasatama 2018). Toimenpide edellyttää pilotin ohjelmointia ja resursointia.

Sähköpyörät

Sähköpyörän sähkömoottori toimii poljettaessa ja kytkeytyy pois viimeistään nopeudessa 25 km/h. Sähköavustus tekee pyöräilystä kevyempää ja vähentää esimerkiksi ylämäkien rasittavuutta. Tutkimusten mukaan sähköpyörä lisää poljettavia matkanpituuksia jopa 40-50 prosenttia tehden pyöräilystä varteenotettavan vaihtoehdon myös seudullisilla matkoilla. Sähköavusteisten pyörien toimintasäde vaihtelee noin välillä 30-70 km (yhdellä latauksella). Kansainvälisten tutkimusten mukaan 25-46 % sähköpyörien käyttäjistä on entisiä autoilijoita. (Liikennevirasto 2015).

Kiinnostus sähköpyöriä kohtaan ja niiden käyttö on kasvussa kansainvälisesti ja myös Helsingin seudulla. Vuonna 2017 tehdyn MAL-barometrin mukaan yli 15-vuotiaista Helsingin seudun asukkaista yhdellä prosentilla oli käytössään sähköpyörä. Runsasta vuotta myöhemmin tehdyn MAL-barometrin 2018 mukaan osuus oli kasvanut jo kahteen prosenttiin. Kiinnostus hankkia sähköpyörä oli myös kasvanut reilussa vuodessa kuudesta prosentista kymmeneen prosenttiin.

Kaupunkipyörät

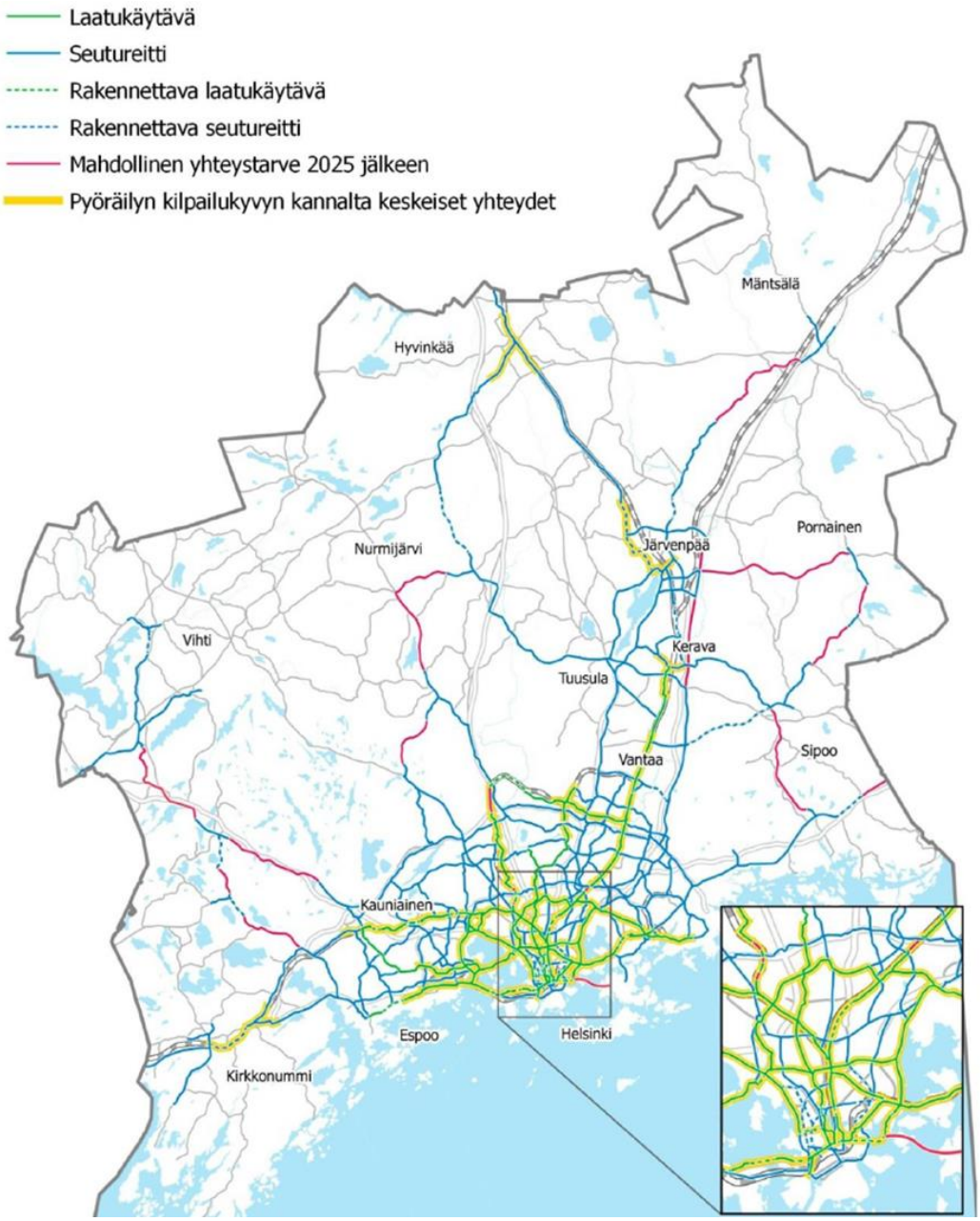
Kaupunkipyöräjärjestelmä on todettu toimivaksi ja arvostetuksi tavaksi edistää pyöräliikennettä. Kaupunkipyörä on kaikkien käytettävissä oleva polkupyörä, jonka käyttäminen edellyttää rekisteröitymistä palveluun ja käyttöoikeuden ostamista joko päiväksi, viikoksi tai kaudeksi (1.4.-31.10.2018). Kaupunkipyörät näkyvät hyvin kaupunkikuvassa ja voivat osaltaan madaltaa kynnystä pyöräillä. Ne myös helpottavat liityntää joukkoliikennejärjestelmään ja sujuvoittavat siten liikkumista.

Helsingin seudulla on kaupunkipyöriä Helsingin kantakaupungissa, Lauttasaaressa, Munkkiniemessä sekä Espoon Matinkylässä, Olarissa, Niittykummussa, Tapiolassa ja Leppävaarassa yhteensä 2550 pyörää 255 asemalla.

Vuonna 2017 kaupunkipyörillä tehtiin yhteensä 1,5 miljoonaa matkaa. Yli puolet matkoista (60 %) teki noin viidennes käyttäjistä. 80 % matkoista tekivät ne, jotka asuvat kaupunkipyöräaseman alueella. Kaupunkipyörien käyttäjille suunnatussa kyselyssä vuonna 2017 (N=7940) palveluun oltiin tyytyväisiä. Vastanneista käyttäjistä 31 % kertoi saaneensa kaupunkipyöristä myös rahallisia hyötyjä ja 69 % ajallisia säästöjä. Lisäksi 14 % vastaajista kertoi kaupunkipyörän korvanneen automatkoja. Kyselyyn vastanneista 73 % oli helsinkiläisiä ja 8,5 % espoolaisia, mutta käyttäjiä oli kaikista Helsingin seudun kunnista ja seudun ulkopuoleltakin. Kaupunkipyöräjärjestelmän käytettävyyden näkökulmasta onkin keskeistä, että järjestelmiä laajennettaessa yhdellä rekisteröitymisellä voi käyttää kaupunkipyöriä kaikissa seudun kunnissa.

Seudullinen koordinointiresurssi

Pyöräliikenteen pääverkon toteuttaminen on ollut yhtenä pyöräliikenteen edistämisen kärkihankkeista seudullisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa jo pitkään ilman merkittäviä edistysaskeleita. Yhtenäisen, toimivan pääverkon toteuttaminen ja ylläpito edellyttävätkin uusia tapoja varmistaa verkon toteutus. Koordinointityön päätarkoitus on etsiä ja ottaa käyttöön näitä uusia tapoja laadukkaan, kuntarajat ylittävän, yhtenäisen pääverkon toteuttamisen varmistamiseksi.



Kuva 20. Helsingin seudun keskeiset pyöräliikenteen yhteydet (2014).

Liikenteen uudet palvelut ja teknologiat tukemaan kestävää liikkumista

Tehtyjen analyysien perusteella yhteiskäyttöisillä liikennepalveluilla on markkinapotentiaalia Helsingin seudulla. Kyytien jakaminen on merkittävä keino vähentää liikennesuoritetta, kun taas yhteiskäyttöautot tukevat autotonta elämäntapaa. Jaettujen kyytien suurin potentiaali on säännöllisessä työmatkaliikenteessä, varsinkin pidemmillä seudun alakeskuksista lähtevillä matkoilla. Yhteiskäyttöautojen kysyntä jakaantuu tasaisemmin koko seudulle. Markkina on suuri, ja julkisen toimijan ohjauksella on oltava merkittävä rooli. On tärkeää, että kulkumuotojakauman muutokset tapahtuvat pääosin henkilöautoliikenteestä, eivätkä joukkoliikenteestä, kävelystä tai pyöräilystä. Tässä olennaista on erityisesti liikennepoliittinen ohjaus, kuten henkilöautoliikenteen hinnoittelu ja pysäköintipolitiikka.

Vuokrattavien henkilöautojen lisääntyminen nopeuttaa tehokkaasti autokannan uusiutumista ja alentaa henkilöliikenteen aiheuttamaa päästökuormitusta.

Toimenpiteet:

- Lippujärjestelmien yhteentoimivuutta parannetaan
- Kyydinjakopalveluja suunnataan ja tuetaan erityisesti alueilla, jossa ne kilpailevat henkilöauton kanssa ja jossa palvelut eivät edisty markkinaehtoisesti
    - Kutsuohjatun järjestelmän pilotti
    - Kyydinjakoalustojen tukeminen
- Kunnat ja muut vastuutahot suunnittelevat ja toteuttavat tarkoituksenmukaisella tasolla infratoimet, jotka ovat edellytyksenä kyydinjako ja first/last mile –palveluille keskeisissä solmupisteissä
- Laaditaan seudullisena yhteistyönä yhteiskäyttöautojen edistämissuunnitelma
- Tieliikenteen automatisaatioon varaudutaan

Lippujärjestelmien yhteen toimivuuden parantamisella tavoitellaan käyttäjille helposti ostettavia matkoja, joihin riittää yksi lippu. Maksamiseen ja tilaamiseen sovitetaan myös muuta liikennepalveluiden tarjontaa, esimerkiksi liityntäpysäköintiä. Yhtenä keinona on markkinaehtoisen liikenteen kanssa tehtävät sopimukset lippujen yhteiskäyttöisyyttä koskien (esim. HSL-alueen U-liikenne). Hyödynnetään liikennepalvelulain mukaisia mahdollisuuksia muun muassa lipunmyyntirajapintoja avaamalla. Lippujen ristiin käyttöä voidaan myös edellyttää esimerkiksi ELY-alueen kilpailutuksissa.

Julkiset toimijat (kunnat/HSL) laativat yhteisen määrätietoiseen toteutukseen tähtäävän suunnitelman, jossa määritellään yhteiskäyttöautoille tarjottavien pysäköintipaikkojen edistämistoimet sekä toteutuspolku. Yhteiskäyttöautojen edistämistoimet tulee painottaa vähäpäästöisiin ajoneuvoihin. Suunnitelmassa tulee tarkastella myös latausmahdollisuuksia.

Kunnat ja muut vastuutahot suunnittelevat ja toteuttavat tarkoituksenmukaisella tasolla infratoimet, jotka ovat edellytyksenä kyydinjako ja first/last mile –palveluille keskeisissä solmupisteissä. Uudenlaiset liityntäkokeilut ovat yksi tapa tuoda liikenteen uusia palveluja testattavaksi seudun eri osiin. Kokeilukohteina esimerkiksi yhteiskäyttöautopalvelut sekä markkinaehtoiset OnDemand-liikennepalvelut (digitaaliset tilaukset). Palveluiden yhdistäminen julkisen sektorin joukkoliikenneinformaatioon on keino tuoda uusille palveluille näkyvyyttä. Pilottikohteina voivat toimia esimerkiksi sellaiset asemanseudut ja solmupisteet, joilla ei ole perinteistä bussiliityntää.

Kansalaisten itse tuottamien ja jakamien kuljetusten (C2C) tukeminen mahdollistaa vähäisen kysynnän ajankohtien ja poikkeuksellisten asiointisuuntien palvelemisen. Tämä voi olla ratkaisu esimerkiksi ilta-, viikonloppu- ja harrastuskyytien tarjontaan alueilla, joilla perinteinen joukkoliikenne ei palvele riittävän monipuolisesti. Julkinen sektori voi helpottaa uusien yhteisöllisten palveluiden käyttöä ja kestävän liikkumisen palveluiden yleistymistä yhdistämällä palveluiden informaation muuhun joukkoliikenneinformaatioon tai luomalla avoimiin rajapintoihin perustuvan teknisen palvelualustan. Jaettujen kuljetusten tunnettavuutta voidaan lisätä lisäksi pilottihankkeella, jossa selvitetään soveltuvien kyydinjakopalveluiden käyttöä ja valitaan esimerkiksi erilaisia harrastusryhmiä mukaan pilottiin. Julkisen sektorin toimenpiteenä on kyytien jakamiseen liittyen etenkin lisätä tietoisuutta ja hyväksyttävyyttä erilaisille palveluille.

Liikenteen automatisaatioon varautumista jatketaan automaattibussien piloteilla sekä osallistumalla valtakunnallisten toimenpidesuunnitelmien edistämiseen. Datan keräämisen ja hyödyntämisen keinot ovat tässä keskeisessä roolissa. Myös rekkojen letka-ajokokeilua käynnistetään seudulla tai osallistutaan valtakunnallisiin kokeiluihin.

Tieliikenneverkkoa kehitetään tavara- ja joukkoliikenne edellä

Helsingin seudun liikennejärjestelmä pohjautuu tulevaisuudessa yhä vahvemmin raideliikenteeseen. Tieliikenteellä on kuitenkin oma vahva roolinsa erityisesti logistiikassa ja pitkämatkaisessa liikenteessä. Tieinvestoinnit kohdistetaan valtakunnallisesti merkittäviin ja tavaraliikenteen toimivuutta parantaviin kohteisiin. Yleistä liikenteen toimivuutta parannetaan liikenteen hallinnan keinoin. Merkittävin toimenpide tieliikenteen ruuhkautumisen rajoittamiseksi ja toimivuuden varmistamiseksi on ajoneuvoliikenteen hinnoittelu.

Päätieverkon ja logistiikan toimintavarmuutta vahvistetaan vuoteen 2030 mennessä ajoneuvoliikenteen hinnoittelun lisäksi seuraavilla toimenpiteillä:

- Helsingin seudun pääväylien liikenteenhallinta
- Raskaan liikenteen palvelualueet
- Kehä III kehittäminen välillä Askisto-Pakkala
- Lahdenväylän (Vt 4) lisäkaistat Kehä III-Koivukylänväylä sekä Koivukylänväylä-Kulomäentie
- Logistiikan poikittaisyhteyksien kehittäminen valtateiden 3 ja 4 välillä (ensimmäisessä vaiheessa Järvenpää – kt 45)
- Pidetään pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkon jäsentelytyön mukainen palvelutaso lähtökohtana verkon muutoksille

Helsingin seudun pääväylät ovat Suomen vilkkaimmin liikennöityjä maanteitä. Pääväylien toimintavarmuus on keskeistä niin seudun sisäisen kuin valtakunnallisen henkilö- ja tavaraliikenteen kannalta. Seudun sisäisessä liikenteessä suurimmat liikennemäärät ovat Kehä I:llä, jolla on eniten liikennettä koko Suomessa. Suunnitelmassa erityinen painopiste pääväylien kehittämisessä on logistiikan keskeisissä yhteyksissä sekä valtakunnan tason yhteyksissä.

Syksyllä 2018 valmistellaan asetusta maanteiden ja rautateiden runkoverkosta. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella määriteltäisiin valtakunnallinen runkoverkko ja sen palvelutaso. Maanteiden runkoverkko palvelee ennen muuta pitkämatkaista liikennettä. Elokuun alussa 2018 voimaan tulleen liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevan lain perusteluissa on kerrottu runkoverkon palvelutasosta, joka on muuta tieverkkoa korkeampi. Palvelutasolla tarkoitetaan muun muassa turvallisuutta, kustannustehokkuutta sekä matka-aikaa ja sen ennustettavuutta. Lausunnoilla olleeseen runkoverkkoehdotukseen kuuluvat Helsingin seudulla valtatiet 1, 2, 3, 4, 7 ja 25 sekä Kehä III Turunväylän ja Porvoonväylän välisellä osuudella.

Pääväylillä on paljon raskasta liikennettä. Liikennemäärät ovat kasvaneet yli 20 % kymmenessä vuodessa. Ruuhkat ovat levinneet yhä laajemmalle ja kestävät ajallisesti pidempään. Päivittäin on yllättäviä häiriötilanteita, joista suurin osa on liikenneonnettomuuksia. Koko maan suurimmat henkilövahinko-onnettomuustiheydet löytyvät pääkaupunkiseudun kehäteiltä ja säteittäisiltä pääväyliltä.

Helsingin seudun pääväylien liikenteen hallinnan toimenpiteiden avulla parannetaan liikenteen sujuvuutta ja välityskykyä, vähennetään häiriötilanteita ja tehostetaan niiden hoitamista, jolloin matka-aikojen ennakoitavuus paranee. Myös liikenneonnettomuuksien määrä ja vakavuus vähenevät. Hankekokonaisuuden kustannusennuste on 20 miljoonaa euroa arvioidun toteutusajankohdan hintatasossa. Hankkeen hyötykustannussuhteeksi on arvioitu 3,4.

Liikenneturvallisuutta taataan raskaan liikenteen kuljetusten ajo- ja lepoaika-asetuksella. Helsingin seudulla ei kuitenkaan ole riittävästi taukopaikkoja tarjolla lakisääteisten taukojen pitämistä varten. Akuutti tarve on noin 400 raskaan liikenteen autopaikkaa. Erityisesti ympärivuorokautisia palveluita tarjoavat paikat ovat ylikuormitettuja. Raskaan liikenteen palvelualueet digitaalisine järjestelmineen vastaavat tähän puutteeseen. Vuoteen 2030 mennessä toteutetaan puuttuvat palvelualueet ensin Hämeenlinnanväylälle (Vt 3) ja Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöön (Kehä III) sekä myöhemmin Vt 1:lle. Lahdenväylälle (Vt 4) etsitään toteuttamiskelpoinen paikka. ELY-keskus on koordinointivastuussa raskaan liikenteen palvelualueiden osalta. Kohteet rahoitetaan ja toteutetaan valtion, kohdekunnan, sijaintikunnan ja yksityisen toimijan kesken valmisteltavan vastuunjako- ja toteuttamismallin mukaisesti *[vastuunjako- ja toteuttamismalli valmistuu lausuntovaiheessa]*. Hyvin alustava kustannusennuste on pelkän pysäköintikentän osalta noin 20 miljoonaa

euroa *[kustannusennuste tarkentuu loppuvuoden 2018 kuluessa]*. Lisäksi tarvitaan katu- ja liittymäjärjestelyjä sekä palvelurakenteen edellyttämä infrastruktuuri. Lisäksi toteutetaan palvelualueisiin liittyvä tietojärjestelmä, jolla varaaminen, maksaminen, mahdollinen clearing rahoittajien suuntaan sekä datan saanti alueiden käytöstä mahdollistetaan.

Liikenteen hallinnan toimenpiteiden lisäksi päätieverkon toimintavarmuutta vahvistetaan palvelutasolähtöisesti myös infraa kehittämällä. Toimenpiteet kohdistetaan valtakunnallisesti merkittäville verkon osille Kehä III:lla ja Lahdenväylällä sekä täydennetään puuttuvia logistiikan poikittaisyhteyksiä valtateiden 3 ja 4 välillä. Infrahankkeiden suunnittelu- ja toteutusvastuu on Liikennevirastolla ja ELY-keskuksella.

Logistiikan toimintaedellytykset Helsingin seudulla varmistetaan kehittämällä nykyistä verkkoa ja täydentämällä logistiikan yhteyspuutteita Keski-Uudellamaalla. Logistiikan kannalta keskeisiä ovat valtakunnallisesti merkittävät yhteydet (E18, vt 3 ja vt 4 sekä Vuosaaren sataman ja Helsinki- Vantaan yhteydet), logistiikan laatureitit (vt 25, mt 148 ja Sköldvikin satamayhteydet) sekä muut tärkeät logistiikan ja jakelun yhteydet (kt 55, Kehä I, päätieyhteydet Kehä I ja Kehä III välillä sekä yhteydet Länsisatamaan). Valtatie 25 (Hanko–Hyvinkää–Mäntsälä) ja kantatie 55 (Mäntsälä–Porvoo) muodostavat yhdessä Uudenmaan pohjoisen kehätien, ns. Kehä V -yhteyden, joka on logistiikan kannalta merkittävä.

Logistiikan painopiste on siirtymässä Kehä III:n tasolta pohjoisemmaksi. Keski-Uudeltamaalta puuttuvat kuitenkin selkeät ja laadukkaat logistiikan poikittaisyhteydet valtateiden 3 ja 4 väliltä valtatien 25 ja Kehä III:n välisellä alueella. Raskaan liikenteen kannalta poikittaisyhteyksien puutteet johtavat joko lisäkustannuksia aiheuttaviin pidempiin reitteihin tai liikenteen hakeutumiseen alemmalle tie- ja katuverkolle. Vuoteen 2030 mennessä toteutetaan Järvenpää–kantatie 45 yhteys. Yhteys palvelee ennen muuta pitkämatkaista tavaraliikennettä. Lentoaseman pohjoispuolinen ns. Kehä IV -tason yhteys (maantie 152) on tärkeä maankäytön (mm. Tuusulan Focus-alueen) kehittämisen kannalta ja palvelee eri tarpeita kuin pohjoisempi yhteys. Myös sen suunnitteluvalmiutta edistetään ja se voidaan toteuttaa vaiheittain maankäytön niin edellyttäessä. Pitkällä tähtäimellä logistiikan kehittämispolkuun kuuluu myös varautuminen Itäisen radanvarsitien ja Hyvinkään itäisen ohikulkutien toteuttamiseen.

Suunnitelma sisältää tiemaksut, joita selvitetään tarkemmin kappaleessa 4.4. Tiemaksut vähentävät henkilöautoliikenteen määriä ja lisäävät joukkoliikenteen matkustajamääriä. Suhteellisen pienet liikennemäärämuutokset voivat vaikuttaa erittäin suuresti ruuhkautuvuuteen ja sen tuomiin matka-aikavaihteluihin. Ilman tiemaksuja tieverkon kehittämistarpeet ovat monin kerroin suuremmat kuin tiemaksuilla. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta määrätään laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on 12-vuotinen ja se laaditaan eri hallinnonalojen, alueellisten toimijoiden ja elinkeinoelämän edustajien välisessä laajassa yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön johdolla. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan seuraavalla hallituskaudella (2019-). Helsingin seutu on aktiivisesti mukana tässä ja tuo kaupunkiseutunäkökulmaa työhön.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kannalta keskeisiä matkustaja- ja tavaraliikenteen solmukohtia Helsingin seudulla ovat:

- Helsinki-Vantaan lentoasema
- Satamat
- Valtakunnalliset matkustajaterminaalit: Helsingin keskusta, Pasila, Tikkurila, Leppävaara

Valtakunnallisten liikenteen solmukohtien parantaminen ja niiden saavutettavuuden varmistaminen edellyttävät laajaa ja jatkuvaa yhteistyötä toimijoiden, erityisesti kunta- ja valtio-osapuolen välillä.

Valtio toimii yhtä kaupunkia tai kaupunkiseutua laajemman alueen liikenteen edunvalvojana. Valtion intressi Helsingin seudun tieverkolla liittyy valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuuteen sekä teihin, joilla on erityistä merkitystä seudulliselle tai seutujen väliselle liikenteelle. Myös liikenneyhteydet, jotka johtavat valtion intressissä oleviin liikennekohteisiin ovat valtion kiinnostuksen kohteita. Helsingin seudulla tällaisia ovat tieliikenteen kannalta Helsinki-Vantaan lentoasema, Kampin linja-autoliikenteen kaukoliikenneterminaali sekä Vuosaaren satama ja Länsisatama.

Jos nykyisin valtion hallinnoimia teitä muutetaan kaduiksi esimerkiksi bulevardisoinnin yhteydessä, tarvitaan seudullinen toimintamalli huolehtimaan seudullisesti ja valtakunnallisesti merkittävän liikenneverkon toimivuudesta. Se tarkoittaa muun muassa yhteisiä liikenteenhallinnan linjauksia, liikennejärjestelyjen

yhteissuunnittelua ja rakennustöiden ajoituksen synkronointia niin, että liikenneverkon toimintavarmuus ja matka-aikojen ennakoitavuus säilyvät hyväksyttävällä tasolla myös pitkäkestoisten rakennustöiden aikana.

Datan avulla optimoidaan liikennejärjestelmää

Liikennealalla on tapahtumassa lähivuosikymmeninä suuria muutoksia, jotka edellyttävät datan entistä parempaa hyödyntämistä: automaattisten ajoneuvojen ennakoidaan tulevan yleiseen käyttöön, liikkumispalvelu- ja liikennöintimarkkinat avautuvat kilpailulle. Digitaalisen teknologian kehitys muuttaa kuluttajien odotuksia esimerkiksi reaaliaikaista informaatiota kohtaan ja samalla reaaliaikaisen datan kerääminen halpenee ja helpottuu.

Keskeisiä toimenpiteitä datan hyödyntämiseksi ja tiedonkeruun mahdollistamiseksi ovat:

- Nykyisten datavarantojen inventaari sekä mahdollisuuksien tunnistaminen (mm. parkkihallit, nopeusvalvontakamerat, julkisen liikenteen ajoneuvojen paikannus)
- Aktiivinen rooli verkottuneiden ajoneuvojen datanvaihdon standardien kehityksessä
- Avoimuuden ja datan käyttöoikeuksien määrittely hankinnoissa sekä datan jakamisen mallien kokeileminen (sopimuksin ja toimintatavoin) yritysten kanssa
- Liikkumisdatan avaaminen loppukäyttäjien ja palvelutuottajien käyttöön (esim. nousijamäärät tunneittain ja parkkipaikkojen saatavuus)
- Verkkotason liikennevalo-ohjausmenetelmä
- Muuttuvien nopeusrajoitusten aktiivinen käyttö
- Liikenteen ruuhkatietopalvelu

Varaudutaan valtakunnallisesti tärkeisiin ratayhteyksiin

Helsingin seudun kytkeminen nopeilla raideyhteyksillä muihin Suomen kaupunkiseutuihin sekä Pietarin ja Tallinnan suuntiin on pitkällä tähtäimellä erittäin tärkeää. Kaavoituksessa ja suunnittelussa tulee varautua siihen, että Uusimaa-kaavassa esitettyjä pitkän aikavälin varauksia voidaan toteuttaa. Tunnistettuja yhteystarpeita ovat esimerkiksi Lentorata, Helsinki-Turku nopea ratayhteys (ja Länsirata), Helsinki-Tallinna tunneli sekä Itärata.

MAL 2019 –suunnitelman liikenneinvestoinnit

Päätetyt/rakenteilla olevat hankkeet (Ve0)

Klaukkalan ohikulkutie
Pasila-Riihimäki 1. vaihe, Pasilan läntinen lisäraide ja Helsingin ratapihan toimivuuden parantaminen
Länsimetro Matinkylä-Kivenlahti
Raide-Jokeri
Kruunusillat

Liikenneinvestoinnit vuoteen 2030 mennessä

Jatkuvat kehittämisohjelmat

Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA)	300 M€ (30 M€/vuosi)
Pyöräliikenteen pääverkko	200 M€ *
Helsingin raitioliikenteen kehittämisohjelma	60 M€
Helsingin seudun pääväylien liikenteenhallinta	20 M€
Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma	80 M€ *
Meluntorjunnan toimenpidepaketti	67 M€ *
Raskaan liikenteen palvelualueet	20 M€

* Voivat toteutua osittain tai kokonaan KUHA-kokonaisuudessa

Pikaraitiotieverkon kehittäminen

Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema	260 M€
Vihdintien pikaraitiotie Pohjois-Haagaan	48 M€
Viikin-Malmin pikaraitiotie	200 M€
Tuusulanväylän pikaraitiotie Käskynhaltijantielle	25 M€
Matinkylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara	182 M€

Raskas raideliikenne

Rautatieliikenteen toimintamallit ja pienet infratoimet	
Pisararadan liikennöintisuunnitelman ja ratasuunnitelman tarkistus	
Metron kapasiteetin varmistaminen	
− Metron kääntöraide Matinkylässä	100 M€
− Metron automatisointi	226-277 M€
Espoon kaupunkirata Leppävaara-Espoo	230 M€
Pasila - Riihimäki kapasiteetin parantaminen 2. vaihe	273 M€
Lähijunaliikenteen seisontavarikot (Päärata ja Rantarata)	50 M€
Vyöhykeliikenteen kalustoratkaisut (LVM)	
Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmä ERTMS taso 2	
Valmius aloittaa Pisararadan rakentaminen	

Liittymät, jotka edellytyksenä maankäytön kehittymiselle

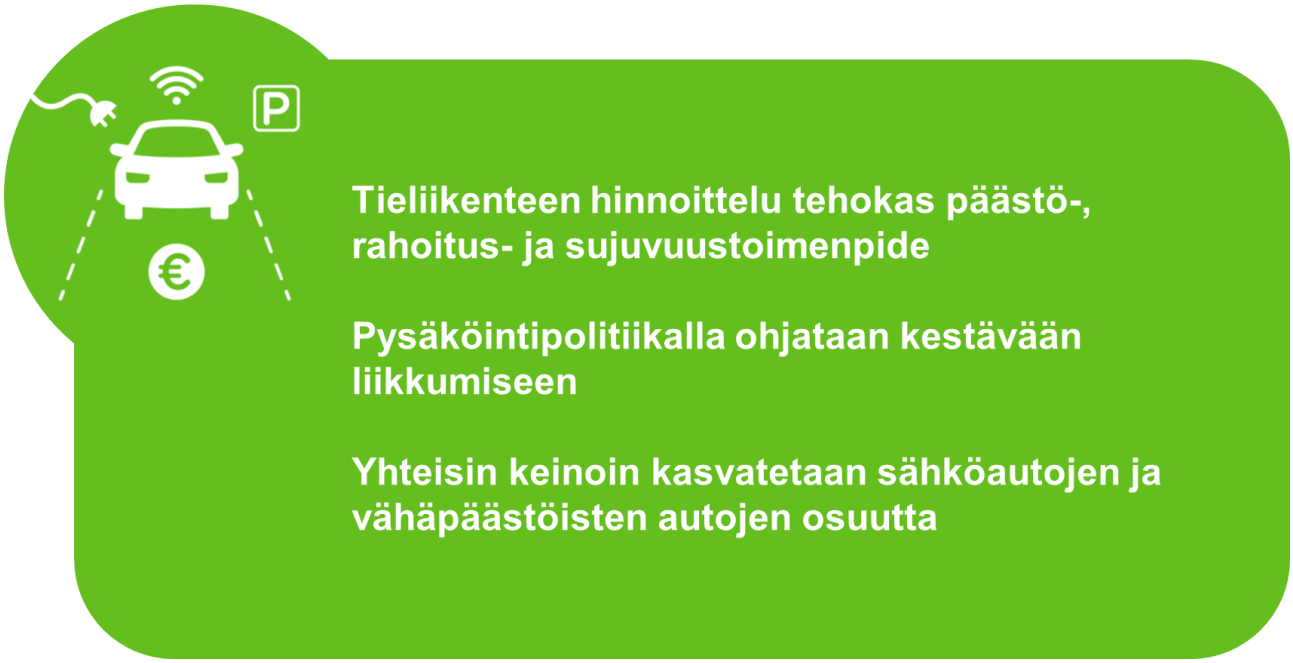
Malmin lentokenttäalueen yhteydet (Tattarisillan liittymä, Kehä I ja Lahdenväylä)	93 M€
Kuninkaantammen eritasoliittymä ja Hämeenlinnanväylän lisäkaistat	45 M€
Kehä I Maarinsolmu ja Hagalundin tunneli	46 M€ + tunneli
Lisäksi pienempiä maankäytön kehittymistä edistäviä liittymiä KUHA-hankkeina	

Tieverkon kehittäminen

Kehä III toimivuus (välillä Askisto - Pakkala)	40 M€
Lahdenväylän (Vt 4) lisäkaistat Kehä III-Koivukylänväylä	15 M€
Lahdenväylän (Vt 4) lisäkaistat Koivukylänväylä-Kulomäentie	18 M€
Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteydet	
− 1. vaihe Järvenpää – kt 45	40 M€
− Kehä IV –tason yhteyden (mt 152) suunnitteluvalmiutta edistetään	

4.4 Päästöjä vähennetään liikennesuoritetta pienentävin tiemaksuin sekä ajoneuvokantaa uudistaen

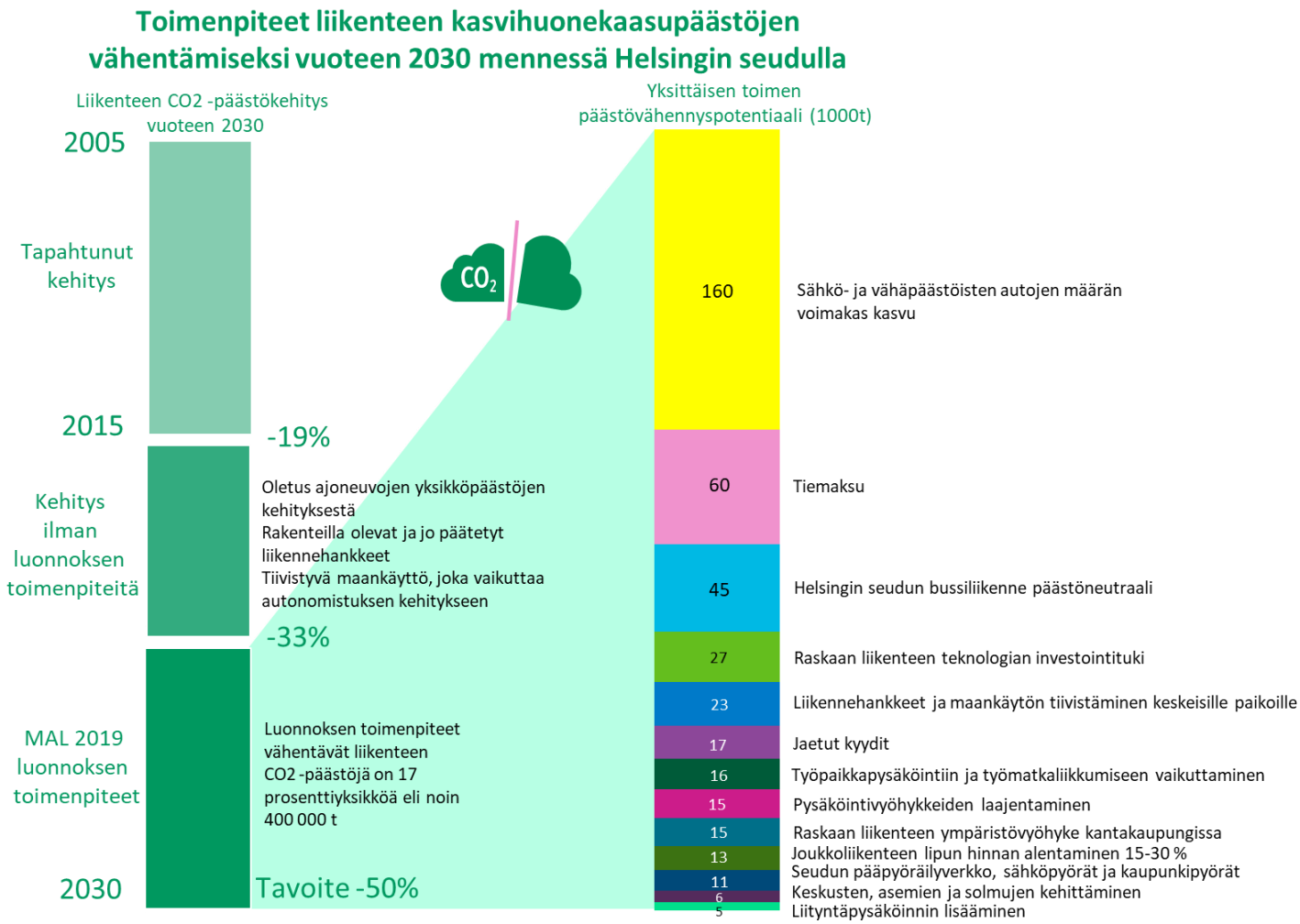
Liikenteen päästövähennystavoite saavutetaan vähentämällä tieliikenteen liikennesuoritetta mm. tiemaksuilla sekä ohjaamalla liikenteen energiankäyttöä tehokkaammaksi ja vähähiilisemmäksi. Tiemaksujen tuotot ohjataan seudun liikenteen palvelutason parantamiseen.



Liikenteen päästövähennystavoite perustuu Suomen sitoutumiseen Pariisin ilmastosopimukseen ja sen perusteella eri taakanjakosektoreille jaettuun päästövähennystavoitteeseen, joka liikenteen osalta on -50 % vuoteen 2030 vuoden 2005 tasosta. Tämä hyväksyttiin raamipäätöksessä MAL 2019 -suunnitelman velvoittavaksi tavoitetasoksi. Kunnilla on myös omia hiilineutraalisuutta koskevia kokonaistavoitteita, jotka voivat olla vielä kunnianhimoisempia, mutta toimenpiteet muilla sektoreilla eivät vähennä liikenteen päästöjä. MAL-suunnitelmaa laadittaessa on otettu huomioon myös kuntien hiilineutraalisuusohjelmissa olevia liikennettä koskevia toimenpiteitä. Asumisen osalta MAL-suunnitelmassa on lisäksi mukana toimenpiteitä, jotka koskevat asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentämistä ja edistävät siten osaltaan hiilineutraalisuustavoitteen toteutumista

Suunnittelun yhteydessä on tarkasteltu joukkoa liikennejärjestelmän toimenpiteitä, joilla liikenteen aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen määrää voidaan vähentää. Päästövähennystavoitteen saavuttaminen Helsingin seudulla on laskelmien mukaan mahdollista, mutta se edellyttää hyvin laajan toimenpideyhdistelmän toteuttamista. Tarkastelun mukaan tehokkain yksittäinen keino vähentää liikennesuoritetta ja sen aiheuttamia päästöjä on tiemaksu, eli ajoneuvoliikenteen hinnoittelu.

MAL-suunnitelman VE 0:ssa saavutetaan jo päätetyillä toimenpiteillä -33% päästövähennys. Suunnitelmaan on vaikutusten arviointia hyväksi käyttäen valittu riittävä määrä eri toimenpiteitä, joilla -50 % päästövähennys saavutetaan. Suunnitelma on kokonaisuudessaan rakennettu painottaen eri toimenpiteiden valinnassa niiden vaikutusta liikenteen päästöihin.



Kuva 21. MAL 2019 –suunnitelman keinot liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen.

Kuvan 21 vasen pylväs osoittaa v. 2005 jälkeen tapahtuneen kehityksen sekä jo päätettyjen liikennehankkeiden ja toimenpiteiden vaikutuksen liikenteen päästöihin. Näillä saavutetaan 33 % päästövähennys. Oikea pylväs osoittaa MAL 2019 suunnitelmassa esitettävät toimenpiteet ja niiden vaikutuksen liikenteen päästöihin. Päästövähennystavoite - 50 % saavutetaan esitettyjen toimenpiteiden kokonaisuudella, jossa eri toimenpiteet ja niiden vaikutukset kytkeytyvät myös toisiinsa.

Päästövähennyskeinoja ovat sähköautojen määrän voimakas kasvattaminen, tiemaksun avulla saavutettava pienempi liikennesuorite, bussiliikenteen päästöneutraalius koko seudulla, raskaan liikenteen paremman teknologian käyttöön ottaminen investointitukien avulla, uuden maankäytön sijoittaminen tiiviisti ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille yhdessä päästövähennystavoitetta painottaen valittujen liikenteen infrahankkeiden kanssa, jaetut kyydit henkilöautoilun sijaan, työpaikkapysäköinnin verotuskäytännön muuttaminen sekä työmatkaliikkumiseen vaikuttaminen yrityskohtaisin suunnitelmin, pysäköinnin hinnoittelun ja maksullisten pysäköintivyöhykkeiden laajentaminen, raskaan liikenteen ympäristövyöhykkeen käyttöön ottaminen kantakaupungissa, joukkoliikenteen lippujen hinnan alentaminen ohjaamalla tiemaksujen tuotosta 1/3 siihen lisäämättä kuntien subventiota, pyöräilyn edistäminen täydentämällä seudun pääpyöräilyverkkoa, laajentamalla kaupunkipyörien tarjontaa ja edistämällä sähköpyörien yleistymistä, keskusten, asemien ja liikenteen solmupisteiden kehittäminen sekä liityntäpysäköinnin lisääminen.

Eri toimenpiteitä ja niiden vaikutuksia on tarkemmin kuvattu muualla raportissa, toimenpidekorteissa sekä vaikutusten arvioinnin yhteydessä. Olennaista on koko keinovalikoiman mukana oleminen, yhtään esitettyä toimenpidettä tai ryhmää ei voida jättää pois ilman, että päästövähennystavoitteen saavuttaminen vaarantuu.

Tieliikenteen hinnoittelu tehokas päästö-, sujuvuus- ja rahoitustoimenpide

MAL 2019 -suunnittelussa on tutkittu ja arvioitu tieliikenteen hinnoittelua osana liikennejärjestelmän kokonaisuutta käyttäen pohjana HLJ 2015 -suunnitelman jatkotyönä v. 2016 tehtyä selvitystä ja ottaen huomioon uuden maankäytön ja sen mukaiset liikennemäärät.

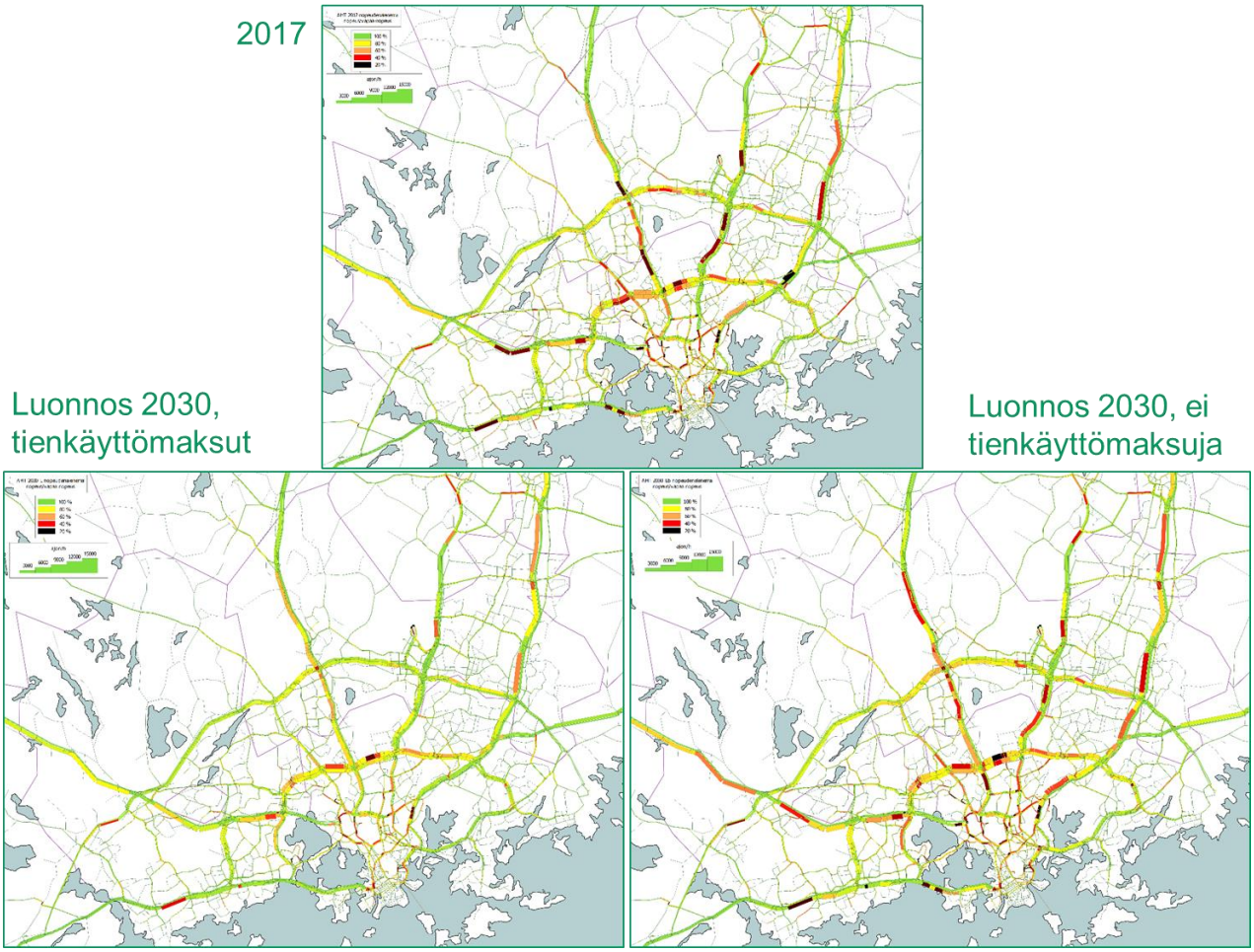
Hinnoittelua on tutkittu seuraavilla lähtöoletuksilla:

- Tuotoilla rahoitetaan seudun liikennejärjestelmän ja palvelutason kehittämistä. Tuottojen ei tule vähentää seudulle tulevaa valtion rahoitusta liikenteeseen
- Oletuksena, että kuntien joukkoliikenteen subventioaste säilyy nykyisellään ja tiemaksujen tuotoista 30 % ohjataan joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseen. Joukkoliikenteen lippujen hintoja voidaan alentaa tällöin koko seudulla keskimäärin 15-30 % painottuen erityisesti niille alueille, joiden asukkaisiin tiemaksut vaikuttavat eniten. 70 % tiemaksujen tuotoista ohjataan investointien rahoitukseen ja palvelutason parantamiseen
- Alemmat tiemaksut vähäpäästöisille/päästöttömille autoille
- *Nettotuotoiksi ns. täysillä hinnoilla on arvioitu 150 M€/vuosi*

Tiemaksut lyhentäisivät matka-aikoja jopa kymmenyksellä, tekisivät matka-ajoista ennustettavampia, sujuvoittaisivat matka- ja kuljetusketjuja mahdollistaen paremmin ennakoitavan matka-ajan sekä tekisivät liikkumisesta turvallisempaa.

Vaikutusten arvioinnin yhteydessä on tutkittu hinnoittelun kohdistumista seudun eri osiin ja asukasryhmiin. Tiemaksut kohdistuisivat kuitenkin vain alle 20 % aamuruuhkassa liikkuvista seudun asukkaista. Voimakkaimmin kustannusvaikutukset kohdistuisivat henkilöauton käyttäjiin asuntoalueen mukaan kantakaupungin alueella ja vähiten KUUMA-kuntien alueella. Asukasryhmien sisällä vaikutus olisi voimakkain suurituloisilla, jotka käyttävät eniten henkilöautoa. Hinnoittelun vaikutus yksityistalouksien vuosikustannuksiin vaihteli ollen enimmillään n. 700–1000 euroa. Tiemaksujen suuruus ei ole merkittävä verrattuna eri alueiden välisiin asumiskustannusten eroihin. Hinnoittelun vaikutus eri alueiden välisiin vetovoimatekijöihin edellyttää tarkempaa tutkimusta, joka on mahdollista tehdä tiemaksujärjestelmää tarkemmin suunniteltaessa ja arvioitaessa.

Vaikutusten arvioinnin yhteydessä on tutkittu myös liikennejärjestelmän toimivuutta ilman tiemaksuja. Tällöin ruuhkautuminen pahenisi merkittävästi useilla tiejaksoilla (kuva 22), päästötavoitetta ei saavutettaisi ja jouduttaisiin tekemään liikenteen ruuhkautumisen vuoksi suunniteltua enemmän lisäkaistoja ja muita toimenpiteitä. Tämä johtaisi sisällöltään, vaikutuksiltaan ja kustannuksiltaan täysin erilaiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, jolla ei saavutettaisi raamipäätöksessä yhteisesti hyväksyttyjä tavoitteita.



Kuva 22. Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen aamuhuipputunnissa 2017, 2030 tiemaksuilla ja 2030 ilman tiemaksuja (musta/punainen kuvaa ruuhkaisia kohtia, vihreä ruuhkattomia kohtia).

Liikenteen hinnoittelu on yksi harvoista tehokkaasti autoliikenteessä ajettuja kilometrejä vähentävistä toimenpiteistä, sillä vaikka jonkun muun kulkutavan (esim. joukkoliikenteen) kehittämistoimenpide lisää sen kulkutavan käyttöä, ei voida taata, että sen uudet käyttäjät tulevat juuri autoliikenteestä.

Liikenteen hinnoittelulla pyritään tilanteeseen, jossa tieverkon käyttäjät maksavat kulkutapansa valinnasta aiheutuvia haittoja. Henkilöauton käyttöä ohjaavat asukkaan omat tarpeet arjen sujuvuuden kannalta. He maksaisivat tien käytöstä, jos automatka on riittävän tärkeä, vaikka tarjolla olisi henkilöautolle kilpailukykyisiä vaihtoehtoja.

Päästövähennyskeinona tiemaksu on tehokkain, jos alkuvaiheessa vapautetaan vähäpäästöiset ajoneuvot maksusta, koska siten voidaan edistää vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuden kasvua.

MAL 2019 -suunnitelmaa laadittaessa on hyödynnetty myös Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän väliraportissa ”Hiiletön liikenne 2045 – polkuja päästöttömään tulevaisuuteen” esitettyjä keinoja, ottaen kuitenkin huomioon, että raportti on luonteeltaan skenaariotarkastelu. Tieliikenteen hinnoittelu on raportissa vahvasti esillä myös valtakunnan tasolla esitetyissä päästövähennyskeinoissa. Helsingin seudun etu on olla tieliikenteen hinnoitteluasiassa proaktiivinen ja aloittaa seudulle parhaiten sopivan hinnoittelumallin suunnittelu ja arviointi. Suunnitelmassa esitettävä tieliikenteen hinnoittelun toimenpidepolku on muotoiltu tiedostaen, että suunnittelun aikana ja mm. 5.9.2018 pidetyssä MAL-2019 seminaarissa asiasta on esitetty keskenään erilaisia mielipiteitä.

Toimenpidepolku tieliikenteen hinnoittelun käyttöön ottamiseksi:

- Käynnistetään seudullisen tiemaksujärjestelmän suunnittelu ja arviointi
  - Kehitetään seudulle sen eri osien erilaiset olosuhteet huomioon ottava tieliikenteen hinnoittelujärjestelmä, jonka vaikutukset ovat päästövähennystavoitteiden ja

ruuhkautumisen vähentämisen kannalta riittävät, mutta maksut eivät ole tienkäyttäjille kohtuuttomat.
    - Tiemaksujen tuotot kohdennetaan joukkoliikenteeseen ja maksujen haittoja kompensoiviin toimenpiteisiin ja hankkeisiin (esim. joukkoliikenteen hinnan alentaminen ja palvelutason parantaminen sekä KUHA- hankkeet)

- Käynnistetään lainsäädännön muuttaminen mahdollistamaan tiemaksujen käyttöön ottaminen kaupunkiseuduilla
    - Tiemaksujen tuotot kohdistetaan seudulle
    - Valtion muu liikennerahoitus seudulle ei vähene
    - Seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa päätetään, miten tiemaksun tuotot kohdistetaan
    - Samassa yhteydessä voidaan harkita myös laajempaa liikenteen verotusta koskevan lainsäädännön uudistusta

Mikäli edellytykset tiemaksujen käyttöön ottamiselle ovat olemassa, voidaan niitä kokeilla aluksi rajoitetusti ja päättää jatkosta kokeilusta saatujen kokemusten jälkeen.

Pysäköintipolitiikalla ohjataan kestävään liikkumiseen

Pysäköintipolitiikka on merkittävä ohjauskeino, jolla vaikutetaan liikennejärjestelmään, maankäytön suunnitteluun sekä asuntotuotantoon. Kunnat ovat määritelleet pysäköintipoliittisia suunnitelmia, jotka ohjaavat kaavoitusta ja muuta suunnittelua. Niillä pyritään vastaamaan asukkaiden ja yritysten tarpeisiin, mutta oikeilla toimilla voidaan myös ohjata kestävään liikkumiseen, ruuhkien vähentämiseen ja kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon.

Pysäköintipolitiikan toimenpiteet:

- Seudun kunnat laativat yhtenäiset pysäköintiperiaatteet ja sitoutuvat niihin

- Vaikutetaan työpaikkapysäköintiin ja työmatkaliikkumiseen

Yhtenäisillä ja seudun eri osien erilaisuuden huomioivilla pysäköintiperiaatteilla voidaan saavuttaa yhteisesti määriteltyjä tavoitteita, välttää toimintojen sijoittumista seudun kannalta epäedullisiin paikkoihin sekä ohjata liikkumista esimerkiksi hinnoittelulla. Niissä tulee määritellä pysäköinnin maksullisuuden laajenemisen periaatteet seudulla erityisesti hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilla. Liikkumisvalintojen ohjaamisen lisäksi rajallisen katutilan tulee näkyä maksullisuusalueissa ja niiden määrässä. Suuntana periaatteissa on pysäköintimaksujen kasvaminen nykyisillä maksullisilla alueilla sekä maksullisten alueiden laajeneminen.

Markkinaehtoisen pysäköinnin toteutuminen mahdollistetaan kunnan niin halutessa. Samalla tuodaan pysäköinnin todellinen hinta näkyväksi. Keskitetyllä pysäköinnillä paikkojen käyttö on tehokasta ja se on tonttikohtaista pysäköintiä joustavampi ratkaisu tulevaisuuden epävarmuudet huomioiden. Laadittavissa periaatteissa kannustetaan myös yhteiskäyttöautojen käytön sekä vähäpäästöisten/päästöttömien autojen osuuden lisäämiseen. Kunnat hyväksyvät yhteiset periaatteet hyödynnettäväksi kaavoituksessa ja muussa pysäköinnin suunnittelussa.

Pysäköintiratkaisuja määrittelevät kuntien lisäksi yksityiset tahot sekä työnantajat. Pysäköintiedun muuttamista verotettavaksi selvitetään ministeriöiden yhteistyöllä. Pysäköintietu eli ilmaisen pysäköintipaikan tarjoaminen työpaikalla on veroton etu, joka antaa henkilöautolle selvän kilpailuedun suhteessa kestäviin kulkumuotoihin. Esimerkiksi Ruotsissa työnantajan tarjoama pysäköintipaikka lasketaan veronalaiseksi tuloksi. Myös työsuhdematkalipun verotusarvon korottamista selvitetään.

Selvitetään keinot hyödyntää systemaattisesti tehtäviä liikkumissuunnitelmia suurilla työpaikoilla sekä niihin kannustamista esimerkiksi verovähennyksillä. Liikkumissuunnitelmat ja niiden yhteydessä toteutettavat viisaan liikkumisen toimenpiteet on tunnistettu tehokkaiksi ja helposti käyttöön otettaviksi keinoiksi pysäköintiratkaisujen löytämiseksi ja kestävien kulkutapojen lisäämiseksi.

Määrätietoisesti toteutetut työpaikkojen liikkumissuunnitelmat voivat vähentää autolla tehtyjä työmatkoja jopa useita kymmeniä prosentteja (Liikennevirasto 2016). Tutkimuksessa mukana olleissa organisaatioissa henkilöautokilometrit vähenivät keskimäärin 15-20 %.

Yhteisin keinoin kasvatetaan sähköautojen ja vähäpäästöisten autojen osuutta

Valtioneuvoston selonteossa kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta tavoitellaan, että sähköautojen määrä vuonna 2030 olisi vähintään 250 000. Jos Helsingin seudun osuus koko Suomen sähköautoista pysyy nykyisen suuruisena, olisi noin 20 % seudun henkilöautoista tuolloin sähkökäyttöisiä. Tällä sähköautojen osuuden merkittävällä lisäyksellä voitaisiin itsessään vähentää päästöjä vertailuvaihtoehtoon verrattuna arviolta 160 000 tonnia.

Sähköautokannan merkittävä kasvu on tunnistettu yhdeksi tehokkaimmista keinoista vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Vuoden 2018 keväällä Suomessa oli käytössä noin 1600 täyssähköautoa. Samaan aikaan sähköautojen hankintaa tukeneessa Norjassa jo yli puolet uusista autoista on sähköautoja. Vuonna 2017 sähköautojen osuus kaikista Norjan autoista oli noin 8 % ja Oslon kaupungin ruuhkamaksuvyöhykkeellä jo noin 25 % ajosta tapahtuu sähköautoilla. Kasvun taustalla on useita kannustimia, mm. verohelpotukset ja pysäköintietuudet. Esimerkiksi Ilmastopaneeli (2018) nostaa huomionarvoisiksi ohjauskeinoiksi polttoaineverotuksen, autojen verotuksen, hankintahinnan tukemisen, latausinfrastruktuurin tukemisen, sähköautoille tarjottavat edut ja informaatio-ohjauksen. Heinäkuusta 2018 eteenpäin Ruotsin hallitus käynnisti bonus-malus-järjestelmän, jossa tuetaan vähäpäästöisiä ajoneuvoja 10 000–60 000 SEK (1100€ – 6700€) suuruisella hankintatuella. Samalla nostetaan ajoneuvoveroja polttomoottoriautoille. Tämän ennakoidaan entisestään parantavan sähköautojen ja ladattavien hybridien kauppaa.

Sähkön hyödyntäminen liikenteen käyttövoimana ei aiheuta merkittäviä tarpeita lisätä sähköntuotannon kapasiteettia, mikäli sähköautojen lataaminen ajoitetaan pääsääntöisesti sähkön kulutuksen hiljaisempiin aikoihin. Tulevaisuudessa akkujen latausajankohtaa voi älykkään latauksen avulla säädellä ja siten tuoda merkittävän kysyntäjoustokohteen sähkömarkkinoille. Sähköautojen integrointi osaksi joustavaa sähköverkkoa kaipaa myös hyviä kannusteita ja toimintamallien kehitystä.

Toimenpiteet sähköautojen osuuden merkittävään kasvattamiseen ovat:

- Valtio tukee sähköautojen hankintaa verotuksen ja hankintatuen keinoin
- Valtio tukee sähköautojen latauspisteiden rakentamista
- Kunnissa sujuvoitetaan latauspisteiden rakentamista ja tuetaan markkinaehtoisia kokeiluja
- Otetaan käyttöön laajemmin etuuksia sähköautoille ja vähäpäästöisille autoille esim. pysäköinti, lisäkaistojen kaistaetuudet
- Kunnat huomioivat latausinfran kaavoituksessa ja tontinluovutusehdoissa
- Julkisorganisaatiot ohjaavat kilpailutuksissa ja kalustohankinnoissa vaihtoehtoisiin käyttövoimiin

HSL:n bussiliikenteessä tavoitteena on leikata joukkoliikenteen lähipäästöjä sekä hiilidioksidipäästöjä yli 90 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2025 mennessä. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää uusinta ajoneuvoteknologiaa, biopolttoaineita sekä sähkön hyödyntämistä energianlähteenä. Suunnitelman toimenpiteenä esitetään, että vuoteen 2030 mennessä tavoitellaan kaikessa Helsingin seudun bussiliikenteessä (sis. HSL-alueen ulkopuolisen liikenteen) päästöneutraalia liikennettä. Toimenpide vähentää tarkastelluista yksittäisistä toimenpiteistä kolmanneksi eniten CO2-päästöjä ja on siten erittäin merkittävä osa kokonaisuutta.

Erilaisten kannustimien käyttöönotossa (pysäköinnin hinta, kaistaetuudet uusilla tieliikenteen kaistoilla) tulee huomioida liikennejärjestelmän kokonaisuus ja välttää tilannetta, jossa sähköautojen suosiminen vaikuttaisi negatiivisesti kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kilpailukykyyn.

Raskaat ajoneuvot tuottavat noin neljäsosan EU-alueen tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä ja noin 5 % kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Osuus on suurempi kuin kansainvälisen ilmailun tai meriliikenteen. Julkiset tahot voivat vaikuttaa raskaiden ajoneuvojen yksikköpäästöjen pienentämiseen, joskin rajallisesti. Toimenpiteet raskaan liikenteen vähäpäästöisyyteen ovat:

- Laajennetaan nykyinen Helsingin kantakaupungin ympäristövyöhyke koskemaan kaikkea raskasta liikennettä sekä selvitetään sen alueellisen laajentamisen vaikutuksia
- Valtion kuljetusyrityksille myöntämillä investointituilla kasvatetaan biopolttoaineilla, kaasulla ja sähköllä kulkevien ajoneuvojen osuutta
- Kuljetusyrittäjien energiatehokkuussopimukset tai muut vastaavat toimivat edellytyksenä valtion myöntämille investointituille

4.5 Miten suunnitelma rahoitetaan?

Asuntotuotannon ja asumisen rahoitus

MAL 2019 -suunnitelma sisältää mittavia asuntoinvestointeja. Pääosin asuntoinvestoinnit tehdään yksityisinä investointeina. Kunnat subventoivat asumista lähinnä säännellyn asuntokannan osalta alhaisempina tontinvuokrina, maanmyyntituloina sekä maankäyttösopimuksissa pienempinä sopimuskorvauksina. Kokonaisuuden toteutumiseksi tarvitaan lisäksi mittavat investoinnit kunnilta tonttien rakentamiskelpoisiksi saattamiseksi sekä palveluiden turvaamiseksi.

Asumiseen liittyvät valtion tuet voidaan jakaa kysyntä- ja tarjontatukiin. Asuntotuotannon osalta valtion tukeman asuntotuotannon osalta ovat käytettävissä valtion tarjontatuet.

Asuntotuotannon tasoksi on määritelty suunnitelmassa 16 500 asuntoa vuodessa. Näistä asunnoista PKS-kaupungeissa toteutettaisiin 12 600 asuntoa ja Kuuma-kunnissa 3 900 asuntoa. Näistä asunnoista säänneltyinä toteutettaisiin 4 600 asuntoa, joista PKS-kunnissa toteutettaisiin 3800 asuntoa ja Kuuma-kunnissa 800 asuntoa. Vuosittain Helsingin seudulla on tarve 4 600 asunnon valtion takauksen (n. 700 miljoonan valtuus), käynnistysavustuksen (46 miljoonaa, nykyisen tason mukaan laskettuna 10 000 €/asuntoa) sekä tarpeellinen määrä investointiavustuksia erityisryhmien (opiskelijat, nuorisoasunnot, ikääntyneet, päihde- ja mielenterveyskuntoutujat, kehitysvammaiset, asunnottomat) tason nostamiseksi ja laitoshoivasta luopumiseksi. Lisäksi on tarpeellista turvata nykyinen taso muiden valtion tukimuotojen osalta (korjausavustukset vammaisten ja vanhusten asuntojen korjaamiseen, esteettömyysavustukset, hissiavustukset, avustukset asumisneuvontaan).

Uusina tukimuotoina MAL 2019 -suunnitelman kokonaisuuden rahoittamisessa ovat energia- ja korjausavustukset taloyhtiöiden energiakorjausten tekemiseksi kansallisiin päästövähennystavoitteisiin pääsemiseksi. Toisena mittavampana asuinympäristöjen kokonaiskehittämiseen ja eriarvioistumiskehityksen pysäyttämiseen tähtäävän myönteisen erityiskohtelun ohjelman rahoittaminen erillisen kehittämisavustuksen turvin. Myönteisen erityiskohtelun ohjelman vaikuttavuuden tukemiseksi tulee jatkaa vähintään nykyisellä tasolla asumisneuvojatoiminnan taloudellista tukemista.

Tarjontatukina seudun asukkaille on maksettu asumistukena sekä toimeentulotuen asumismenoina merkittäviä summia. Viime vuosien aikana asumistuen saajien määrä on ollut kasvussa mutta parantuneen työllisyystilanteen vuoksi kasvu on taittunut.

Liikennejärjestelmäkokonaisuus

Helsingin seutu tuottaa reilusti yli kolmanneksen (38 %) Suomen kansantuotteesta, seudulla sijaitsee lähes neljännes toimipaikoista ja kolmannes yrityssektorin henkilöstöstä. Viime aikoina erot muuhun maahan ovat jopa kasvaneet. Pitkittyneen taloudellisen taantuman jälkeen seudun tuotannon kasvu nousi plussan puolelle jo vuonna 2014, kun muualla maassa positiivinen kehitys alkoi vasta vuoden 2016 aikana. Voidaan perustellusti siis todeta, että Helsingin seutu on Suomen talouden moottori, jonka kestävän kasvun turvaaminen on tärkeää koko Suomelle ja sen kilpailukyvylle. Tämän seudullisen kasvun turvaaminen sopimuskaudella ja kilpailukyvyn vahvistaminen edellyttävät kuntien lisäksi myös valtion osallistumista ja sitoutumista seudulliseen liikennejärjestelmän kehittämiseen.

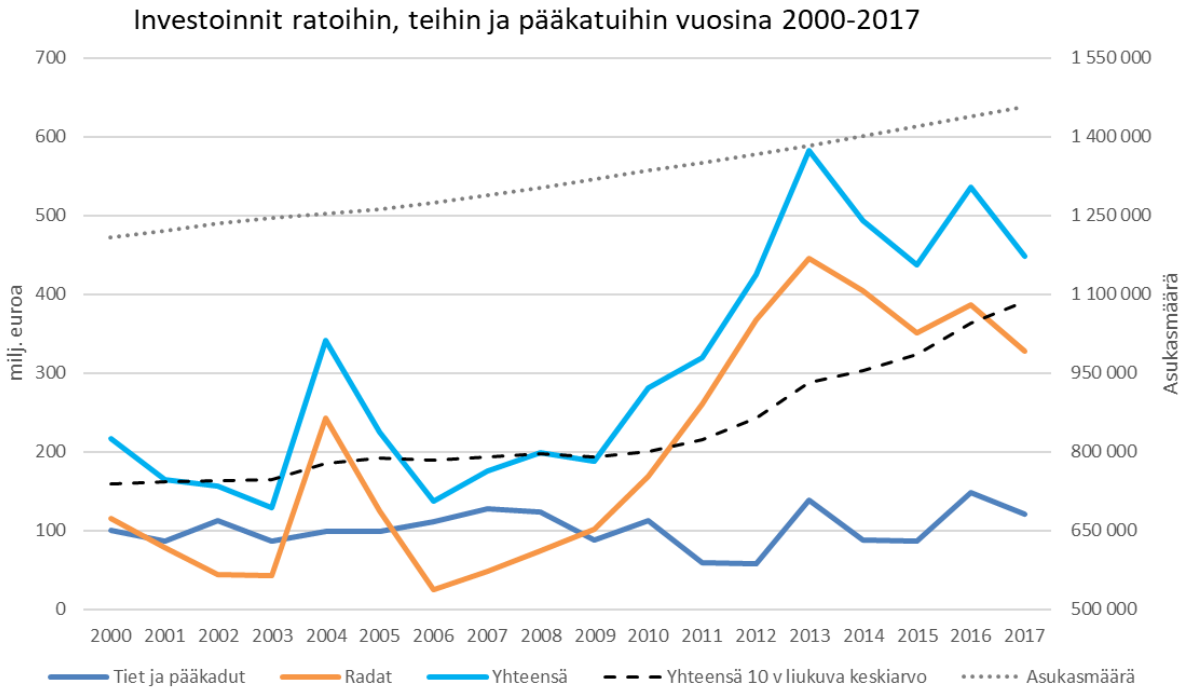
Huolimatta tämän hetkisestä talouden noususuhdanteesta ovat julkisen talouden näkymät pitkällä aikavälillä epävarmoja mm. työikäisen väestön pienentymisestä johtuen. Epävarmuuksien johdosta ei ole perusteita olettaa liikennejärjestelmän rahoitustason merkittävää kasvua koko sopimuskaudelle. Rahoituksen ennustettavuuden heikentymisestä johtuen suunnitelman valmistelussa on haettu kustannustehokasta rahoituksen ja toimenpiteiden kokonaisuutta, joka varmistaisi suunnitelmassa esitettyjen seudullisten kehittämishankkeiden toteutumisen. Tämä tarkoittaa nykyisen rahoituspohjan uudelleen arviointia. Suunnitelmassa on esitetty yhtenä mahdollisuutena tiemaksu ja siitä saatavien tuottojen ohjaaminen liikennejärjestelmän kehittämiseen sekä lipputulojen osuuden kasvu. Ensisijaisesti tiemaksut vastaisivat muihin seudullisiin tavoitteisiin mutta tiemaksusta saatavat tuotot parantaisivat myös rahoituspohjan ennustettavuutta. Lipputulojen osuuden kasvun voidaan olettaa jatkuvan seudun asukasmäärän ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden kasvaessa. Rahoituksen kannalta reunaehdot tulevaksi sopimuskaudeksi ovat siis metropolialueen kasvu ja toimintaympäristön epävarmuuksien huomioiminen, jotka vaativat rahoituspohjan vahvistamista.

Nykyinen liikennejärjestelmän rahoitus

Koko liikennejärjestelmän rahoitustaso on nykytilanteessa (vuonna 2017) yhteensä yli 1,68 miljardia euroa vuodessa. Nykytilanteessa liikenneverkon investointien osuus on 37 % rahoituksesta, liikenneverkon hoidon ja ylläpidon osuus on 19 % ja joukkoliikennepalvelujen osuus 44 % (kuva 23). Nykytilannetta tarkasteltaessa pitkän aikavälin rahoitustasossa korostuu seudullisten liikenneinvestointien (radat, tiet ja pääkadut) merkittävä kasvu 2000-luvun alkuun verrattuna. Liikenneinvestointien taso on ollut viime vuosina seudulla suurten ratahankkeiden vuoksi ennätyksellisen korkealla. Liikenneinvestointien kymmenen vuoden liukuva keskiarvo on noussut tänä aikana lähes 150 %, joka selittyy erityisesti ratahankkeiden merkittävällä kasvulla. Vuosien 2008-2017 aikana seudun asukasmäärä on kasvanut 20 %. Samanaikaisesti tiehankkeisiin on investoitu aiempaa vähemmän. Pelkästään pääväyläinvestointien taso Helsingin seudulla oli vuonna 2017 yhteensä noin 450 miljoonaa euroa. (kuva 24)

Kuva 23. Liikennejärjestelmän rahoituksen kohdentuminen nykytilanteessa.

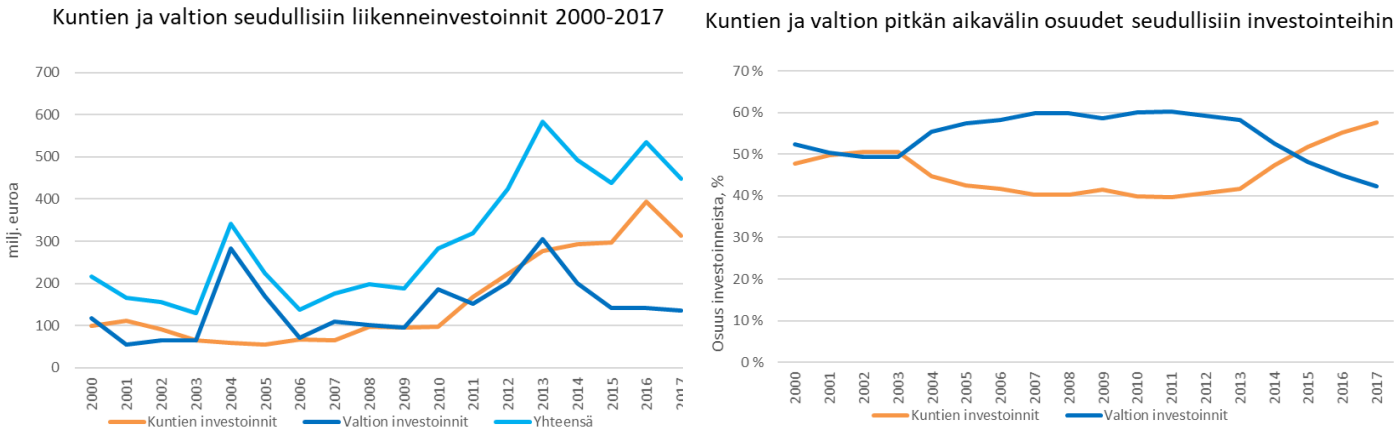
Perinteinen työnjako valtion ja kuntien välillä on ollut, että valtio rahoittaa suurimman osan pääväyläverkon investoinneista, kun taas kunnat tukevat paikallisia joukkoliikennepalveluita ja huolehtivat lisäksi alemmasta katuverkostaan. Tarkasteltaessa pääväylien investointien jakautumista kuntien ja valtion osalta viime vuosina, on edellä mainittu jako muuttunut. Tarkastelujaksolla ovat kuntien investoinnit kasvaneet vuodesta 2013 alkaen ja valtion vastaavasti laskeneet (vasen kuva 25). Muutos näkyy valtion ja kuntien osuuksien pitkän aikavälin kehityksessä, jota on tarkasteltu kymmenen vuoden liukuvan keskiarvon perusteella suhteessa kokonaiskehitykseen. Lähes koko 2000-luvun alun valtion ja kuntien suhde pääväylien investoinneissa on pysynyt lähes vakioisella tasolla 60 - 40 mutta vuoden 2014 jälkeen pitkän aikavälin suhde on kääntynyt toisin päin (oikea kuva 25).



Kuva 24. Liikennejärjestelmän rahoituksen kohdentuminen nykytilanteessa, pääväylät.

Valtio on linjannut liikennepoliittisessa selonteossa (2012), että se on valmis osallistumaan suurten kaupunkiseutujen raideliikenneinvestointien rahoittamiseen. Lähtökohtana on, että kaupunkiratahankkeet toteutetaan 50–50 -periaatteella valtion ja kuntien kesken. Valtio avustaa metron ja kaupunkiraitioteiden rakentamista 30 prosentin osuudella.

Kuluvalla sopimuskaudella valtio rahoitti Kehäradasta käytännössä 70 %, metron laajennuksesta valtion osuus jäi selvästi alle 30 % kustannustason ylityttyä ja esimerkiksi Helsingin raitioverkon laajennuksen kaupunki on rahoittanut kokonaan.

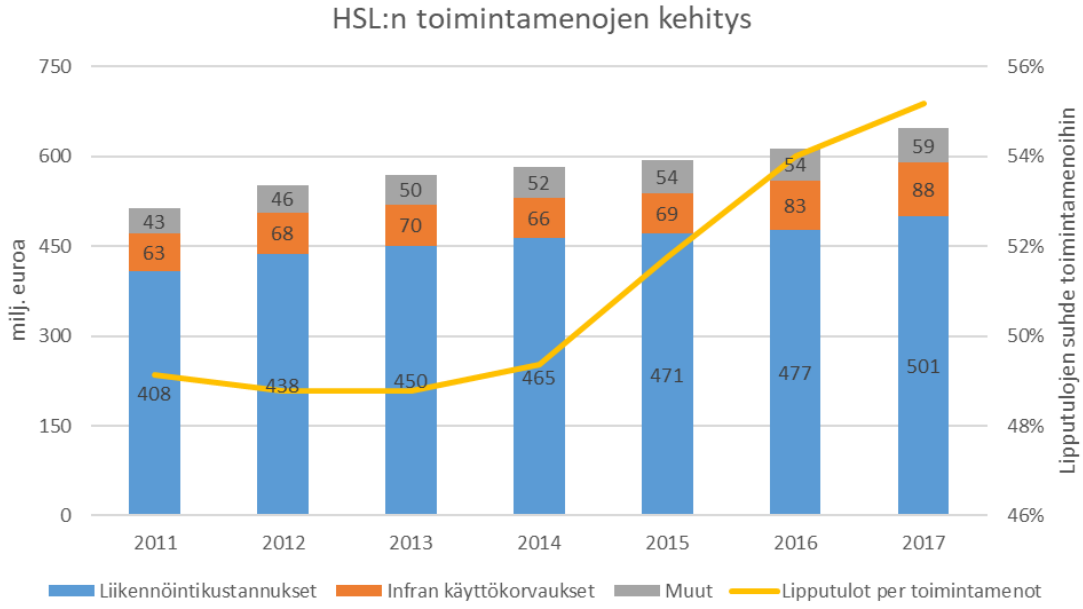


Kuva 25. Kuntien ja valtion osuudet Helsingin seudullisista liikenneinvestoinneista 2000-2017.

Edellä kuvattujen pääväylien lisäksi kunnat huolehtivat lisäksi alemmasta katuverkostaan. Kuntien investoinnit alueellisiin katuihin ovat olleet vuosina 2008–2017 keskimäärin noin 200 miljoonaa euroa vuodessa. Alueelliset katuinvestoinnit ovat nousseet lievästi viime vuosien ajan, mutta vuonna 2015 ne nousivat pääkaupunkiseudulla 65 miljoonalla eurolla noin 245 miljoonaan euroon. Tämä johtui pääasiassa Espoon metroasemien ympäristöjen mittavista asunto- ja katurakentamisista. Investointitaso tulee pysymään korkealla Länsimetron jatkeen varrella olevien uusien asemien ja niiden ympäristöjen rakentamisen johdosta. MAL-

sopimuksen mukaiset, kasvavat asuntotuotantotavoitteet edellyttävät kunnissa myös jatkossa monin paikoin uutta tie- ja katurakentamista.

Investointitason lisäksi myös joukkoliikenteen kustannukset ovat kasvaneet sekä HSL-alueella että muualla Helsingin seudulla. Tarkasteltaessa seudullisesti merkittävimmän toimijan HSL:n kustannuskehitystä vuodesta 2011 vuoteen 2017 ovat kokonaistoimintamenot kasvaneet 26 %, joka selittyy suurelta osin liikennöintikustannusten kasvulla (kuva 26). Lähtökohtaisesti noin puolet tästä rahoitetaan lipputuloilla ja loput kuntaosuuksien perusteella. Toisaalta samaan aikaan kustannusten nousun kanssa ovat lipputulojen kasvaneet selvästi. Tämä näkyy myös lipputulojen ja toimintamenojen suhteen kasvuna yli 6 % -yksiköllä seitsemän vuoden aikana 49 %:sta 55 %:iin. Muutosta selittää seudun asukasmäärän ja joukkoliikenteen matkustajamäärän kasvu sekä joukkoliikenteen lippujen hintojen nousu. MAL–suunnitelman kuuluvien seudullisesti merkittävien joukkoliikennehankkeiden toteutuminen tarkoittaa edelleen infrakorvausten ja operointikustannusten nousua. Joukkoliikenteen kustannusten nousu edellyttää myös uusien rahoituskeinojen tarkastelua.



Kuva 26. HSL:n toimintamenojen kehitys ja lipputulot suhteessa menoihin 2011-2017.

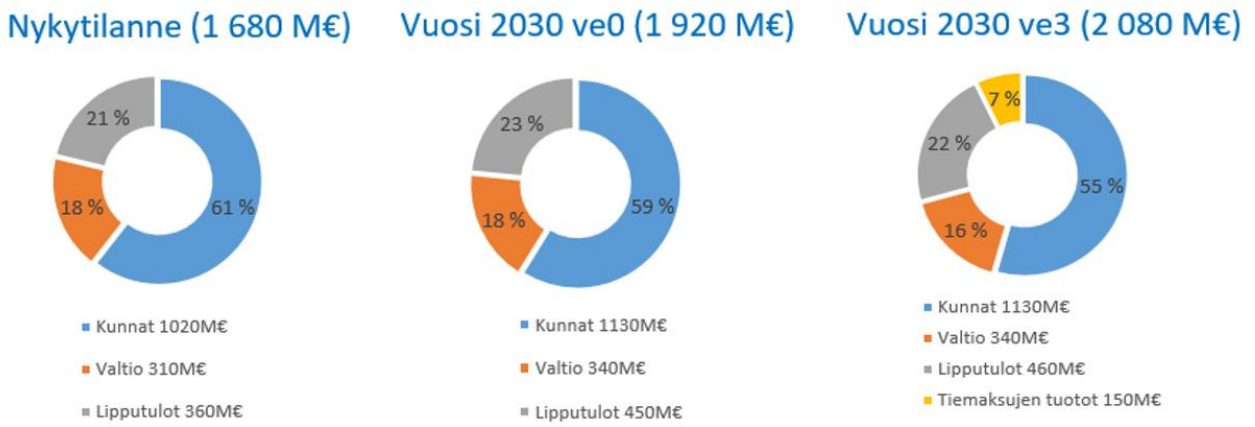
Osa joukkoliikenteen kustannuksia ovat infrakorvaukset. Joukkoliikenteen infrakorvauksilla kohdistetaan yhtenäisen HSL-alueen joukkoliikenteen investoinneista aiheutuvat kulut alueen jäsenkunnille nousujen suhteessa liikennemuodoittain kunnittain. Infrakorvaukset ottavat HSL-alueen kuntien osalta huomioon mistä kunnasta nousija on kotoisin, mutta HSL-alueen ulkopuolelta tulevan nousijan noususta aiheutunutta kustannusta infran käytöstä ei voida nykyisin kohdistaa näiden nousijoiden kotikunnille.

<u>Rahoituksen kohdentuminen ja rahoituspohja suhteessa liikenneinvestointihankkeisiin</u>

MAL 2019 –suunnittelun valmistelussa on selvitetty erilaisia ratkaisuja seudun kasvun edellyttämän liikennejärjestelmän rahoittamiseksi ja rahoituspohjan arvioimiseksi suhteessa sopimuskaudelle esitettyihin investointeihin. Liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu suunnitelmassa vahvasti joukkoliikenne hankkeisiin ja palveluihin. Suunnitelmassa esitetyt investoinnit hankkeisiin (ml. päätetyt hankkeet) on yhteensä arviolta noin 3,8 miljardia euroa vuoteen 2030 asti, joista suurin osa on joukkoliikennehankkeita. Arvioidussa investointien rahoitustasossa on jonkin verran päällekkäisyyttä, sillä esimerkiksi pyöräilyn, meluntorjunnan ja liityntäpysäköinnin hankkeita voidaan rahoittaa kokonaan tai osittain KUHA-rahoituksella (tavoite 30 M€/ vuosi). KUHA-ohjelman sisältöä ja rahoitustarvetta tarkennetaan vuoden 2019 alkuun mennessä. Vertailun vuoksi viimeisten 10 vuoden (2008-2017) investoinnit Helsingin seudulla pääväyliin ovat olleet 3,9 miljardia euroa (pl. alueelliset kadut).

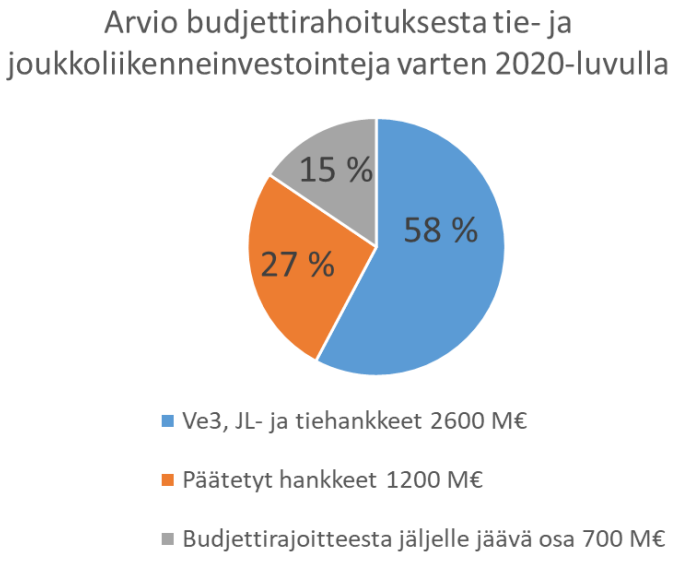
Alla olevassa kuvassa on esitetty rahoituspohjan jakautuminen nykytilanteessa sekä vuoden 2030 vertailuvaihtoehdoissa (kuva 27). Vuoden 2017 toteutuneet kokonaismenot operointiin, kunnossapitoon ja investointeihin (vrt. kuva 23) on jaettu rahoituslähteen mukaan valtion, kunnan ja lipputulojen mukaan. Vuoden 2017 toteutuneen jaon perusteella on muodostettu vuodelle 2030 vertailuvaihtoehtojen (ve0 ja ve3) skenaariot

pitkän aikavälin makrotaloudellisten oletusten ja liikennemallista saatujen tietojen perusteella. Vertailuvaihtoehdossa joukkoliikenteen rahoituksen ennustetasossa kehityksessä on huomioitu väestöennuste, joka kuvaa tässä verotulojen kasvuennustetta, oletettu pitkän aikavälin BKT:n kasvun olevan 1,5 %, julkisen talouden supistuvan vuotuisesti n. 0,25 % ja keskimääräisen inflaation olevan 2 % tulevaisuudessa. Lipputulojen summa perustuu liikennemallista saatuihin tuloksiin, joita on käytetty myös kustannus-hyöty -analyysissä. Vertailuvaihtoehto ve0 ei sisällä ajoneuvoliikenteen hinnoittelua ja sen tuottoja. Vastaavasti ve3 –vertailuvaihtoehdon rahoituspohja sisältää tiemaksutuotot vuodesta 2025 alkaen ja suunnitelmassa on laskettu 15-30 % riippuen vyöhykkeen laajuudesta. Suunnitelmassa tiemaksujen avulla vahvistettavan rahoituspohjan perusedellytyksenä on, että seudulta kerätyt tiemaksujen tuotot kohdennettaisiin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tiemaksut on kuvattu tarkemmin luvussa 4.4.



Kuva 27. Liikennejärjestelmän rahoituksen jakautuminen vuositasolla nykytilanteessa sekä vuonna 2030 ve0 – ja ve3 –vertailuvaihtoehtojen osalta.

Seuraavaksi arvioidaan MAL-suunnitelman liikenneinvestointeja (v3 ja jo päätetyt hankkeet) suhteessa 2020-luvun budjettirajoitukseen, joka on johdettu rahoituspohjan kohdentumisesta perustuen nykytilanteen mukaiseen jakaumaan ja edellä määriteltyyn makrotaloudelliseen kehitykseen. Investointeihin on käytettävissä n. 36 % rahoituksesta. Sen perusteella joukkoliikenteeseen ja teihin (pl. alueelliset kadut) on tulevan vuosikymmenen aikana kumulatiivisesti käytettävissä arviolta 4500 M€, jos ajoneuvoliikenteenhinnoittelu otettaisiin käyttöön vuodesta 2025 alkaen. Esitetyt joukkoliikenne- ja tiehankkeet kattavat n. 85 % 2020-luvun joukkoliikenne- ja tieinvestointiraamista (kuva 28). Joukkoliikennehankkeiden osuus ilman tiehankkeita olisi n. 60 % investointiraamista.



Kuva 28. Arvio suunnitelman tie- ja joukkoliikenneinvestoinneista suhteessa 2020-luvun investointiraamiin.

Verrattaessa investointien tasoa suhteessa seudulliseen väestömäärään nykytilanteessa ja vuoden 2030 ennusteen mukaan on investointirahoitusta käytettävissä 14 % vähemmän asukasta kohden 2020-luvun lopussa, mutta rahoituspohjan laajentaminen pitäisi investointitason suhteessa väestökasvuennusteeseen neutraalina. Tarkastelun perusteella rahoituspohjaa olisi tärkeää vahvistaa ja laajentaa, jotta voidaan turvata suunnitelman investoinnit ja taata seudullinen kasvu. On huomioitavaa, että laskemissa ei ole huomioitu korkomenoja, jotka vaikuttavat joukkoliikenteen infrakorvauksiin pääomakulujen kautta.

5 Seudun suuntia vuoden 2030 jälkeen

MAL-visio ja MAL-tavoitteet viitoittavat suunnittelua myös vuoden 2030 jälkeen. MAL 2019 -suunnittelu on strategista ja pitkälle tulevaisuuteen tähtäävää. Mitä kauemmas ajattelemme, sitä vaikeampi tulevaisuuteen on kuitenkin nähdä. Suunnittelun avulla tulevaisuuden haasteisiin tulisi kyetä vastaamaan mahdollisimman tehokkaasti, minimoimaan riskejä ja huomioimaan mahdollisuuksia toimintaympäristön muuttuessa. Toimintaympäristö muuttuu nopeasti ja suunnitelmia onkin tarpeen päivittää säännöllisesti ja mahdollistaa niiden joustavuus.

Vuoteen 2050 ulottuva suunnittelu on väkisinkin epävarmempaa ja epätarkempaa kuin seuraavalle kymmenvuotiskaudelle (vuoteen 2030) tähtäävä suunnittelu, johon siihenkin liittyy epävarmuuksia erityisesti teknologian ja palveluiden kehityksen suhteen. Joitakin tulevaisuuden muutossuuntia voidaan arvioida nykykäsityksen ja tässä ajassa tunnistettujen ja vahvistuvien ilmiöiden perusteella. Tunnistetuista ilmiöistä MAL-suunnittelun kannalta keskeisiä ovat ilmastonmuutos, kaupungistuminen, väestön muutokset (seudun kasvu, väestön ikääntyminen ja maahanmuutto), digitalisaatio ja palveluistuminen, automatisaatio ja robotisaatio sekä taloudessa tapahtuvat muutokset.

MAL 2019 –suunnitelman maankäytön tavoitevuosi on 2050. Seudun maankäyttö tukeutuu vahvasti nykyrakenteeseen myös pitkälle tulevaisuuteen. Kasvu ohjataan nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja alueille, joissa joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle. Seudun ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, erityisesti asemanseudut ja keskukset ovat asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisen lähtökohtana. Pidemmällä aikatähtäimellä seudun kasvu edellyttänee myös uusia avauksia. Uudet alueet tulee kytkeä kestävästi seudun muihin osiin. Siksi on ensiarvoisen tärkeää, että niiden toteuttaminen sidotaan alueen edellytyksenä olevaan raideinvestointiin ja uusien, autoriippuvaisten vyöhykkeiden synty ehkäistään.

MAL 2019 –suunnitelman liikenteen ja asumisen toimenpiteet suunnitellaan tarkemmin vuoteen 2030 asti mutta niillä varaudutaan myös tätä pidempään ajanjaksoon. Asuntotuotannon riittävyys on varmistettava sekä lyhyellä että pitkällä aikatähtäimellä. Liikennejärjestelmää kehitetään kestäviin kulkumuotoihin pohjautuvaksi muodostamalla koko seudulle pitkän aikavälin raidevisio sekä sen toteuttamispolku. Pyöräliikenteen verkkoa parannetaan jatkuvasti sekä kattavuudeltaan että laadultaan. Ajoneuvoliikenteen verkkoa kehitetään palvelutasolähtöisesti toteuttamaan keskeisen tie- ja katuverkon visiota. Keskeisen tie- ja katuverkon tulee mahdollistaa automaattiajaminen sekä muut turvallisuutta ja ympäristöä merkittävästi parantavat ratkaisut. Liikenteen hinnoittelua hyödynnetään ohjaamaan liikennejärjestelmää kohti hiilineutraaliustavoitteita.

Helsingin seudun vetovoimatekijöitä on tarpeen vahvistaa ja kansainvälistä sekä valtakunnallista saavutettavuutta edistää niin lyhyellä kuin pitkällä tähtäimellä. Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Helsingin satamien toimintaedellytykset sekä joukko- ja tavaraliikenteen maayhteydet tulee varmistaa ja kehittää keskeisen tie- ja katuverkon palvelutasoa tavoitteita vastaavaksi.

Valtakunnalliset nopeat ratayhteydet suunnitellaan ja toteutetaan Tampereen ja Turun suuntiin. Tavoitteena on, että Etelä-Suomen kasvukolmion (Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseudut) välinen liikenne toimii sujuvasti 2040-luvulla. Kasvukolmiolla on suurin vastuu koko valtion elinvoimaisuudesta, ja se kilpailee kansainvälisesti muiden metropolien kanssa. Pitkällä tähtäimellä varaudutaan myös Helsinki–Tallinna-tunnelin toteuttamiseen.

MAL 2019 –suunnitelman tunnistettuja toimenpiteitä vuodesta 2030 eteenpäin:

- Kasvihuonekaasupäästöjä leikataan vuoden 2030 tasosta maankäytön ja liikenteen suunnittelulla, taloudellisten ohjauskeinojen avulla, uusia palveluita ja teknologioita kehittämällä ja hyödyntämällä, ruoan ja energian lähituotannolla, päästöjen kompensoinnilla sekä hiilinieluilla siten, että Helsingin seutu on hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä.

- Uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja niiden täydentymisalueille. Mahdollisia laajentumisalueita otetaan käyttöön, mikäli alueen edellytyksenä olevasta liikenneinvestoinnista on sitova päätös.

- Varmistetaan, että seudun asuntotuotanto on riittävää kasvavan väestön tarpeisiin ja mahdollistaa laadukkaan asumisen kaikille väestöryhmille.

- Liikennejärjestelmää kehitetään kestäviin kulkumuotoihin pohjautuvaksi muodostamalla koko seudulle pitkän aikavälin raidevisio sekä sen toteuttamispolku. Joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena juna- ja metroverkosta alkaen.

5.1 Kasvihuonekaasupäästöjä leikataan vuoden 2030 tasosta

Kasvihuonekaasupäästöjä pitää leikata edelleen vuoden 2030 tasosta, jotta seudun hiilineutraalius- ja päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa. Tavoitteena on, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt lähestyvät nollaa ja Helsingin seutu on hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä. Keinoina tähän ovat erityisesti maankäytön ja liikenteen suunnittelu, taloudelliset ohjauskeinot, uusien palveluiden ja teknologioiden kehittäminen ja hyödyntäminen, ruoan ja energian lähituotanto, päästöjen kompensointi sekä hiilinielut.

Uusi maankäyttö sijoitetaan kestävillä kulkutavoilla hyvin saavutettavasti. Vähittäiskauppaa ja muita palveluita ohjataan keskuksiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin. Joukko- ja pyöräliikenteen infraa ja palveluita parannetaan myös vuoden 2030 jälkeen. Ympäristötehokkaiden kulkumuotojen yhteen toimivuutta parannetaan solmupisteitä parantamalla ja informaatio-ohjauksella.

Uusia palveluita ja teknologioita kehitetään ja hyödynnetään. Liikenteen hallinnan menetelmät, automatisaatio ja robotiikka sekä big datan käyttö mahdollistavat liikennevirran ja kuljetusten optimoinnin ympäristön ja liikenneturvallisuuden ehdoilla. Viestintäteknologia ja etätyö korvaavat työ- ja asiointimatkoja, ympäristötehokkaat kotiinkuljetukset korvaavat ostosmatkoja. Kuljetuksia voidaan tehostaa ja vähentää paikalla valmistamisen ja 3D-tulostuksen lisääntymisen myötä.

Taloudellisista ohjauskeinoista keskeisin on ajoneuvoliikenteen hinnoittelu. Muita keinoja ovat esimerkiksi ympäristöhaittojen verotus ja muut maksut (kuten pysäköintimaksut) sekä vähäpäästöisen teknologian edistäminen. Nykyisin tunnettuja keinoja vähäpäästöisen teknologian edistämiseen ovat esimerkiksi sähköpyörien tuki, etuisuudet vähäpäästöisille ajoneuvoille ja ympäristöbonukset hankinnoissa sekä erilaiset tutkimus- ja kehittämishankkeet ja pilotit. Erilaisia taloudellisia ohjauskeinoja hyödynnetään ja otetaan käyttöön vuoteen 2030 mennessä ja niiden määrää ja kohdentumista säädetään vaikutusten perusteella.

5.2 Uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi

Uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja niiden täydentymisalueille. Mahdollisia laajentumisalueita otetaan käyttöön, mikäli alueen edellytyksenä olevasta liikenneinvestoinnista on sitova päätös.

Nykyisen taajamavyöhykkeen ja siihen kytkeytyvien alueiden tiivistäminen ja täydentäminen on keskeistä erityisesti suunnittelujakson alkupuolella. Uudistavaa lisärakentamista hyödynnetään vajaasti rakentuneilla alueilla, erityisesti asemanseuduilla ja keskuksissa. Uusia asemanseutuja rakennetaan (esimerkiksi Palopuro Hyvinkäällä) ja asemia otetaan käyttöön maankäytön kehittyessä. Raideinvestointeja edellyttäviä uusia maankäytön laajentumisalueita, kuten Hista Länsiradan varressa ja Östersundom Itämetron jatkeella otetaan käyttöön myöhemmin, jos seudun kasvu sitä edellyttää. Maankäyttö ja sen edellytyksenä oleva liikennehanke suunnitellaan ja toteutetaan yhteen kytkettynä kokonaisuutena.

5.3 Seudun asuntotuotanto on riittävää ja laadukasta

Varmistetaan, että seudun asuntotuotanto on riittävää kasvavan väestön tarpeisiin ja mahdollistaa laadukkaan asumisen kaikille väestöryhmille. Alueiden eriytymiskehitystä hillitään vahvistamalla elinympäristön ja asuntokannan laatua sekä parantamalla asuinalueiden saavutettavuutta.

Helsingin seudulla asumiseen liittyy useita vetovoimatekijöitä, joita läheskään kaikilla maailman kasvavilla kaupunkiseuduilla ei ole, esimerkiksi turvallisuus, puhdas ympäristö, ruuhkattomuus, ihmisten tasa-arvoisuus ja hyvät koulutusmahdollisuudet. Näistä vetovoimatekijöistä on syytä pitää kiinni ja entisestään vahvistaa.

Esimerkkejä toimenpiteistä:

- Asumisen erilaisten rahoitusmuotojen toimivuuden varmistaminen
- Olemassa olevan asuntokannan ylläpito ja epäkurantin kannan purku
- Joukkoliikennehankkeiden ja muiden asuinalueiden laatua parantavien toimenpiteiden kohdistaminen olemassa oleville alueille

5.4 Joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena

Liikennejärjestelmää kehitetään kestäviin kulkumuotoihin pohjautuvaksi muodostamalla koko seudulle pitkän aikavälin raidevisio sekä sen toteuttamispolku. Joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena juna- ja metroverkosta alkaen. Vaihtojen ja solmupisteiden toimivuutta vahvistetaan. Verkostoa laajennetaan vaiheittain pikaraitioteillä pääkaupunkiseudulta alkaen. Verkoston integrointi kokonaisuutena edellyttää suunnittelua ja vaiheistusta.

Esimerkkejä toimenpiteistä:

- Pitkän aikavälin raidevision ja toteuttamispolun muodostaminen ja vaiheittain toteuttaminen
- Vaihtojen parantaminen metron ja junan välillä
- Seudun keskukseen suuntautuvan työmatkaliikenteen ohjaaminen raiteille
- Nopeiden säteittäisten yhteyksien (raskas raide tai bussiyhteys) täydentäminen poikittaisilla pikaraitioteillä
- Raideliikennekapasiteetin merkittävä lisääminen

5.5 Liikennehankkeita vuoden 2030 jälkeen

Vuoden 2030 jälkeen aloitettavat liikennehankkeet parantavat joukkoliikenteen kilpailukykyä ja edistävät Helsingin seudun valtakunnallista saavutettavuutta. Raideverkoston toteuttaminen ja vaiheistus tulee suunnitella yhtenä kokonaisuutena. Pikaraitiotieverkkoa on rakennettava siten, ettei synny irrallisia osuuksia, vaan esimerkiksi varikko- ja kalustotarpeet otetaan alusta saakka huomioon. Vuoteen 2030 mennessä aloitettavat liikennehankkeet muodostavat verkostomaisen rakenteen seudun ydinosista alkaen. Vuoden 2030 jälkeen raideverkko laajenee uusien maankäyttöalueiden myötä.

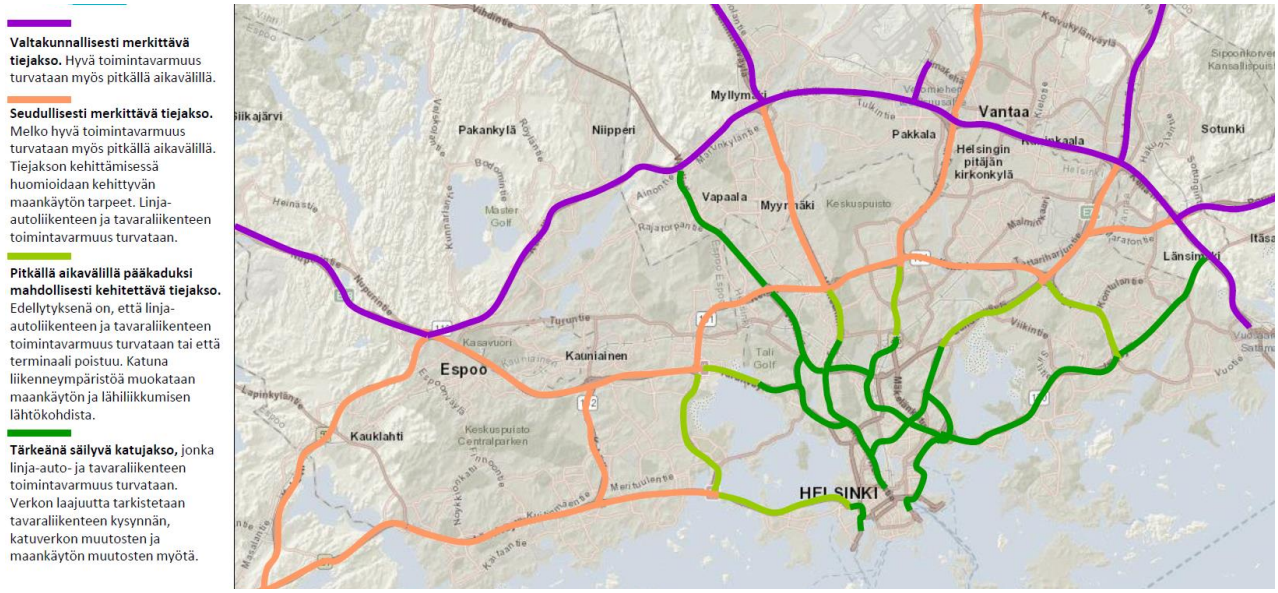
Tunnistettuja liikennehankkeita vuoden 2030 jälkeen:

- Kerava–Nikkilä –radan ottaminen henkilöliikenteen käyttöön maankäytön edellytysten täyttyessä [*maankäyttö- ja liikennetarkastelu valmistuu loppuvuoden 2018 aikana*]
- Uudet asemat Kehäradalla ja Pääradalla maankäytön edellytysten täyttyessä
- Pikaraitiotieverkon täydentäminen pääkaupunkiseudulla
- Itämetro Mellunmäki–Majvik
- Lentorata
- Länsirata (taajamaliikenne Lohjalle ja Helsinki–Turku nopea ratayhteys)

Länsiradan ja Itämetron uudet maankäyttövyöhykkeet edellyttävät raideinvestoinnin toteuttamista.

Seudun ulkoisia yhteyksiä kehitetään vaiheittain niin tie- kuin rataverkolla. Tie- ja katuverkolla painopiste on joukko- ja tavaraliikenteen toimivuudessa sekä palvelutasotavoitteiden saavuttamisessa. Palvelutasotavoitteiden määrittely on käynnistetty Liikenneviraston, ELY-keskuksen ja Helsingin seudun kuntien yhteistyössä. Työn yhtenä tavoitteena on määritellä keskeisen tie- ja katuverkon visio 2050, jossa määritellään kehittämisperiaatteet valtakunnallisesti merkittäville tiejaksoille, seudullisesti merkittäville

tiejaksoille, seudullisesti merkittäville ydinalueen lähestymisjaksoille, pääkaduksi kehitettäville tiejaksoille sekä pitkämatkaisen linja-auto- tai tavaraliikenteen kannalta merkittäville katujaksoille.



Kuva 29. Keskeisen tie- ja katuverkon visio 2050 (Pääkaupunkiseudun tieverkon jäsennöinti, Liikennevirasto 2018).

Logistiikan poikittaisyhteyksiä Keski-Uudellamaalla täydennetään pitkällä tähtäimellä logistiikan tavoiteverkon ja kehittämispolun mukaisesti. Logistiikan kehittämispolun tavoitteena on ratkaista ongelmia oikea-aikaisesti ja kustannustehokkaasti tukien maankäytön kehittämistä suunnittelualueella. Tavoiteverkko kehittää seudullista tieverkkoa siten, että valtatien 4 käytävästä muodostuu Järvenpää - Kantatie 45 -yhteyden kautta sujuva logistiikan laatureitti valtatien 3 suuntaan. Seudulliselle verkolle pyritään ohjaamaan mahdollisimman vähän läpikulkuliikennettä. Pitkämatkainen liikenne, jonka lähtö- ja määräpää ovat Helsingin seudun ulkopuolella, pyritään keskittämään ympäröiville valtateille 3, 4 ja 25 sekä Kehä III:lle. Valtatien 25 kehittäminen pitkällä tähtäimellä on tärkeää pohjoisena logistiikan poikittaisyhteytenä.

Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien parantamisen kehittämispolku:

- Järvenpää - Kantatie 45 -yhteys (toteutus ennen vuotta 2030)
- Kehä IV -pohjoinen linjaus (suunnitteluvalmiuden edistäminen ennen vuotta 2030, toteutus vaiheittain maankäytön ja rahoituksen edellytysten täyttyessä)
- Hyvinkään itäinen ohikulkutie (ja itäinen radanvarsitie pitkän aikavälin varauksena pääosin maankäytön kehittämisen tarpeisiin, toteutus vaiheittain)

6 Miten suunnitelma vaikuttaa?

6.1 Tavoitetasojen saavuttaminen

Lähes kaikki MAL 2019 -suunnittelulle asetetut tavoitteet ja tavoitetasot saavutetaan luonnoksen monipuolisella, tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella (kuva 30). Alla on kuvattu, mitkä luonnoksen toimenpiteet ovat keskeisiä tavoitetasoihin pääsemisessä ja mitkä ovat luonnoksen vaikutukset suhteessa vertailuvaihtoehtoon (Ve0). Sen jälkeen on kuvattu vaikutusten arvioinnin päätulokset MAL 2019 -tavoitteittain.

MAL 2019 -suunnittelun kärkitavoitteena on leikata liikenteen CO2-päästöjä Helsingin seudulla vähintään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen päästövähennystavoite saavutetaan vuonna 2030, mutta se edellyttää, että kaikki suunnittelut toimet toteutuvat. Jos kaikkia päästöihin vaikuttavia keinoja ei saada käyttöön, tulee joitakin toimenpiteitä kiristää entisestään. Tarvittavat keinot tavoitteen saavuttamiseksi on esitetty kuvassa 21.

Työvoimasaavutettavuus kuvaa seudun houkuttelevuutta ja kasautumisetujen hyödyntämistä. Työvoimasaavutettavuus paranee luonnoksen toimenpiteillä 14 % nykytilanteeseen nähden eli tavoitetaso (10%) ylittyy selvästi. Seutu on entistä houkuttelevampi yrityksille ja asukkaille. Ilman luonnoksen toimenpiteitä työvoimasaavutettavuus jäisi 8 %:iin (Ve0). Luonnoksessa työvoimasaavutettavuuteen vaikuttaa myönteisesti väestön kokonaismäärän kasvu ja sijoittuminen hyvin saavutettaville alueille, etenkin seudun ydinalueille. Myös liikenteen sujuvoitumisella ja joukkoliikenteen lipun hinnan alentamisella on myönteisiä vaikutuksia mittarin arvoon. Tiemaksut ja tieliikenteen ruuhkautuminen puolestaan heikentävät työvoimasaavutettavuutta.

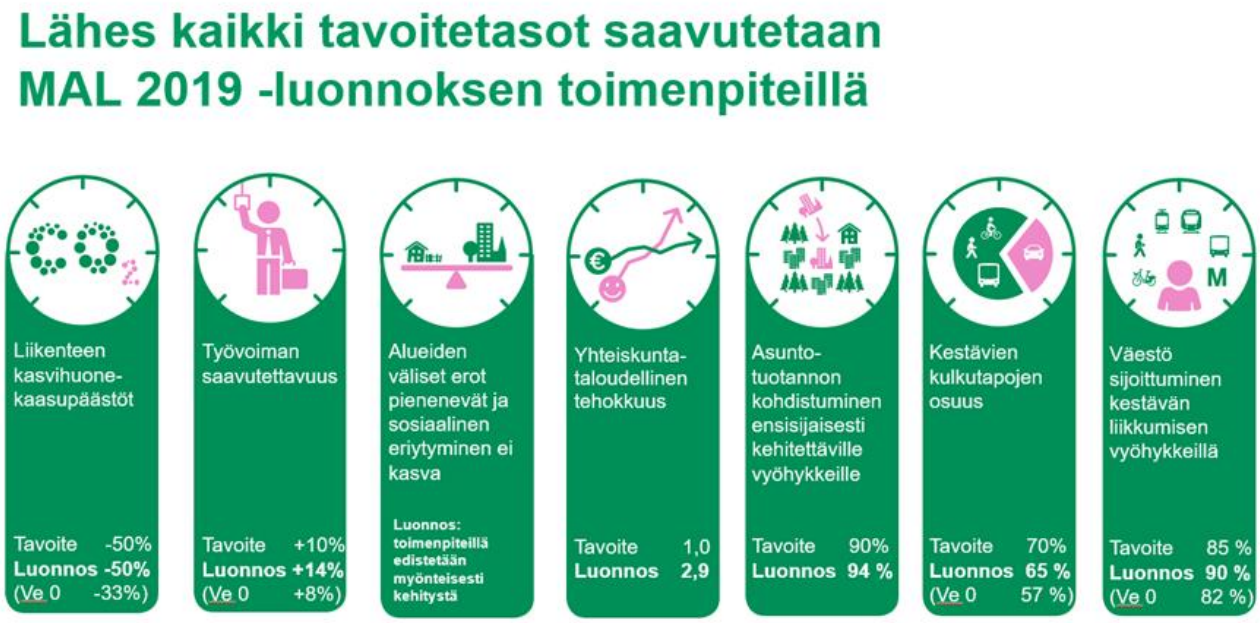
Luonnoksen monipuolisilla toimenpiteillä on mahdollisuus hillitä eriytymiskehitystä Helsingin seudulla. Suurimmat MAL 2019 -suunnittelussa käytettävät keinot alueiden eriytymisen hillintään liittyvät etenkin maankäytön sijoittumiseen sekä asumisen monipuolisuutta koskeviin toimenpiteisiin. Luonnoksessa esitetty konkreettinen myönteisen erityiskohtelun ohjelma, joka kohdistetaan kuntien itsensä määrittelemille alueille, auttaa pitämään tärkeään eriytymiskehityksen teemaan liittyviä toimenpiteitä esillä ja jakamaan hyviä käytäntöjä seudulla.

Luonnoksen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus eli järjestelmätasolla tehtävän kehittämisen hyöty-kustannus –suhde ylittää asetetun tavoitetason 1. Mittari osoittaa kuinka suuri on suunnitelman yhteiskuntataloudellinen tehokkuus suhteessa vertailuvaihtoehtoon (Ve0). Luonnoksessa aikasäästöjen summa rahana on selvästi suurempi kuin investointikustannukset eli 2,9. Varsinkin uudet pikaraitotiet tuovat isoja käyttäjähyötyjä. Tie- ja pysäköintimaksut muodostavat ison kustannuserän käyttäjille, mutta palautuvat tuloeränä julkistalouteen. Joukkoliikenteen suosion kasvu sujuvoittaa tieliikennettä ja vähentää onnettomuuksia.

Suunnitellusta asuntotuotannosta 94 % kohdistuu seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille, jotka muodostettiin MAL 2019 -prosessin yhteydessä. Asetettu tavoitetaso (90%) ylittyy reippaasti. Mittarissa on tarkasteltu MAL 2019 -suunnittelussa muodostettua asuntorakentamisennusteen sijoittumista.

Luonnoksen toteutuessa yhä useampi seudun asukas kävelee, pyöräilee tai käyttää joukkoliikennettä autoilun sijaan arjen matkoilla. Kestävien kulkutapojen osuus on luonnoksessa 65 % ja vertailuvaihtoehdossa 58 %. Kunnianhimoista tavoitetasoa 70% ei tämän mittarin osalta saavuteta luonnoksen toimenpiteillä. Maankäytön tiivistäminen hyvin saavutettaville alueille, joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen, pyöräliikenteen toimenpiteet, kävely-ympäristöjen kehittäminen, liikenteen hinnoittelu ja joukkoliikenteen lippujen hintojen alentaminen vaikuttavat myönteisesti kestävän liikkumisen lisääntymiseen seudulla.

Saavutettavuusvyöhykkeet (SAVU) kuvaavat seudun eri toimintojen, kuten palvelujen ja työpaikkojen, seudullista saavutettavuutta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Niiden avulla nähdään, mitkä ovat seudullisesti parhaita alueita kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kannalta ja minne maankäyttö kannattaa suunnata. Luonnoksessa 90 % väestöstä ja vertailuvaihtoehdossa 82 % väestöstä sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille vuonna 2030, mikä ylittää asetetun tavoitetason 85 %. Tunnuslukuun vaikuttaa myönteisesti erityisesti joukkoliikenteen lippujen hinnan alentaminen, maankäytön tiivistäminen ja joukkoliikenteen runkoverkon kehittäminen.



Kuva 30. MAL 2019 –suunnitelmalle asetut tavoitetasot ja niiden saavuttaminen luonnoksen toimenpiteillä.

6.2 Vähäpäästöinen – Seutu kasvaa kestävästä ja vähentää päästöjä tehokkaasti

Ilmastonmuutoksen torjuminen on yksi keskeisimmistä ihmiskunnan haasteista nyt ja lähitulevaisuudessa. Kansainvälinen ilmastopaneeli on tuoreimmassa raportissaan (IPCC 2018) arvioinut, että nykyisillä päästötavoitteilla ei tulla pysymään 1,5 asteen lämpötilan nousussa, mistä aiheutuu vakavia seurauksia. Kaupungeilla ja kaupunkiseuduilla on keskeinen rooli ilmastonmuutoksen hillitsemisessä. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa on otettu etunoja etenkin liikenteen päästöjen vähentämisessä. MAL 2019 -suunnittelun kärkitavoitteena on leikata liikenteen CO2-päästöjä Helsingin seudulla vähintään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Seudulle asetettu liikenteen päästövähennystavoite on mahdollista saavuttaa vuonna 2030, mutta se edellyttää, että kaikki suunnittelut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. MAL 2019 -luonnoksessa on esitetty toimenpidepaketti liikenteen päästöjen vähentämiseksi, mikä on hyvä huomioida kuntien, muiden kaupunkiseutujen, Uudenmaan ja valtion päästövähennystoimenpiteiden valmistelussa. Ilmastotavoitteet todennäköisesti kiristyvät entisestään, ja Helsingin seudun on kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja

tavoitteita nopeammin. Tämä korostaa pikaista tarvetta toteuttaa esitettyjä vähennystoimia riittävän tehokkaasti. Helsingin seudun MAL 2019 -suunnittelu toimii suunnannäyttäjänä ja esimerkkinä myös muille kaupunkiseuduille ja tahoille.

Luonnos edistää olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tiivistymistä ja täydentymistä, mikä mahdollistaa yhä useammalle joukkoliikenteen käytön, pyöräilyn tai kävelyn myös arjen lyhyillä matkoilla. Etenkin joukkoliikenteen runkoverkon kehittämisellä, maankäytön tiivistämisellä ja joukkoliikenteen lippujen hintojen alentamisella on myönteisiä vaikutuksia kestävien kulkutapojen kasvuun koko seudulla.

Rakennetussa ympäristössä muodostuu merkittävä osuus kasvihuonekaasupäästöistä. Luonnoksen toimenpiteillä edistetään olemassa olevan rakennuskannan ja uudistuotannon energiatehokkuutta. Tavoitteena on myös kehittää ja hyödyntää kestäviä energiatuotannon ratkaisuja, älykkäiden energiaratkaisujen käyttöä ja edistää kiertotalousratkaisuja.
Luonnoksen toimien toteutuessa syntyy painetta luonto-alueille ja ekologisille yhteyksille sekä metsä- ja viheralueille etenkin tiivistettävillä alueilla (esim. Kehä I sisäpuolella). Toisaalta tiivistäminen ja keskittäminen tukee viherverkon säilymistä.

Luonnoksessa ja vertailuvaihtoehdossa maankäytön tiivistäminen aiheuttaa jonkin verran muutospaineita valtakunnallisesti merkittävien rakennetun kulttuuriympäristön alueilla (RKY 2009) ja maakunnallisesti merkittävillä kulttuuriympäristön alueilla pääasiassa pääkaupunkiseudulla. Muutokset kohdistuvat erityisesti Helsingin kantakaupunkiin sekä raideverkoston läheisyyteen. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden läheisyyteen kohdistuu luonnoksessa maankäytön osalta vähäisempää muutospainetta, koska ne sijaitsevat kauempana seudun ydinalueelta. Jatkosuunnittelussa alueiden rajauksilla ja suunnitteluratkaisuilla voidaan merkittävästi vaikuttaa vaikutusten syntyyn.

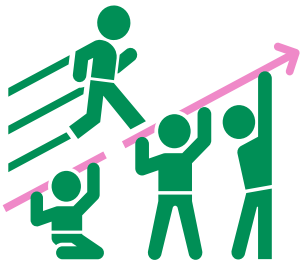
6.3 Houkutteleva – Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita

Helsingin seutu tuottaa yli kolmanneksen Suomen kansantuotteesta, seudulla sijaitsee lähes neljännes toimipaikoista ja kolmannes yrityssektorin henkilöstöstä. Talous ja väestö keskittyvät yhä selvemmin Helsingin seudulle, alueen toimiessa koko kansantalouden moottorina. Talouskasvu ja kansainvälinen kilpailu edellyttävät seudulta hyvää houkuttelevuutta ja saavutettavuutta niin paikallisesti, seudullisesti kuin kansainvälisesti. Luonnoksen toimenpiteillä vahvistetaan ja parannetaan seudun houkuttelevuutta niin työvoiman saavutettavuuden, arjen toimivuuden kuin elinkeinoelämän kannalta.

Luonnoksen toimenpiteiden ansiosta asuntojen saatavuus hyvissä sijainneissa paranee. Uudet asunnot sijoittuvat kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille. Lisäksi asuntomarkkinoiden toimintaedellytykset paranevat. Näillä on myönteinen vaikutus sekä työvoiman saatavuuteen että työvoiman saavutettavuuteen. Luonnos mahdollistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen, missä asunnot ja työpaikat sijaitsevat tiiviimmin toistensa lähellä lyhentäen päivittäisiä matkoja. Sekoittunut kaupunkirakenne ja saavutettavuus ovat seudun kannalta positiivisia vetovoimatekijöitä.

Luonnos parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kun työvoimasaavutettavuus kasvaa, kuljetusten toimintavarmuus paranee ja matka-ajat lyhenevät. Liikkumisedellytykset kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä paranevat ja riippuvuus henkilöauton käytöstä vähenee. Henkilöautolla liikkuminen sujuvoituu ruuhkautumisen vähentyessä, mutta autoilun kustannukset hieman kasvavat.

6.4 Elinvoimainen – Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden



Kestävä ja vahva julkistalous luo perusedellytykset suunnitelman toimenpiteille ja seudun elinvoimaiselle kasvulle. Kokonaisuutena luonnoksen liikennehankeohjelma on yhteiskuntataloudellisesti tehokas. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus kuvaa luonnoksen tuottamien liikennehankkeiden yhteiskuntataloudellisten hyötyjen ja siihen käytettävien resurssien välistä suhdetta eli kokonaiskannattavuutta. Suunnitelmaluonnoksen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus hyöty-kustannussuhteena kuvattuna on 2,9. Laskennallisesti aika- ja kustannussäästöt sekä julkistalouden tulot ovat siis selvästi suurempia kuin investointikustannukset.

Lisäksi on ollut oleellista arvioida julkistaloudellisesti rahoituspohjan realistisuutta niin, että siinä huomioidaan sekä seudun talouskasvun turvaaminen että mahdolliset pidemmän aikavälin epävarmuudet. Liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu suunnitelmaluonnoksessa pääosin joukkoliikennehankkeisiin. Suunnitelmassa päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi vähennetään tieliikenteen liikennesuoritteita muun muassa tiemaksujen avulla. Tiemaksujen tuotot kohdennetaan joukkoliikenteeseen ja maksujen haittoja kompensoiviin toimenpiteisiin ja hankkeisiin (esim. joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen ja palvelutason parantaminen sekä KUHA- hankkeet). Rahoituspohjan laajentuessa kuntien ja valtion rahoitustarpeen osuudet kokonaisinvestointimenoista seudulla laskevat hieman. Suunnitelmaluonnoksen hankkeet ja jo päätetyt investointihankkeet ovat yhteensä arviolta noin 3,8 miljardia euroa 2020-luvulla, jotka mahtuvat laskennalliseen koko vuosikymmenen kattavaan budjettirajoitearvioon.

Seudun elinvoimaisuus hyötyy alueellisesta kasautumisesta. Kasautumisen voidaan arvioida kuvaavan osaltaan seudun talouden kehittymismahdollisuuksia, tehokkuutta ja ennakoivan innovaatioiden syntyä. Samalla alueella on tuolloin enemmän potentiaalisia asiakkaita sekä toisistaan hyötyviä yrityksiä, jolloin uudet ideat leviävät nopeammin. Suunnitelman toimenpiteiden seurauksesta vuonna 2030 maankäyttö tiivistyy ja valtaosa uusista asukkaista sijoittuu raidevyöhykkeille. Seudullisen elinvoimaisuuden tärkeä kuvaaja on myös työvoiman saavutettavuuden parantuminen.

6.5 Hyvinvoiva –Terveellinen ja turvallinen ympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen

Terveellisyydestä, turvallisuudesta ja elinympäristöstä on pidettävä huoli, jotta seudulla viihdytään ja voidaan hyvin. Luonnoksen monipuolisilla toimenpiteillä lisätään elinympäristön terveellisyyttä ja turvallisuutta. Luonnoksen toimilla on mahdollista myös hillitä eriytymiskehitystä Helsingin seudulla. Hyvinvointi seudulla lisääntyy, mutta monet toimenpiteet edellyttävät paljon jatkosuunnittelulta. Yhä suurempi osuus väestöstä sijoittuu hyvin saavutettavissa oleville alueille sekä alueille, joissa väestötiheys on riittävä monipuolisille palveluille.

Asunnontuotannon korkea taso varmistaa osaltaan kohtuuhintaisuuden tavoitteen saavuttamisessa ja mahdollistaa erilaisiin asumisen tarpeisiin vastaamisen. Asuntotuotannon riittäväksi tasoksi arvioitu 16 500 asuntoa vuodessa on tavoitteen kannalta sopiva kasvuvauhti. Täydennys- ja uudisrakentamisella voidaan parantaa alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta, ja siten vähentää alueiden eriytymistä. Purkava lisärakentaminen voi olla hyvä väline eriytymiskehityksen hillintään.

Maankäytön tiivistäminen lisää lähisaavutettavuutta, mikä parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä ja lisää kestävien kulkutapojen käyttöä. Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien kannalta on positiivista, että luonnoksessa lähes 70 % uusista asukkaista sijoittuu raideliikenteen piiriin ja työpaikat sekä asuminen sijoitetaan pitkälti hyville joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuusvyöhykkeille. Riippuvuus henkilöautosta säilyy suurena kehysalueella raidekeskusten ulkopuolella. Näiden alueiden kannalta olennaisia ovat toimivat ja ennakoitavat matkaketjut, uudet liikkumispalvelut joukkoliikenteen täydentäjänä sekä riittävä ja ymmärrettävä joukkoliikenneinformaatio.

Tieliikenteen paikallishaitoille altistuva asukasmäärä laskee sekä vertailuvaihtoehtoon että nykytilanteeseen nähden. Terveyshaittojen ongelma-alueita ovat kuitenkin vilkasliikenteisten väylien varret sekä lentokentän lähialue. Pääväylien varsilla ongelmia voidaan torjua hyvällä suunnittelulla ja meluntorjunnan toteuttamisella. Luonnoksen vertailuvaihtoehtoa suurempi täydennysrakentamisen osuus antaa enemmän mahdollisuuksia myös nykyisten haittojen torjumiselle. Tieliikenteen henkilövahingot vähenevät sekä nykytilanteeseen että vertailuvaihtoehtoon nähden. Myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranee infrastruktuurin parantamisen myötä. Elinympäristöjen laadun vahvistamisella ja asuntokannan laadusta huolehtimisella voi olla merkittäviä vaikutuksia elinympäristön viihtyisyyteen ja hyvinvointiin, jos tavoitteet konkretisoituvat laaja-alaisiksi toimenpiteiksi.

6.6 Miten vuoteen 2050 ulottuva suunnitelma vaikuttaa?

Suunnitelman toimenpiteet vuoden 2030 jälkeen tukevat MAL-vision ja -tavoitteiden saavuttamista. Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite edellyttää kuitenkin vähennystoimien voimakasta käyttöä ja toimien aloittamista välittömästi. Koska rakenteelliset toimet vaikuttavat hitaasti ja vaikuttavuus kasvaa pitkällä aikavälillä, on tärkeää, että toiminnallisiin muutoksiin kiinnitetään riittävästi huomiota. On erittäin todennäköistä, että hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen edellyttää päästöjen kompensointia ja hiilinielujen kasvattamista.

Tunnistetut toimenpiteet ovat jatkumoa vuoden 2030 suunnitelman päälinjauksille. Ne ovat strategisesti merkittäviä seudun kehityksen kannalta vuoden 2030 jälkeistä aikaa ajatellen ja toimintaympäristön muutos huomioiden. Seudun tavoitteiden kannalta merkittäviä asioita ovat etenkin seudun kasvun ohjaaminen ja liikenneverkon, erityisesti raideverkon kehittäminen niin, että seudullinen, valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus tukevat asetettuja tavoitteita ja henkilöautoliikenteen kasvua saadaan hillittyä. Uuden maankäytön sijoittaminen tiivistävästi ja kestävästi tukee MAL 2019 -tavoitteita myös vuoden 2030 jälkeen. Raidevision ja sen toteuttamispolun laadinta yhdessä maankäytön kehittämisen kanssa luo edellytykset MAL-tavoitteiden mukaiseen etenemiseen ja liikennehankkeiden valintaan. Jatkosuunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota siihen, millaisella yhteistyöllä ja toimintamalleilla MAL-yhteistyön lisäksi voidaan edistää esimerkiksi uusien palveluiden ja teknologioiden hyödyntämistä.

Kriittisiä asioita vuoden 2030 jälkeen, joihin tulee varautua ja luoda suunnittelulla valmiutta jo nyt, ovat ilmastonmuutoksen hillinnän tiukkeneva aikaikkuna ja hiilineutraalisuustoimenpiteet, ennakoitua suuremman väestönkasvun mahdollisuus ja sosiaalisten muutosten hallinta, teknologinen ja palvelukehitys sekä sään ääri-ilmiöihin sopeutuminen.

7 Miten tästä eteenpäin?

Suunnitelman toteuttaminen

MAL-2019 suunnitelmassa pyritään realistiseen ja konkreettiseen tavoitevuoteen 2030 tähtäävään toimenpiteiden toteuttamiseen. Suunnitelmassa määritetään tavoitteiden saavuttamista palveleva maankäytön ja asumisen kehittäminen sekä niitä tukevat liikennejärjestelmän toimenpiteet. Suunnitelman pohjalta valmistellaan ja solmitaan vuoden 2019 aikana MAL-sopimus 2020-2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL-suunnitelma ja sopimus tulee yhteensovittaa valtakunnallisen 12–vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun.

Suunnitelma valmistuu kevään 2019 aikana, jonka jälkeen on tarpeen viestiä suunnitelmasta ja sen sisältämistä toimenpiteistä kattavasti eri keinoin. Myös vaikutusten arvioinnin aineistojen hyödyntäminen on tärkeää. Suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin aineistoja tullaan jakamaan myös erillisen karttasovelluksen avulla, jolloin aineistojen joustava hyödyntäminen on mahdollista kaikille kiinnostuneille.

Suunnitelman ja sen liiteaineistona olevien toimenpidekorttien viimeistelyssä tullaan jokaiselle toimenpiteelle määrittelemään vastuutahot, jotta myös niiden seuranta on helposti mahdollista.

Suunnitelman seuranta

MAL-sopimuksen seuranta tapahtuu sopijaosapuolten edustajien vuosittaisen seurantakokouksen sekä sen valmistelusta vastaavan MAL-sihteeristön toimesta. HSY vastaa seuranta-aineiston ylläpidosta ja koordinoinnista. Maankäytön ja asumisen seurantatiedon tuottamista varten on perustettu MAL-seurantatietoryhmä, jonka puheenjohtajana toimii HSY. Liikenteen seurantatiedot tuottaa Helsingin seudun liikenne (HSL) yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. HSY vastaa yhteisten seurantaraporttien kokoamisesta. MAL-sopimuksen seuranta on ollut systemaattista ja kattavaa ja seurantaa on tarkoituksenmukaista jatkaa ja kehittää edelleen.

Suunnitelman tavoitteet ja tavoitetasot ovat seurannan lähtökohtana. Seurannassa on tarpeen näyttää, kuinka hyvin toimenpiteitä toteutetaan suunnitelman mukaisesti ja saavutetaanko tavoiteltuja vaikutuksia. Seurannan kehittämisessä on tärkeää hahmottaa maankäytön, asumisen ja liikenteen kokonaisuus siten, että luodaan kokonaisvaltainen kuva seudun kehityksestä.

Päämittareilla ja tukimittareilla on ollut MAL 2019 –suunnitelman vaikutusten arvioinnissa tärkeä rooli. Mittarit ja niiden muodostaminen on tullut vaikutusten arvioinnissa tutuksi, ja niiden hyödyntäminen on perusteltua myös jatkossa. Liikennemallia on kehitetty siten, että mittariarvoja saadaan laskettua suoraviivaisesti.

Liikenteen päästövähennystavoite on velvoittava MAL 2019 –suunnitelmassa. Päästökehitys on keskeinen seurannan kohde jatkossa. Seurantaa tulee kehittää ja harkita myös, voitaisiinko kaikkiin seudun maankäyttö- ja liikennehankkeisiin kaikilla suunnittelutasoilla liittää systemaattinen päästötarkastelu. Tällöin saataisiin laajaa ja kattavaa tietoa liikenteen päästökehityksestä.

MAL 2019 vaikutusten arviointiselostus-luonnos 30.10.2018

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Tuire Valkonen, vaikutusten arvioinnin projektipäällikkö, Liikennejärjestelmä ja tutkimukset, HSL, tuire.valkonen(at)hsl.fi

Sini Puntanen, osastonjohtaja, Liikennejärjestelmä ja tutkimukset, HSL
sini.puntanen(at)hsl.fi

Copyright: Kartat, graafit: HSL, HSY, Helsingin kaupunki, Liikennevirasto
Valokuvat: HSL/Lauri Eriksson, HSL/Mikko Ryhänen, HSL/Tuire Valkonen

Kansikuva: HSL

Tiivistelmäsivu

<table>
<tr><td colspan="4">Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne</td></tr>
<tr><td colspan="3">Tekijät: HSL</td><td>Päivämäärä 30.10.2018</td></tr>
<tr><td colspan="4">Julkaisun nimi: Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 arviointiselostusluonnos</td></tr>
<tr><td colspan="4">Rahoittaja / Toimeksiantaja: HSL</td></tr>
<tr><td colspan="4">Tiivistelmä: MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelman tavoitteena on, että seudusta tehdään vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva. Velvoittavana tavoitteena on, että liikenteen CO2-päästöjä vähennetään vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. MAL 2019 -suunnitelma antaa selkänojaa ja lähtökohtia kunta-, maakunta- ja valtiotason suunnitelmille. Keväällä 2019 valmistuvan suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020-2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken.

MAL 2019 -suunnitelma kattaa lakisääteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista: SOVA-laki, 200/2005). MAL 2019 -arvioinnissa on huomioitu SOVA-lain velvoitteet, mutta se kattaa myös maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullisen suunnittelun kannalta merkittäviksi tunnistettujen osa-alueiden arvioinnin. Arviointi on tehty arviointiohjelmaan (MAL 2019 12/2017) perustuen. MAL 2019 -luonnoksen vaikutusten arviointi, sen toteutus, menetelmät ja vuorovaikutus on kuvattu tähän arviointiselostusluonnokseen. Luonnoksen liitteissä 1, 2 ja 3 kuvataan vaikutusten kohdentumista seudun eri alueiden näkökulmasta. Etenkin liitteessä 3 kuvataan SOVA-lain edellyttämiä asioita tarkemmin.

MAL 2019 -luonnos valmisteltiin taustaselvityksiin, laajaan vuorovaikukseen ja vaikutusten arviointiin perustuen vuoden 2018 aikana. MAL 2019 -prosessi jaettiin vaiheisiin, jotta arviointi saatiin tukemaan mahdollisimman hyvin sen valmistelua. Suunnitelmaa kehitettiin iteroivalla menetelmällä hyödyntäen systemaattisesti vaikutusten arvioinnin tuloksia. Arvioinnin menetelmät on jaoteltu päämittareihin, tukimittareihin ja täydentäviin arviointimenetelmiin. Seitsemän päämittarille asetetun tavoitetason avulla on seurattu suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyyttä. Lisäksi on tehty laadullista asiantuntija-arviointia ja yksittäisten hankkeiden arviointia. Arviointitiedon tuottamiseen ja johtopäätöksen työstämiseen on osallistunut kuntien, Helsingin seudun liikenteen ja valtion asiantuntijoita. Lisäksi työssä on hyödynnetty asiantuntijakonsultteja. Arvioinnin tuloksia on käsitelty useaan otteeseen sidosryhmien kanssa yhteiskokouksissa ja työpajoissa prosessin aikana. Jatkuva prosessin aikainen vaikutusten arviointi on tukenut suunnitelman valmistelua, ja suunnitelmaa on kehitetty arvioinnin tulosten perusteella.

Lähes kaikki MAL 2019 -suunnittelulle asetetut tavoitteet ja tavoitetasot saavutetaan luonnoksen monipuolisella, tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella. Luonnoksen toimenpiteillä liikenteen CO2- päästövähennystavoite (50%) on mahdollista saavuttaa vuonna 2030, mutta se edellyttää, että kaikki suunnittelut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Ilmastotavoitteet todennäköisesti kiristyvät entisestään, ja Helsingin seudun on kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja tavoitteita nopeammin. Luonnos edistää olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tiivistymistä ja täydentymistä, mikä mahdollistaa yhä useammalle joukkoliikenteen käytön, pyöräilyn tai kävelyn arjen matkoilla. Luonnoksen toimenpiteillä Helsingin seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti. Luonnoksen toimenpiteillä lisätään myös elinympäristön terveellisyyttä ja turvallisuutta.

Talous ja väestö keskittyvät yhä selvemmin Helsingin seudulle, alueen toimiessa koko kansantalouden moottorina. Luonnoksen myötä seudusta tulee kokonaisuutena entistä houkuttelevampi yrityksille ja asukkaille. Luonnoksen toimenpiteiden ansiosta asuntojen saatavuus hyvissä sijainneissa paranee. Lisäksi asuntomarkkinoiden toimintaedellytykset paranevat. Näillä on myönteinen vaikutus sekä työvoiman saatavuuteen että työvoiman saavutettavuuteen. Luonnos mahdollistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen, missä asunnot ja työpaikat sijaitsevat tiiviimmin toistensa lähellä lyhentäen päivittäisiä matkoja.

Luonnoksen liikennejärjestelmän toimenpidekokonaisuus on yhteiskuntataloudellisesti tehokas. Liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu suunnitelmaluonnoksessa pääosin joukkoliikennehankkeisiin. Tiemaksu on tehokas liikenteen päästövähennystoimenpide. Tiemaksun tuotot kohdennetaan joukkoliikenteeseen ja maksujen haittoja kompensoiviin toimenpiteisiin ja hankkeisiin. Suunnitelmaluonnoksen hankkeet ja jo päätetyt investointihankkeet ovat yhteensä arviolta noin 3,8 miljardia euroa 2020-luvulla, jotka mahtuvat laskennalliseen koko vuosikymmenen kattavaan budjettirajoitearvioon.</td></tr>
<tr><td colspan="4">Avainsanat: Vaikutusten arviointi, arviointiselostus, MAL 2019, Helsingin seutu</td></tr>
<tr><td colspan="4">Sarjan nimi ja numero:</td></tr>
<tr><td>ISSN (nid.)</td><td>ISBN (nid.)</td><td rowspan="2">Kieli: Suomi</td><td rowspan="2">Sivuja: 104</td></tr>
<tr><td>ISSN (pdf)</td><td>ISBN (pdf)</td></tr>
<tr><td colspan="4">HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444</td></tr>
</table>

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: HRT		Datum 30.10.2018	
Publikationens titel: Utkast till konsekvensbeskrivning för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen MAL			
Finansiär / Uppdragsgivare: HRT			

Sammandrag:

MAL 2019 är en strategisk plan för markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen. Planen beskriver regionens tänkta utveckling 2019-2050. Målet i planen är att skapa en region med låga utsläpp, attraktivitet, livskraft och välmående. Som förpliktande målnivå godkändes att minskningen av trafikens utsläpp av växthusgaser är minst 50 % från nivån år 2005 fram till 2030. MAL 2019-planen ger utgångspunkter och stöd för planer på kommun-, landskaps- och statsnivå. Utifrån MAL 2019-planen som blir klar våren 2019 bereds och förhandlas MBT-avtalet 2020-2023 fram mellan staten, regionens kommuner och HRT.

I MAL 2019-planen ingår den lagstadgade trafiksystemplanen. Enligt lagen ska en miljökonsekvensbedömning göras för trafiksystemplanen (lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program: SMB-lagen, 200/2005). I bedömningen av MAL 2019 har förpliktelserna i SMB-lagen beaktats, men bedömningen täcker också de delområden som anses viktiga för den regionala planeringen av markanvändningen, boendet och trafiken. Bedömningen har gjorts utifrån bedömningsprogrammet (MAL 2019 12/2017). Detta utkast till konsekvensbeskrivning innehåller konsekvensbedömningen av MAL 2019-utkastet samt en beskrivning av bedömningens genomförande, metoder och samverkan. Konsekvensernas geografiska fördelning beskrivs i bilagorna 1, 2 och 3 till utkastet. Bilaga 3 beskriver närmare de saker som förutsätts av SMB-lagen.

MAL 2019-utkastet bereddes under 2018 utifrån bakgrundsutredningar, omfattande dialog och konsekvensbedömning. MAL 2019-processen delades in i olika faser så att bedömningen så väl som möjligt skulle stöda beredningen av processen. Planen utvecklades iterativt genom systematiskt utnyttjande av resultaten från konsekvensbedömningen. Bedömningens metoder har delats in i huvudindikatorer, stödindikatorer och kompletterande bedömningsmetoder. Planlösningarnas och åtgärdernas tillräcklighet har följts upp med hjälp av målnivåerna som satts upp för de sju huvudindikatorerna. En kvalitativ bedömning och en bedömning av enskilda projekt har också gjorts. Sakkunniga från kommunerna, Helsingforsregionens trafik och staten har deltagit i utarbetandet av och utvärderingsmaterialet och slutsatserna. Också konsulter har bidragit till arbetet. Resultaten från bedömningen har vid flera tillfällen under processen behandlats med intressentgrupperna i gemensamma möten och workshopar. Den fortlöpande konsekvensbedömningen har stött beredningen av planen, och planen har utvecklats med stöd av resultaten från konsekvensbedömningen.

Nästan alla ställda målen och målnivåerna för MAL 2019 kan uppnås med en mångsidig, effektiv och konkret helhet. Minskningsmålet för CO2-utsläpp i trafiken (50 %) är möjligt att uppnå år 2030 med åtgärderna i utkastet men det förutsätter att alla planerade åtgärderna genomförs med tillräcklig kraft. Det är troligt att klimatmålen kommer att skärpas ytterligare och att Helsingforsregionen behöver minska sina utsläpp snabbare än i de ställda målen. Utkastet främjar komplettering och förtätning av den redan existerande samhällsstrukturen vilket gör att allt fler vardagsresor kan ske kollektivt, med cykel eller till fots. Helsingforsregionen växer hållbart, utsläppen minskar effektivt och också livsmiljöns hälsosamhet och trygghet ökar med åtgärderna i utkastet.

Den ekonomiska aktiviteten och befolkningen koncentreras allt tydligare till Helsingforsregionen och området fungerar som motorn för hela ekonomin. I och med utkastet blir regionen ännu mer attraktiv för företag och invånare. Tack vare åtgärderna i utkastet förbättras tillgängligheten till bostäder i goda lägen. Också bostadsmarknadens förutsättningar förbättras. Detta har en positiv inverkan på arbetskrafttillgängligheten. Utkastet möjliggör en blandad stadsstruktur där bostäderna och arbetsplatserna ligger tätare varandra och de dagliga resorna blir kortare.

Utkastets åtgärdshelhet för trafiksystemet är samhällsekonomiskt effektiv. I planutkastet riktas finansieringen av trafiksystemet huvudsakligen till kollektivtrafikprojekt. Vägavgifter är ett effektivt sätt att minska trafikens utsläpp. Intäkterna från vägavgifterna riktas till kollektivtrafiken och till åtgärder och projekt som uppväger avgifternas nackdelar. Projekten i planutkastet och de redan beslutade investeringsprojekten beräknas uppgå till sammanlagt ca 3,8 miljarder euro på 2020-talet och summan ingår i den finansiella restriktion som täcker hela årtiondet.

Nyckelord: Konsekvensbedömning, konsekvensbeskrivning, MAL 2019, Helsingforsregionen			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT			
ISSN 1798-6176 (häft.)	ISBN (häft.)	Språk: Finska	Sidantal: 104
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport	
Author: HSL	Date of publication 30.10.2018
Title of publication: Helsinki Region Land Use, Housing and Transport, MAL 2019, Draft Assessment Report	
Financed by / Commissioned by: HSL	

Abstract: MAL 2019 is a strategic land use, housing and transport plan for the Helsinki region that describes how the region should be developed in 2019-2050. The plan aims to make the Helsinki region low-emission, attractive, vibrant and healthy. The plan includes a binding target of a 50% cut in CO2 emissions by 2030 against 2005 levels. It provides a basis and framework for municipal, provincial and state level plans. The plan, due to be completed in spring 2019, will serve as a basis for the MAL 2020-2023 agreement between the State, municipalities in the region and HSL.

The MAL 2019 Plan covers statutory transport system planning. The Act on the Assessment of the Impacts of the Authorities' Plans and Programmes on the Environment (SEA Act 200/2005) requires that the environmental impacts of the transport system plan are assessed. The impact assessment of MAL 2019 complies with the SEA Act, but it also includes an assessment of areas identified as significant for regional planning of land use, housing and transport. The assessment has been performed in line with the assessment program (MAL 2019 12/2017). This draft assessment report describes the impact assessment process and methods, implementation and interaction. Appendices 1, 2 and 3 describe the distribution of impacts across different areas in the region. In particular, Appendix 3 discusses the issues governed by the law in greater detail.

The draft MAL 2019 was drawn up during 2018 based on background studies, extensive interaction and the impact assessment. The MAL 2019 process was divided into phases to gain maximum benefit from the assessment during the development of the plan. The plan was developed by iteration, systematically utilizing the results of the impact assessment. The assessment methods are divided into core indicators, additional indicators and supplementary assessment methods. The adequacy of planned solutions and measures have been measured against seven target levels set for the core indicator. In addition, the process involved qualitative expert analyses and assessment of individual projects. Experts from municipalities, Helsinki Region Transport and the state contributed to the production of assessment data and drawing of conclusions. Expert consultants were also involved in the work. The results of the assessment have been discussed with various stakeholders in several occasions, in meetings and workshops held during the process. The continuous assessment of impacts throughout the planning process has supported and guided the development of the plan.

Almost all of the goals and target levels set for the MAL 2019 Plan will be achieved by a diverse, effective and concrete set of measures. The CO2 emission reduction target (50%) for transport can be achieved by 2030 with the measures outlined in the plan, provided that all planned measures are implemented on a sufficiently large scale. Climate targets are likely to be tightened further, and the Helsinki region must be able to cut emissions faster than planned. The draft promotes a more compact urban structure and infill development, which will enable an increasing number of people to use public transport, cycle or walk to make everyday journeys. The measures set out in the draft will enable sustainable growth and effective reduction of emissions in the Helsinki region. In addition, the measures will contribute to a healthy and safe living environment.

Economic activity and people will increasingly concentrate in the Helsinki region, which is the engine of national economy. The draft contributes to making the region increasingly attractive to businesses and people. The measures outlined in the draft will help to improve the availability of housing in good locations. Moreover, the housing market conditions will improve. This will have a positive impact on both the availability and accessibility of labor. The draft enables a mixed urban structure, where housing and jobs are more closely located, shortening daily journeys.

The set of transport system measures outlined in the draft is socio-economically effective. Transport system funding is mainly allocated to public transport projects. Road pricing is an effective means of reducing traffic emissions. The revenue from road pricing is directed to public transport and to measures and projects that compensate for the adverse impacts of the pricing. The projects outlined in the draft plan and investment projects already approved amount to approximately 3.8 million euros in the 2020s, which is within the estimated budget limit for the decade.

Housing developments are located in the primary development zones, in line with the goal. A safe and healthy living environment enables everyone to lead an active everyday life. In the future, social segregation is tackled through a joint program and the situation is more actively monitored. The share of sustainable modes of transport (walking, cycling, public transport) will increase already with the approved measures in place, but the target level will not be fully achieved. The impacts of the plan have been assessed in accordance with the SEA Act and the assessment has guided the planning.

Keywords: Impact assessment; assessment report; MAL 2019; Helsinki region			
Publication series title and number: HSL			
ISSN 1798-6176 (Print)	ISBN (Print)	Language: Finnish	Pages: 104
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1 Esipuhe ... 7
2 Arvioinnin tiivistelmä ... 8
3 Arvioitava MAL 2019 -luonnos ... 11
3.1 Tavoitteet ja lähtökohdat ... 11
3.2 Seudun nykytilakuvaus ... 15
3.3 MAL 2019 -luonnoksen tiivistelmä ... 18
3.4 Suunnitelmaluonnos ja vertailuvaihtoehto ... 23
3.5 Suunnittelussa huomioitavat ohjelmat ja tavoitteet ... 27
4 Arvioinnin menetelmät ... 29
4.1 Vaikutusten arviointi on olennainen osa suunnittelua ... 29
4.2 Ennustemallin hyödyntäminen ... 31
4.3 Päämittarit ... 32
4.4 Tukimittarit ja täydentävät arviointimenetelmät ... 35
4.5 Arviointikehikko ... 36
4.6 SOVA-lain edellytykset ... 37
5 Vuorovaikutus ja viestintä ... 38
6 Miten MAL 2019 -suunnitelmaluonnos 2030 vaikuttaa? ... 43
6.1 Lukuohje ... 43
6.2 Tavoitetasojen saavuttaminen ... 43
6.3 Vähäpäästöinen – Seutu kasvaa kestävästä ja vähentää päästöjä tehokkaasti ... 47
6.4 Houkutteleva – Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita ... 56
6.5 Elinvoimainen – Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden ... 64
6.6 Hyvinvoiva –Terveellinen ja turvallinen ympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen ... 71
7 Arvioinnin syventäviä selvityksiä ... 79
7.1 Tiemaksujen vaikutusten arviointi ... 79
7.2 Maankäyttövyöhykkeiden arviointi ... 81
7.3 Pikaraitiotiehankkeiden vertailu ... 84
8 Haitallisten vaikutusten tunnistaminen ja välttäminen ... 86
9 Riskien tunnistaminen ja niihin varautuminen ... 90
10 Miten 2050 suunnitelma vaikuttaa? ... 95
11 Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta ... 103
12 Liitteet ... 105

LIITE 1 Päämittarit
LIITE 2 Tukimittarit
LIITE 3 Täydentävät arviointimenetelmät
LIITE 4 Liikenne-ennustemallin kuvaus
LIITE 5 MAL 2019 -ennusteet

1 Esipuhe

Miten Helsingin seudulla liikutaan ja asutaan tulevina vuosikymmeninä? Miten kaksi miljoonaa asukasta ja miljoona työpaikkaa saadaan toimimaan yhdessä niin, että kasvusta saadaan kaikki hyödyt irti ja ihmiset voivat mahdollisimman hyvin? Miten liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä pystytään vähentämään puoleen vuoteen 2030 mennessä? Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelmassa kuvataan, miten seutua pitäisi kehittää vuosina 2019–2030 ja esitetään strategiset kärkikeinot myös pitkälle aikavälille vuoteen 2050 saakka. Suunnitelma antaa selkänojaa ja lähtökohtia kunta-, maakunta- ja valtiotason suunnitelmille. MAL 2019 -suunnitelma toimii seudun yhteisenä lähtökohtana valtion kanssa käytäville, Helsingin seudun kehittämistä koskeville neuvotteluille.

Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista: SOVA-laki, 200/2005). MAL 2019 -arvioinnissa on huomioitu SOVA-lain velvoitteet, mutta se kattaa myös maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullisen suunnittelun kannalta merkittäviksi tunnistettujen osa-alueiden arvioinnin. Vaikutusten arviointiin on osallistunut kuntien, Helsingin seudun liikenteen ja valtion asiantuntijoita. Lisäksi työssä on hyödynnetty asiantuntijakonsultteja. Arvioinnin tuloksia on käsitelty useaan otteeseen sidosryhmien yhteiskokouksissa ja työpajoissa prosessin aikana. Jatkuva prosessin aikainen vaikutusten arviointi on tukenut suunnitelman valmistelua, ja suunnitelmaa on kehitetty arvioinnin tulosten perusteella. MAL 2019 -luonnoksen arvioinnin tulokset, toteutus ja menetelmät on kuvattu tähän arviointiselostusluonnokseen.

SOVA-koordinointiryhmä on vastannut vaikutusten arvioinnin suunnittelusta ja valmistelusta. Ryhmän puheenjohtajana on toiminut vaikutusten arvioinnin projektipäällikkö Tuire Valkonen. Ryhmä on koostunut seudun asiantuntijoista.

Tuire Valkonen HSL, puheenjohtaja
Reetta Koskela, (Niko-Matti Ronikonmäki 3/18 saakka) HSL, sihteeri
Jens West, HSL
Aarno Kononen, (Tapani Touru 12/17 saakka) HSL
Mette Granberg, HSL
Laura Malm-Grönroos, Espoo
Sampo Perttula, Järvenpää
Henrik Helenius, KUUMA-seutu
Elina Kuusisto, Uudenmaan ELY-keskus
Tuomas Autere Uudenmaan, ELY-keskus (mukana tarvittaessa ja tiedoksi).
Raisa Valli, Sitowise Oy

SOVA-synteesiryhmä perustettiin vuoden 2018 alussa valmistelemaan arvioinnin tuloksia suunnittelun eri vaiheissa.

Tuire Valkonen, HSL, puheenjohtaja
Reetta Koskela, (Niko-Matti Ronikonmäki 3/18 saakka) HSL, sihteeri
Jens West, HSL
Heikka Salmikivi, Helsinki
Kaisa Reunanen-Krause, Helsinki
Laura Malm-Grönroos, Espoo
Mari Karsio, Järvenpää
Sampo Perttula, Järvenpää

2 Arvioinnin tiivistelmä

Vähäpäästöinen – Seutu kasvaa kestävästä ja vähentää päästöjä tehokkaasti

Ilmastonmuutoksen torjuminen on yksi keskeisimmistä ihmiskunnan haasteista nyt ja lähitulevaisuudessa. Kansainvälinen ilmastopaneeli on tuoreimmassa raportissaan (IPCC 2018) arvioinut, että nykyisillä päästötavoitteilla ei tulla pysymään 1,5 asteen lämpötilan nousussa, mistä aiheutuu vakavia seurauksia. Kaupungeilla ja kaupunkiseuduilla on keskeinen rooli ilmastonmuutoksen hillitsemisessä. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa on otettu etunoja etenkin liikenteen päästöjen vähentämisessä. Seudulle asetettu liikenteen päästövähennystavoite on mahdollista saavuttaa vuonna 2030, mutta se edellyttää, että kaikki suunnittelut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Luonnoksen toimenpiteillä edistetään myös olemassa olevan rakennuskannan ja uudistuotannon energiatehokkuutta.

Luonnos edistää olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tiivistymistä ja täydentymistä, mikä mahdollistaa yhä useammalle joukkoliikenteen käytön, pyöräilyn tai kävelyn arjen matkoilla. Kestävien kulkutapojen osuus on luonnoksessa 65 % ja vertailuvaihtoehdossa 57 %. Kunnianhimoista suunnittelulle asetettua tavoitetasoa 70% ei tämän mittarin osalta saavuteta luonnoksen toimenpiteillä. Etenkin joukkoliikenteen runkoverkon kehittämisellä, maankäytön tiivistämisellä ja joukkoliikenteen lippujen hintojen alentamisella on myönteisiä vaikutuksia kestävien kulkutapojen kasvuun koko seudulla.

Luonnoksen toimien toteutuessa syntyy painetta luonto-alueille ja ekologisille yhteyksille sekä metsä- ja viheralueille etenkin tiivistettävillä alueilla. Toisaalta tiivistäminen ja keskittäminen tukee viherverkon säilymistä. Luonnoksessa ja vertailuvaihtoehdossa maankäytön tiivistäminen aiheuttaa jonkin verran muutospaineita valtakunnallisesti merkittävien rakennetun kulttuuriympäristön alueilla (RKY 2009) ja maakunnallisesti merkittävillä kulttuuriympäristön alueilla pääasiassa pääkaupunkiseudulla.

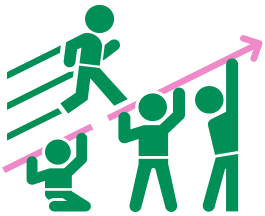
Houkutteleva – Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita

Talous ja väestö keskittyvät yhä selvemmin Helsingin seudulle, alueen toimiessa koko kansantalouden moottorina. Luonnoksen toimenpiteillä vahvistetaan ja parannetaan seudun houkuttelevuutta niin työvoiman saavutettavuuden, arjen toimivuuden kuin elinkeinoelämän kannalta. Luonnoksen toimenpiteiden ansiosta asuntojen saatavuus hyvissä sijainneissa paranee. Uudet asunnot sijoittuvat kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille. Suunnitellusta asuntotuotannosta 94 % kohdistuu seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille. Lisäksi asuntomarkkinoiden toimintaedellytykset paranevat. Näillä on myönteinen vaikutus sekä työvoiman saatavuuteen että työvoiman saavutettavuuteen. Työvoimasaavutettavuus paranee luonnoksen toimenpiteillä 14 % nykytilanteeseen nähden eli suunnittelulle asetettu tavoitetaso (10%) ylittyy selvästi. Luonnos mahdollistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen, missä asunnot ja työpaikat sijaitsevat tiiviimmin toistensa lähellä lyhentäen päivittäisiä matkoja.

Luonnos parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kun työvoimasaavutettavuus kasvaa, kuljetusten toimintavarmuus paranee ja matka-ajat lyhenevät. Liikkumisedellytykset kävellen,

pyörällä ja joukkoliikenteellä paranevat ja riippuvuus henkilöauton käytöstä vähenee. Henkilöautolla liikkuminen sujuvoituu ruuhkautumisen vähentyessä, mutta autoilun kustannukset hieman kasvavat.

Elinvoimainen – Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden



Kokonaisuutena luonnoksen liikennejärjestelmän toimenpidekokonaisuus on yhteiskuntataloudellisesti tehokas. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus kuvaa luonnoksen tuottamien liikennehankkeiden yhteiskuntataloudellisten hyötyjen ja siihen käytettävien resurssien välistä suhdetta eli kokonaiskannattavuutta. Luonnoksessa hyödyt ovat selvästi investointikustannuksia suuremmat eli toimenpideohjelman hyötykustannus -suhde on 2,9. Liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu suunnitelmaluonnoksessa pääosin joukkoliikennehankkeisiin. Suunnitelmassa tieliikenteen liikennesuoritteita vähennetään muun muassa tiemaksujen avulla. Tiemaksujen tuotot kohdennetaan joukkoliikenteeseen ja maksujen haittoja kompensoiviin toimenpiteisiin ja hankkeisiin (esim. joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen ja palvelutason parantaminen sekä KUHA- hankkeet). Rahoituspohjan laajentuessa kuntien ja valtion rahoitustarpeen osuudet kokonaisinvestointimenoista seudulla laskevat hieman. Suunnitelmaluonnoksen hankkeet ja jo päätetyt investointihankkeet ovat yhteensä arviolta noin 3,8 miljardia euroa 2020-luvulla, jotka mahtuvat laskennalliseen koko vuosikymmenen kattavaan budjettirajoitearvioon.

Hyvinvoiva –Terveellinen ja turvallinen ympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen

Luonnoksen toimenpiteillä lisätään elinympäristön terveellisyyttä ja turvallisuutta. Luonnoksen toimilla on mahdollista myös hillitä eriytymiskehitystä Helsingin seudulla. Hyvinvointi seudulla lisääntyy, mutta monet toimenpiteet edellyttävät paljon jatkosuunnittelulta. Yhä suurempi osuus väestöstä sijoittuu hyvin saavutettavissa oleville alueille sekä alueille, joissa väestötiheys on riittävä monipuolisille palveluille. Luonnoksessa 90 % väestöstä ja vertailuvaihtoehdossa 82 % väestöstä sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille vuonna 2030, mikä ylittää suunnittelulle asetetun tavoitetason 85 %.

Asunnontuotannon korkea taso varmistaa osaltaan kohtuuhintaisuuden tavoitteen saavuttamisessa ja mahdollistaa erilaisiin asumisen tarpeisiin vastaamisen. Asuntotuotannon riittäväksi tasoksi arvioitu 16 500 asuntoa vuodessa on tavoitteen kannalta sopiva kasvuvauhti. Täydennys- ja uudisrakentamisella voidaan parantaa alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta, ja siten vähentää alueiden eriytymistä.

Tieliikenteen paikallishaitoille altistuva asukasmäärä laskee sekä vertailuvaihtoehtoon että nykytilanteeseen nähden. Terveyshaittojen ongelma-alueita ovat kuitenkin vilkasliikenteisten väylien varret sekä lentokentän lähialue. Pääväylien varsilla ongelmia voidaan torjua hyvällä suunnittelulla ja meluntorjunnan toteuttamisella. Luonnoksen vertailuvaihtoehtoa suurempi täydennysrakentamisen osuus antaa enemmän mahdollisuuksia myös nykyisten haittojen torjumiselle. Tieliikenteen henkilövahingot vähenevät sekä nykytilanteeseen että vertailuvaihtoehtoon nähden. Myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranee infrastruktuurin parantamisen myötä. Elinympäristöjen laadun vahvistamisella ja asuntokannan laadusta huolehtimisella voi olla merkittäviä vaikutuksia elinympäristön viihtyisyyteen ja hyvinvointiin, jos tavoitteet konkretisoituvat laaja-alaisiksi toimenpiteiksi.

Miten vuoteen 2050 ulottuva suunnitelma vaikuttaa?

Suunnitelman toimenpiteet vuoden 2030 jälkeen tukevat MAL-vision ja -tavoitteiden saavuttamista. Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite edellyttää kuitenkin vähennystoimien voimakasta käyttöä ja toimien aloittamista välittömästi. Koska rakenteelliset toimet vaikuttavat hitaasti ja vaikuttavuus kasvaa pitkällä aikavälillä, on tärkeää, että toiminnallisiin muutoksiin kiinnitetään riittävästi huomiota. On erittäin todennäköistä, että hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen edellyttää päästöjen kompensointia ja hiilinielujen kasvattamista.

Tunnistetut toimenpiteet ovat jatkumoa vuoden 2030 suunnitelman päälinjauksille. Ne ovat strategisesti merkittäviä seudun kehityksen kannalta vuoden 2030 jälkeistä aikaa ajatellen ja toimintaympäristön muutos huomioiden. Seudun tavoitteiden kannalta merkittäviä asioita ovat etenkin seudun kasvun ohjaaminen ja liikenneverkon, erityisesti raideverkon kehittäminen niin, että seudullinen, valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus tukevat asetettuja tavoitteita ja henkilöautoliikenteen kasvua saadaan hillittyä. Uuden maankäytön sijoittaminen tiivistävästi ja kestävästi tukee MAL 2019 -tavoitteita myös vuoden 2030 jälkeen. Raidevision ja sen toteuttamispolun laadinta yhdessä maankäytön kehittämisen kanssa luo edellytykset MAL-tavoitteiden mukaiseen etenemiseen ja liikennehankkeiden valintaan. Jatkosuunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota siihen, millaisella yhteistyöllä ja toimintamalleilla MAL-yhteistyön lisäksi voidaan edistää esimerkiksi uusien palveluiden ja teknologioiden hyödyntämistä.

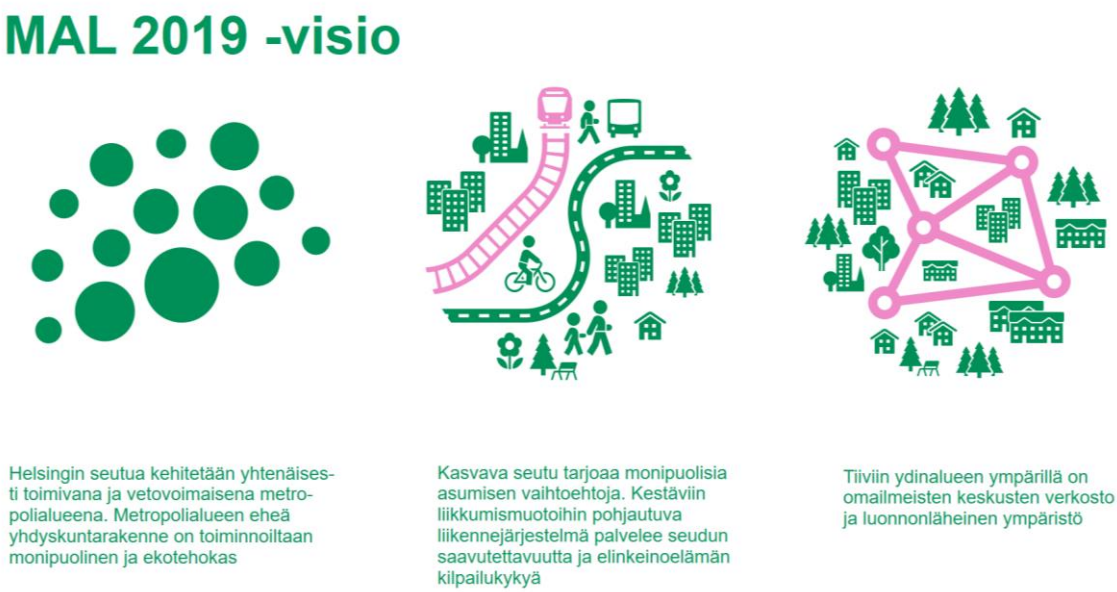
Kriittisiä asioita vuoden 2030 jälkeen, joihin tulee varautua ja luoda suunnittelulla valmiutta jo nyt, ovat ilmastonmuutoksen hillinnän ja hiilineutraalisuuden toteuttaminen kaikilla kaupunkisuunnitteluun vaikuttavilla aloilla, ennakoitua suuremman väestönkasvun mahdollisuus ja sosiaalisten muutosten hallinta, teknologinen ja palvelukehitys sekä sään ääri-ilmiöihin sopeutuminen.

3 Arvioitava MAL 2019 -luonnos

3.1 Tavoitteet ja lähtökohdat

MAL 2019 -suunnitelma on rakennettu vaiheittain. Perusta muodostuu aiemmista suunnitelmista ja useista MAL-työtä tukevista taustaselvityksistä. MAL 2019 –puiteohjelmassa (HSLH 13.12.2016, HSYK 29.11.2016) on kirjattu periaatteet suunnitelman valmisteluun. Puiteohjelmaa on täydentänyt alkuvuonna 2018 tehty raamipäätös (HSLH 13.2.2018, KUUMA-johtokunta 14.3.2018, HSYK 24.4.2018), jossa on määritelty tarkemmat lähtökohdat ja tavoitetasot suunnitelman valmisteluun.

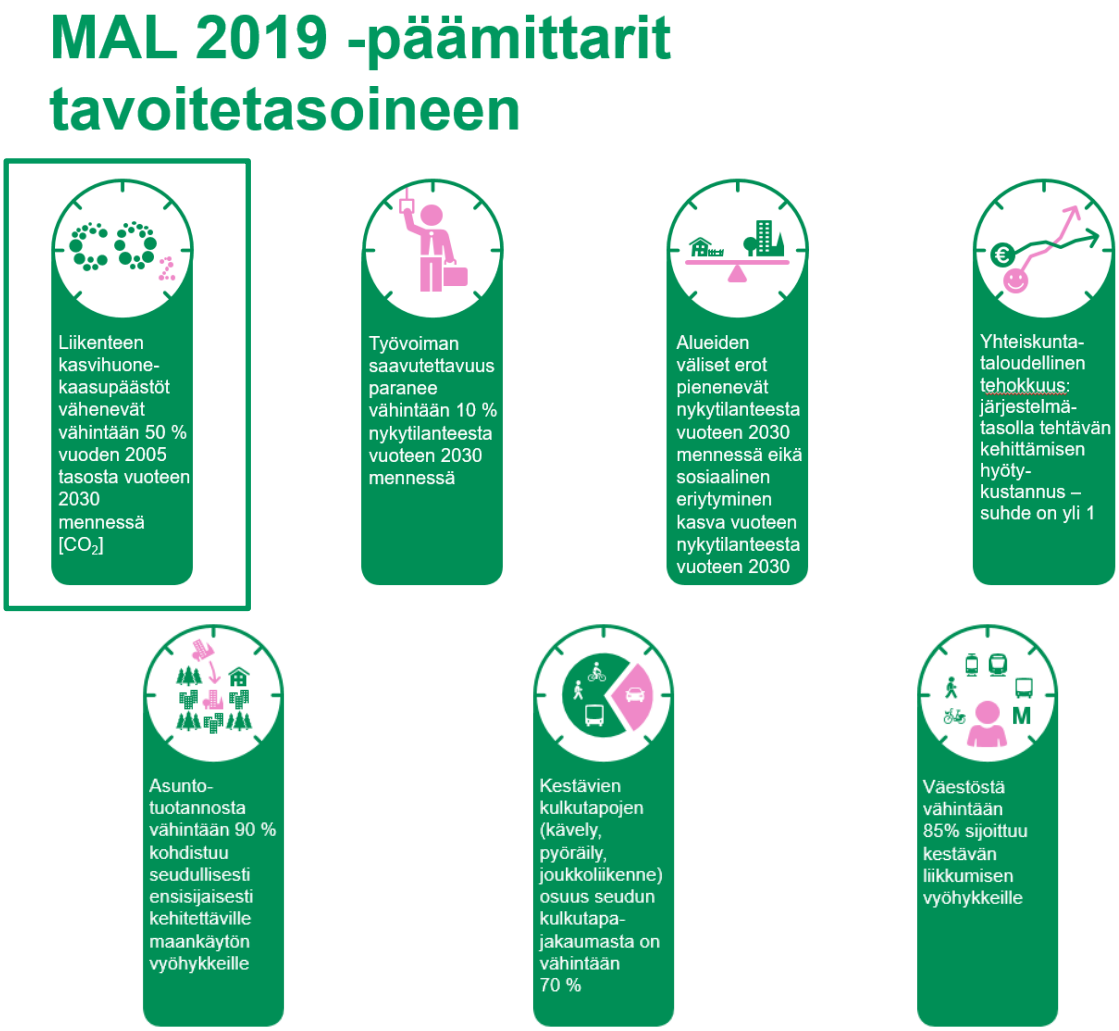
Helsingin seudun MAL 2019 -suunnittelu perustuu kehittämisvisioon (kuva 1), jonka ytimenä on vetovoimainen, kestävä ja verkostomainen metropolialue. MAL 2019 -tavoitteet konkretisoivat visiota ja muodostavat lähtökohdat suunnitelman toimenpiteiden määrittämiselle, priorisoinnille ja vaiheistukselle. MAL 2019 -tavoitteet on esitetty kuvassa 2.



Kuva 1. MAL 2019 -visio.

Kuva 2. MAL 2019 -tavoitteet.

MAL 2019 -tavoitteita konkretisoimaan on tunnistettu seitsemän päämittaria, joille on asetettu tavoitetasot vuodelle 2030 (kuva 3). Mittareiden valinnassa on ollut tärkeää, että niihin voidaan vaikuttaa Helsingin seudun suunnittelun toimenpiteillä. Tavoitetasojen avulla on seurattu suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyyttä. Mittareilla on parannettu MAL 2019 -suunnittelun ja päätöksenteon läpinäkyvyyttä. MAL 2019 -suunnittelua velvoittavaksi tavoitteeksi asetettiin liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys. Liikenteen CO2-päästöjä tulee vähentää vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

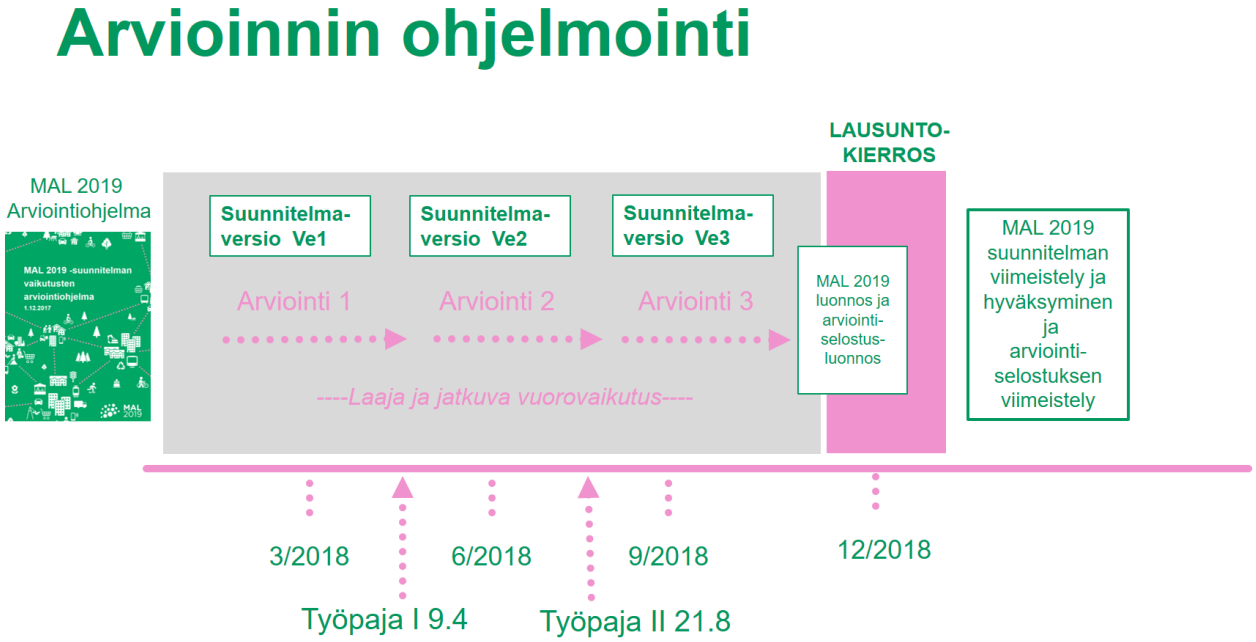


Kuva 3. MAL 2019 -tavoitteita kuvaavat mittarit tavoitetasoineen.

Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista: SOVA-laki, 200/2005). Lain perusteella vastaavan viranomaisen tulee huolehtia siitä, että ympäristövaikutukset selvitetään ja arvioidaan riittävässä määrin. Arviointi tehdään silloin, kun suunnitelman tai ohjelman toteuttamisella saattaa olla merkittäviä ympäristövaikutuksia. Arviointia on tehty SOVA-lain edellyttämää tasoa laajemmin ja se kattaa myös suunnittelun kannalta merkittäviksi tunnistettujen osa-alueiden arvioinnin. Arvioinnissa keskitytään vaikutuksiin Helsingin seudun alueella, mutta suunnitelman merkittävyydestä johtuen tuodaan esiin myös seudun ulkopuolelle kohdistuvia vaikutuksia.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohtana on ollut MAL 2019 -suunnitelman vaikutusten arviointiohjelma (2017) ja SOVA-kuulutuksesta (18.10-17.11.2017) saatu palaute sidosryhmiltä ja yleisöltä sekä SOVA- viranomaisen (Uudenmaan ELY-keskus) ja keskeisten ministeriöiden lausunnot.

MAL 2019 -luonnos valmisteltiin taustaselvityksiin (www.hsl.fi/mal/julkaisut), laajaan vuorovaikukseen ja vaikutusten arviointiin perustuen vuoden 2018 aikana. MAL 2019 -suunnittelu jaettiin vaiheisiin, jotta arviointi saatiin tukemaan mahdollisimman hyvin sen valmistelua. Suunnitelmaa kehitettiin iteroivalla menetelmällä hyödyntäen systemaattisesti vaikutusten arvioinnin tuloksia. Ensimmäinen arviointikierros toteutettiin maaliskuun 2018 aikana ja toinen kesäkuussa 2018 ja kolmas syksyllä 2018 suunnitelmaluonnoksen valmistelun kanssa. Kolmannen arviointikierroksen aikana valmisteltiin arviointiselostusluonnos. Arviointitiedon tuottamiseen ja johtopäätöksen työstämiseen on osallistunut kuntien, Helsingin seudun liikenteen ja valtion asiantuntijoita. Lisäksi työssä on hyödynnetty asiantuntijakonsultteja. Arvioinnin tuloksia on käsitelty useaan otteeseen sidosryhmien kanssa yhteiskokouksissa ja työpajoissa prosessin aikana. Jatkuva prosessin aikainen vaikutusten arviointi on tukenut suunnitelman valmistelua, ja suunnitelmaa on kehitetty arvioinnin tulosten perusteella. Arvioinnin ohjelmointi ja vaiheet on esitetty kuvassa 4.



Kuva 4. Suunnitelmaa kehitettiin iteroivalla menetelmällä hyödyntäen systemaattisesti vaikutusten arvioinnin tuloksi vuoden 2018 aikana.

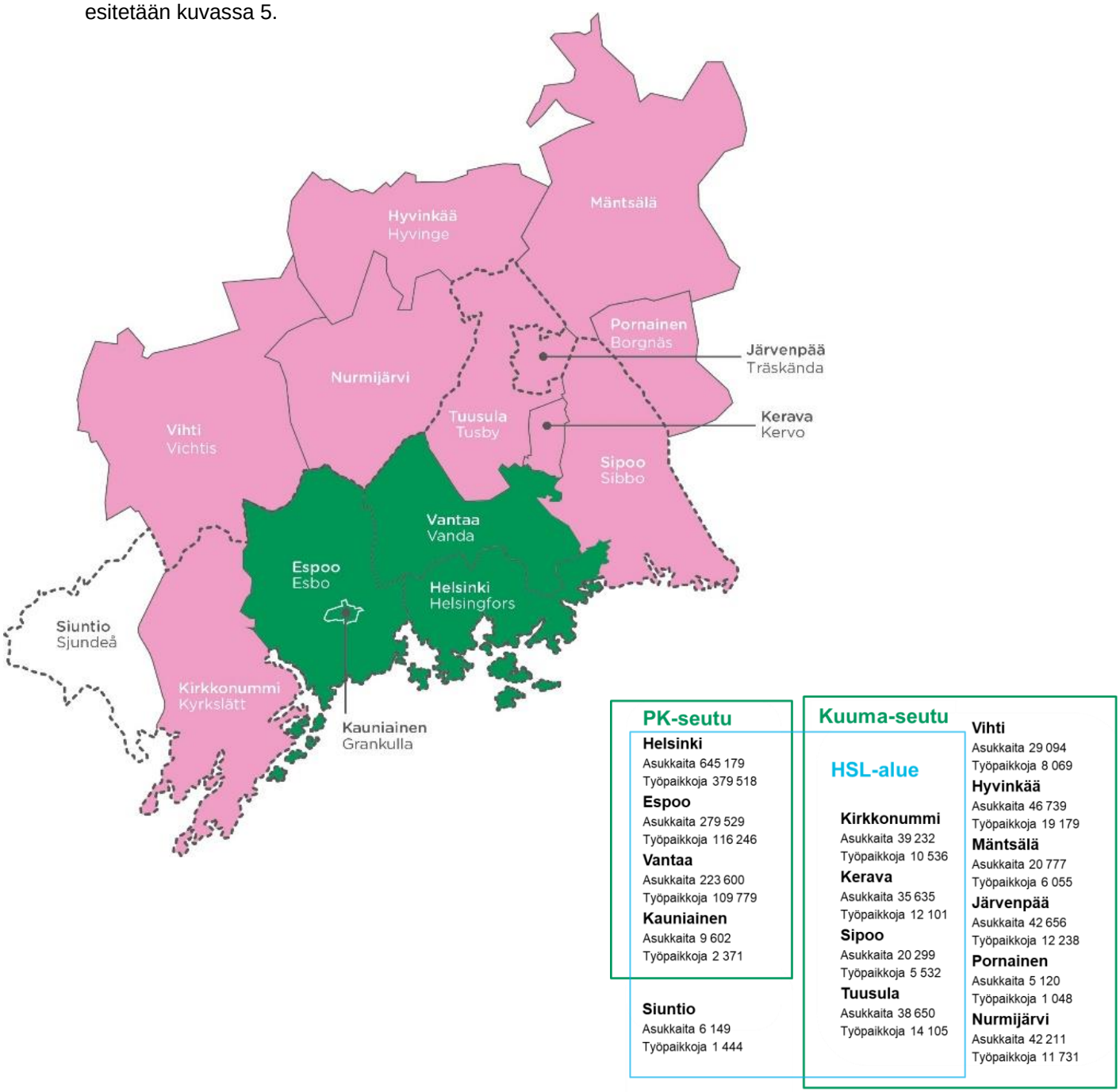
Tähän arviointiselostukseen on koottu MAL 2019 -suunnitelman luonne ja tarkkuustaso huomioon ottaen SOVA-lain ympäristöselostuksen edellyttämät tiedot ja laajempi arviointi. Arviointiselostus-luonnoksesta on mahdollisuus antaa lausunto tai kannanotto suunnitelmaluonnoksen ohella. HSLH (30.10.2018) ja HSYK (13.11.2018) lähettävät MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen ja sen arviointiselostusluonnoksen lausunnoille marraskuussa 2018. Lausuntoaika kestää tammikuun 2019 puoliväliin. Suunnitelmaluonnos valmistellaan saadut lausunnot huomioiden ja hyväksytään tämän jälkeen HSLH:ssä ja HSYK:ssä. Myös arviointiselostus viimeistellään alkuvuodesta lausuntojen sekä yleisöltä ja sidosryhmiltä saadun palautteen perusteella.

HSLH: Helsingin seudun liikenteen (HSL) -hallitus

HSYK: Helsingin seudun yhteistyökokous on Helsingin seudun kuntien johtavien luottamushenkilöiden yhteistoimintaelin. Yhteistyöhön osallistuu seudun 14 kuntaa

3.2 Seudun nykytilakuvaus

Helsingin seudulla on 14 kuntaa, joiden väkiluku yhteensä on hieman alle 1,5 miljoonaa ja keskimääräinen asukastiheys 399 as/km2. Kuntien asukasluvut ja -tiheydet vaihtelevat kuitenkin suuresti: seudun asukasluvultaan pienimmässä kunnassa Pornaisissa on noin 5000 asukasta (35 as/km2) ja suurimmassa eli Helsingissä noin 645 000 (3009 as/km2) (kuva 5). Asukastiheys on alhaisin Siuntiossa (25 as/km2), joka on HSL:n jäsenkuntana mukana vain liikennejärjestelmäsuunnittelussa (ei maankäytön tai asumisen seutuyhteistyössä). Suunnittelualue esitetään kuvassa 5.

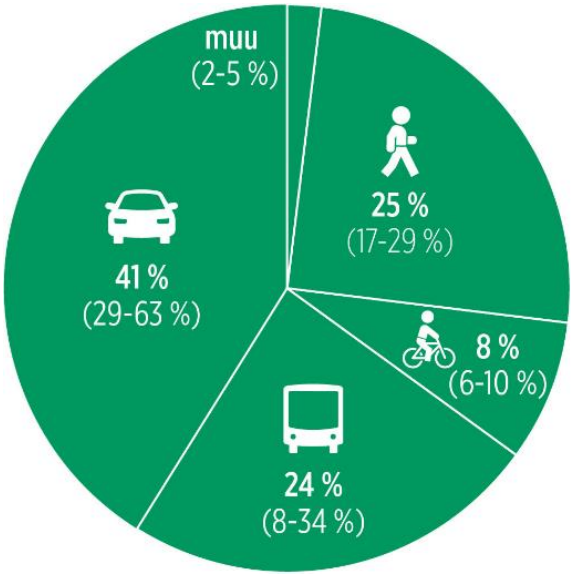


Kuva 5. MAL 2019 -suunnittelualueena on Helsingin seudun 14 kuntaa (liikennesuunnittelussa mukana on myös Siuntio)

Väestö jatkaa kasvuaan noin 1,4 % vuosivauhdilla, joten vuonna 2030 seudulla odotetaan olevan noin 1,6 – 1,7 miljoonaa asukasta väestöennusteesta riippuen. Seudulla on noin 2 miljoonaa asukasta vuonna 2050. Seudun jatkuva väestönkasvu takaa seudun elinvoiman, mutta aiheuttaa samalla haasteita kestävälle maankäytölle, asumiselle ja liikennejärjestelmälle.

Helsingin seutu on Suomen talouden veturi ja tuottaa Suomen bruttokansantuotteesta yli kolmanneksen. Seudun yritystoiminnalla on suuri merkitys koko maan elinvoimaisuudelle. Seudun työssäkäyntialue ulottuu huomattavasti MAL-suunnitelman aluerajausta laajemmalle. Helsingin seutu on Suomen valtakunnallisten ja kansainvälisten yhteyksien solmukohta. Hyvä saavutettavuus on tärkeä kasautumiseen liittyvä tekijä: tavara- ja henkilöliikenteen yhteydet ovat edellytys suurille, kasvaville kaupunkialueille.

Muuttoliike seudun sisällä kohdistuu pääkaupunkiseudulle. Seudulle on kaavoitettu runsaasti uutta asuinkerrosalaa. Vuosittain tuotettu asuntotuotanto on ollut kasvussa ja kohdistuu enimmäkseen kestävin kulkutavoin hyvin saavutettaville alueille. Kestävän liikkumisen kehitys on ollut myönteistä: seudun ydinalueiden asukkaat valitsevat nykyään yhä useammin kävelyn, pyöräilyn tai joukkoliikenteen. Silti seudulla autoillaan edelleen paljon, ja autojen omistus on kasvussa kaikkialla muualla paitsi Helsingissä. Autoilu on yleistä erityisesti bussiliikenteeseen tukeutuvissa kehyskunnissa, joissa joukkoliikenteen palvelutaso ei ole yhtä hyvä kuin radan varren kunnissa. Seudun asukkaiden tekemien matkamäärien mukaan lasketut kulkumuoto-osuudet ja niiden kuntakohtainen vaihteluväli on esitetty kuvassa 6.



Kuva 6. Helsingin seudun kulkumuoto-osuus, suluissa kuntakohtainen vaihteluväli (Laaja liikkumistutkimus 2012).

Väestönkasvun myötä myös Helsingin seudun liikennemäärät ovat nousussa, mikä lisää tie- ja katuverkon kuormitusta. Nykyisiä tieliikenteen pullonkauloja on erityisesti Helsingin säteittäisillä sisääntuloväylillä, Kehä I:llä, Kehä III:lla ja Helsingin kantakaupungissa. Liikenneturvallisuus on parantunut ja liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on laskenut noin kolmanneksen vuosikymmenen alusta.

Tällä hetkellä asuntotuotanto painottuu pieniin kerrostaloasuntoihin. 79 % pääkaupunkiseudun asuntotuotannosta vuosina 2010-2016 oli asuinkerrostaloja, ja yli puolet asunnoista oli yksiöitä ja kaksioita. Pääkaupunkiseudun ympärille sijoittuvan 10 kehyskunnan muodostaman ns. KUUMA-seudun yhteinen piirre on edelleen pientalovaltaisuus. Kerrostaloasuntojen osuus on kuitenkin kasvanut etenkin kaupunkirakennettaan tiivistäneissä kunnissa. KUUMA-kuntien asuntotuotannosta oli puolet kerrostaloasuntoja, kun vastaavasti kerrostaloasuntojen osuus koko kannasta on reilu kolmannes. Uusien kerrostaloasuntojen keskimääräinen huoneistokoko vuosina 2010-2017 on pienentynyt koko seudulla aiempiin vuosiin verrattuna.

Seudun asuntojen hintakehitys on eriytynyt selvästi tällä vuosituhannella. Pääkaupunkiseudun hintataso on nyt keskimäärin 1,5-kertainen vuoteen 2000 verrattuna. Sen sijaan KUUMA-kuntien hintataso on noussut keskimäärin 20 % vuodesta 2000. Vuokramarkkinat ovat seudulla hieman moniulotteisemmat. Vapaarahoitteiset uudet vuokrat nousivat koko seudulla vuodesta 2016 vuoteen 2017. Prosentuaalisesti nousu oli suurinta Helsingin kalleimmalla alueella ja Vantaalla. Seudun eriytymiskehitys on tulotason ja työllisyyden perusteella vertailtuna kansainvälisesti melko maltillista. Suhteellisesti heikompia alueita on eri puolilla seutua.

Seudun työssäkäyntialue laajenee ja yritystoiminta palveluvaltaistuu. Seudun yhdyskuntarakenne on monikeskuksinen, joskin Helsingin kantakaupunki on keskuksista määräävin. Työpaikoista noin 86 % sijoittuu pääkaupunkiseudulle. Seudun väestöstä ja työpaikoista yli 60 % sijoittuu alueelle, jossa kestävä liikkuminen on mahdollista arjen aktiviteeteissa (ydinalueella yli 70 %, ydinalueen ulkopuolella hieman alle 40 %).

Helsingin seudun julkistalouden liikennemenot vuonna 2017 olivat noin 1680 miljoonaa euroa, josta vajaa puolet (44 %) käytettiin operointiin, reilu kolmannes (37 %) investointeihin ja loput (19 %) kunnossapitoon. Yksi haasteista tulee olemaan valtion rahoitusasteeseen tulevaisuudessa kohdistuvat paineet, mikä tulee mahdollisesti näkymään seudun julkistalouden tulotasossa valtion osuuksien pienenemisen myötä.

Helsingin seudun kehittämisen kannalta suurimpana haasteena on edelleen seudun voimakas väestönkasvu ja sen myötä tie- ja katuverkon ruuhkautuminen, ilman merkittäviä parannustoimia heikentyvä joukkoliikenteen kilpailukyky ja ilman monipuolista ja riittävää asuntotuotantoa tapahtuva alueellinen eriytyminen. Haasteena tulee olemaan seudun ilmastotavoitteiden saavuttaminen, sillä vaikka seudun kaupunkien ja kuntien yhteenlasketut liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat olleet pääosin laskussa vuodesta 2006 lähtien, päästöt laskevat hitaammin kuin kansalliset ja kansainväliset sitoumukset seutua velvoittavat.

MAL 2019 -suunnitelmalla varaudutaan seudulla tunnistettuihin tulevaisuuden ilmiöihin, kuten kaupungistuminen, maahanmuutto ja globalisaatio, ilmastonmuutos ja tarve resurssitehokkuuteen.

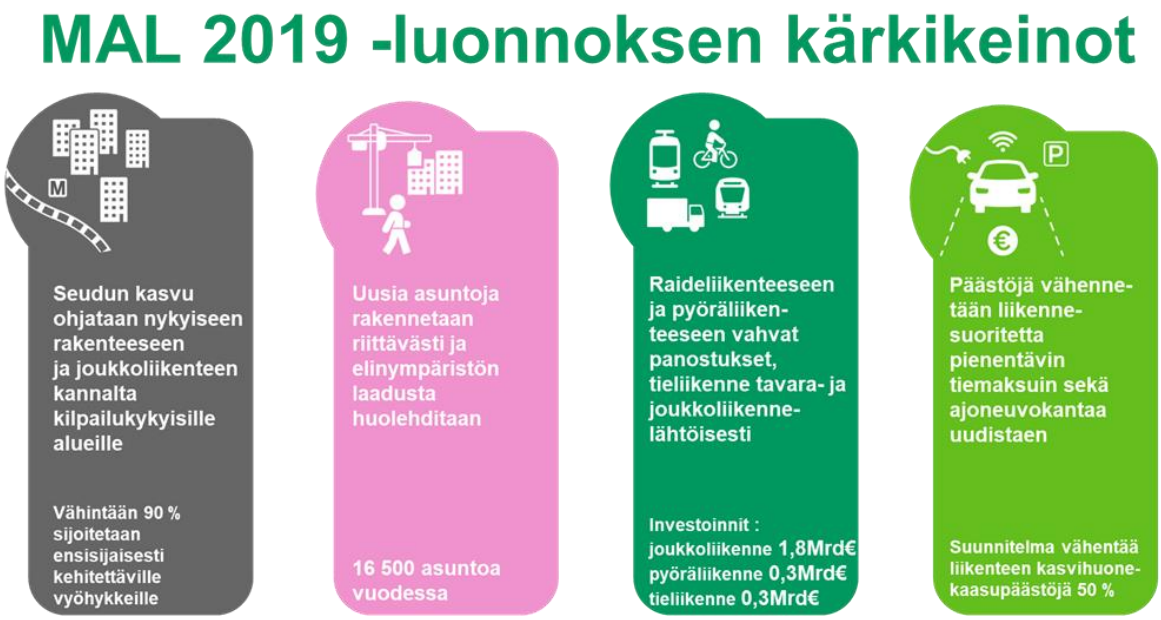
3.3 MAL 2019 -luonnoksen tiivistelmä

MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin ja laajaan sidosryhmien vuoropuheluun.

Suunnitelman pääsisältö on:

- Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille
- Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16500 uutta asuntoa ja asuntokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan
- Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti
- Päästöjä vähennetään useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla sekä ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi uudistaen.

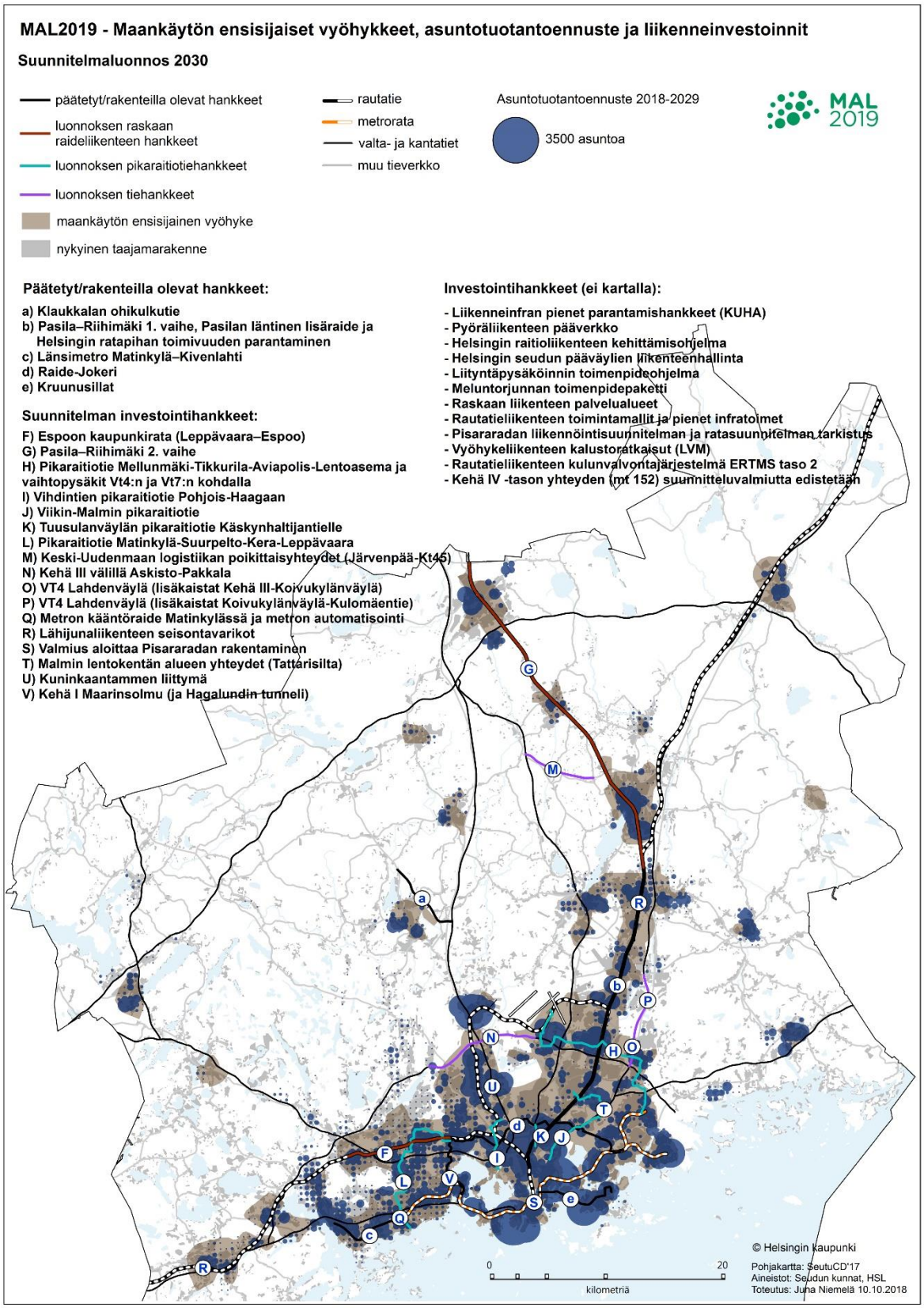
Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet. MAL 2019 -suunnitelman sisältö kiteytyy neljään kärkikeinoon (kuva 7). Kärkikeinoja tarkentavat toimenpiteet on esitetty kuvassa 8. Toimenpiteet sisältävät edelleen yksityiskohtaisia keinoja ja hankkeita, jotka on avattu tarkemmin MAL 2019 -luonnoksessa. Kuvissa 9 ja 10 on esitetty kartalla suunnitelman keskeistä sisältöä: maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet sekä liikennehankkeet ja –toimenpiteet.



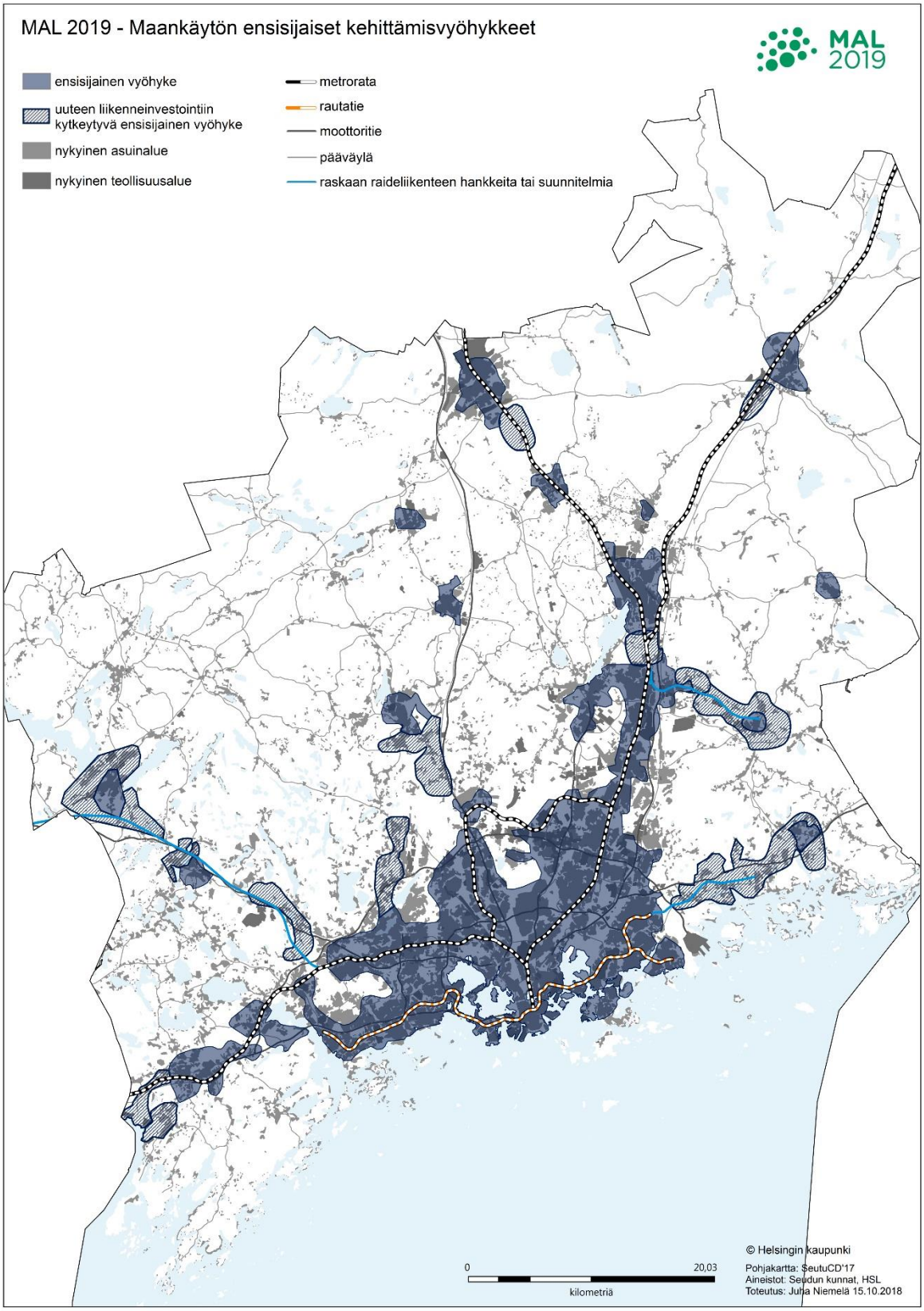
Kuva 7. MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen kärkikeinot.

Kärkikeinoja tarkentavat toimenpiteet

Kuva 8. MAL 2019 -luonnoksen kärkikeinoja tarkentavat toimenpiteet



Kuva 9. MAL 2019 -luonnos 2030: Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet, kuntakohtainen asuntorakentamisennusta ja liikennehankkeet



Kuva 10. MAL 2019 -luonnos: Maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet

MAL 2019 -suunnitelman tunnistettuja toimenpiteitä vuodesta 2030 eteenpäin:

- Kasvihuonekaasupäästöjä leikataan vuoden 2030 tasosta maankäytön ja liikenteen suunnittelulla, taloudellisten ohjauskeinojen avulla, uusia palveluita ja teknologioita kehittämällä ja hyödyntämällä, ruoan ja energian lähituotannolla, päästöjen kompensoinnilla sekä hiilinieluilla.

- Uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja niiden täydentymisalueille. Mahdollisia laajentumisalueita otetaan käyttöön, mikäli alueen edellytyksenä olevasta liikenneinvestoinnista on sitova päätös.

- Varmistetaan, että seudun asuntotuotanto on riittävää kasvavan väestön tarpeisiin ja mahdollistaa laadukkaan asumisen kaikille väestöryhmille.

- Liikennejärjestelmää kehitetään kestäviin kulkumuotoihin pohjautuvaksi muodostamalla koko seudulle pitkän aikavälin raidevisio sekä sen toteuttamispolku. Joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena juna- ja metroverkosta alkaen.

3.4 Suunnitelmaluonnos ja vertailuvaihtoehto

Suunnitelmaluonnoksen eri versioita (Ve1, Ve2 ja Ve3) on arvioitu suhteessa vertailuvaihtoehtoon (Ve0). Suunnitelmaversioiden ja vertailuvaihtoehdon sisältö on kuvattu pääpiirteissään tähän lukuun. Tarkempi kuvaus MAL 2019 -ennusteista ja lähtötiedoista on liitteenä 4 ja 5.

Helsingin seudun asuntotuotanto- ja väestölaskelmien laadintaperiaatteet

Maankäytön lähtötiedot Helmet 3.0-mallin MAL 2019 -ennusteille kerättiin syksyllä 2017. Seppo Laakso (Kaupunkitutkimus TA) laati väestöprojektioita skenaarioille ve0 ja ve1 sekä työpaikkaprojektion. Väestöennusteet skenaarioille ve2 ja ve3 laadittiin hieman eri menetelmillä kesällä ja syksyllä 2018.

MAL 2019 -prosessia varten laadittiin keväällä 2017 yhdenmukainen karttaruutuaineisto Helsingin seudun kuntien väestöstä ja työpaikoista vuodelta 2016 (työpaikat 2012) sekä kuntien varaukset asumisen ja toimitilarakentamisen rakennettavissa olevasta kerrosalasta vuoteen 2030 ja rakentamispotentiaaleista vuoteen 2050.

Kaupunkitutkimus TA laati toteutuma-arvioille laskentaperiaatteet ja laskentasäännöt sekä teki laskelmat karttaruuduittain väestölle ja työpaikoille vuosille 2030 ja 2050 sekä asunto-ja toimitilarakentamisen toteumalle jaksoilla 2016-29 ja 2030-49.

Kesällä ja syksyllä 2017 kunnat tekivät korjauksia asuntotuotannon varauksiin ja rakentamispotentiaaleihin. Asuntotuotanto-ja väestölaskelmat päivitettiin näiden osalta loka-marraskuussa 2017. Päivityksen tuloksena syntynyt versio on nimetty versioksi Ve1. Lisäksi laadittiin vaihtoehtoinen versio Ve0, jossa Helsingin suunnitteilla olevien kaupunkibulevardien toteutumisennusteita alennettiin ja vastaavasti Helsingin seudun kaikkien muiden uustuotantoalueiden toteutumisennusteita nostettiin siten, että uustuotannon väestömäärä pysyi samana.

Ve2-skenaariossa Ve1-väestö on siirretty kunnittain vuoden 2015 MASU 2050 ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Siirretyt asukkaat jyvitettiin tasaisesti alueen väestön mukaan.

Väestöennuste Ve3 on tuotettu suoraan sijoittelualuejakoon ja perustuu kuntien kesällä 2018 tehtyyn asuntotuotantoennusteeseen. Vanhan asuntokannan väestönmuutos kunnittain laskettiin samoin kuin Ve1:ssä. Uudet asukkaat ja vanhasta kannasta siirtyvät asukkaat on sijoitettu asuntotuotantoennusteessa osoitetuille alueille huomioiden pien- ja kerrostaloasuntokuntien kokoerot. Lopuksi kokonaiskasvu on täsmäytetty seudun arvioituun kokonaisasukasmäärään vuodelle 2030, että vertailtavuus aiempiin skenaarioihin säilyy.

ve0 2030 vertailuvaihtoehdon kuvaus

- Maankäyttöprojektio ilman bulevardeja, kuvattu edellisellä sivulla ja liitteessä 5
- Nykyinen liikenneverkko
- Rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet
    - Klaukkalan ohikulkutie
    - Pasila–Riihimäki 1. vaihe, Pasilan läntinen lisäraide ja Helsingin ratapihan toimivuuden parantaminen
    - Länsimetro Matinkylä–Kivenlahti
    - Pikaraitiotienä Raide-Jokeri ja Kruunusillat
    - Kantakaupungin raitioverkon laajennukset (Ilmalaan, Jätkäsaareen, Hernesaareen, Vallilanlaakson kautta Kalasatamaan)
    - Uudet runkolinjat ja nykyisten jatkeet (500, 510, 530, 560 Matinkylään, 570)
- Oletukset autonomistuksen kehityksestä ja ajoneuvojen yksikköpäästöistä, ks luku x
- Joukkoliikenteen uusi lippuvyöhykemalli (tarkistettu 3.5.2018)

Ve 1 2030 suunnitelmaversion kuvaus

- MAL 2019 maankäyttöprojektio, kuvattu edellisellä sivulla
- Nykyinen liikenneverkko
- Rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet
- Suunnitelmaversion liikennehankkeet, jotka käsittivät seuraavat osa-alueet: nykyisen liikennejärjestelmän tehokkuus ja toimintavarmuus, verkostomainen joukkoliikenne ja maankäyttö, parempi palvelutaso, pyöräliikenteen verkko, liityntäpysäköinti, toimiva logistiikka, pahempien pullonkaulojen purkaminen, ennakkoiva kunnossapito ja häiriönhallinta
- Tiemaksut porttimallilla ns. puolikkailla hinnoilla
- Laaja joukko muita suunnittelutoimenpiteitä, joita ei tarkasteltu liikennemallilla
- Oletukset autonomistuksen kehityksestä ja ajoneuvojen yksikköpäästöistä, ks luku x.
- Joukkoliikenteen uusi lippuvyöhykemalli (tarkistettu 3.5.2018)
- HSL-bussiliikenne kuten Ve0:ssa 2020-luvun alussa

Ve 2 2030 suunnitelmaversion kuvaus

- MAL2019 maankäyttöprojektio – uusi maankäyttö sijoitettu ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille (MASU 2050) testimielessä, kuvattu yllä

- Nykyinen liikenneverkko
- Rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet
- Suunnitelmaversion liikennehankkeet, joissa painotettiin velvoittavaa liikenteen päästövähennystavoitetta enemmän kuin Ve1:ssä. Hankkeissa mm. vahvistettiin verkostomaisen raideliikenteen roolia, suunnattiin tieliikenteen kapasiteetin parannuskohteet valtakunnallisesti merkittävälle verkolle ja haettiin parempaa kustannustehokkuutta nykyiseen infraan tukeutuen
- Laaja joukko muita suunnittelutoimenpiteitä, joita ei tarkasteltu liikennemallilla
- Joukkoliikenteen uusi lippuvyöhykemalli (tarkistettu 3.5.2018)
- Tiemaksut porttimallilla, ns. täydet hinnat (kaksinkertaiset verrattuna ve1:een)
- Jaettuja kyytejä edistävien toimenpiteiden arviointi on vaikeaa, mutta tehtyjen selvitysten perusteella niillä on potentiaalia henkilöautojen ajosuoritteen vähentämiseksi. Tarkasteluissa niiden on arvioitu vähentävän henkilöautojen ajosuoritetta 2 %~~)~~
- Pysäköintipoliittisten toimenpiteiden vaikutuksia on karkeasti kuvattu liikennemallilla vuoden 2030 tilanteessa siten, että pysäköinti on maksullista kaikissa asiointipaikoissa (vähintään 1 euro tunnissa) koko Helsingin kaupungissa ja tärkeimmissä keskuksissa pääkaupunkiseudulla sekä työmatkoille Helsingin kantakaupungissa
- Valtion tason tavoite 250 000 sähköautosta vuonna 2030 on arvioitu johtavan merkittävään 20 % sähköautojen osuuteen seudun henkilöautoista vuonna 2030, ks. luku 4.3

Ve 3 2030 suunnitelmaversion kuvaus

- MAL 2019 maankäyttöprojektio ja asuntotuotantoennuste, ks. yllä
- Nykyinen liikenneverkko
- Rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet
- Suunnitelmaversion liikennehankkeet (ks. seuraavan sivun lista)
- Laaja joukko muita suunnittelutoimenpiteitä, jotka löytyvät MAL 2019 –luonnoksesta
- Joukkoliikenteen uusi lippuvyöhykemalli (tarkistettu 3.5.2018)
- Tiemaksut kuten Ve2
- Jaettuja kyytejä edistävät toimenpiteet kuten Ve2
- Pysäköintitoimenpiteet kuten Ve2
- Joukkoliikenteen lippujen hinnan alentaminen
- Valtion tason tavoite 250 000 sähköautosta vuonna 2030 on arvioitu johtavan merkittävään 20 % sähköautojen osuuteen seudun henkilöautoista vuonna 2030, ks. luku 4.3

MAL 2019 luonnoksen liikennehankkeet (Ve3):

Liikenneinvestoinnit vuoteen 2030 mennessä

Jatkuvat kehittämisohjelmat

Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA) 300 M€ (30 M€/vuosi)
Pyöräliikenteen pääverkko 200 M€ *
Helsingin raitioliikenteen kehittämisohjelma 60 M€
Helsingin seudun pääväylien liikenteenhallinta 20 M€
Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma80 M€ *
Meluntorjunnan toimenpidepaketti67 M€ *
Raskaan liikenteen palvelualueet20 M€

* Voivat toteutua osittain tai kokonaan KUHA-kokonaisuudessa

Pikaraitiotieverkon kehittäminen

Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema 260 M€
Vihdintien pikaraitiotie Pohjois-Haagaan48 M€
Viikin-Malmin pikaraitiotie200 M€
Tuusulanväylän pikaraitiotie Käskynhaltijantielle25 M€
Matinkylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara182 M€

Raskas raideliikenne

Rautatieliikenteen toimintamallit ja pienet infratoimet
Pisararadan liikennöintisuunnitelman ja ratasuunnitelman tarkistus
Metron kapasiteetin varmistaminen

- Metron kääntöraide Matinkylässä 100 M€
- Metron automatisointi 226-277 M€

Espoon kaupunkirata Leppävaara-Espoo230 M€
Pasila - Riihimäki kapasiteetin parantaminen 2. vaihe273 M€
Lähijunaliikenteen seisontavarikot (Päärata ja Rantarata)50 M€
Vyöhykeliikenteen kalustoratkaisut (LVM)
Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmä ERTMS taso 2
Valmius aloittaa Pisararadan rakentaminen

Liittymät, jotka edellytyksenä maankäytön kehittymiselle

Malmin lentokenttäalueen yhteydet (Tattarisillan liittymä, Kehä I ja Lahdenväylä)93 M€
Kuninkaantammen eritasoliittymä ja Hämeenlinnanväylän lisäkaistat 45 M€
Kehä I Maarinsolmu ja Hagalundin tunneli46 M€ + tunneli
Lisäksi pienempiä maankäytön kehittymistä edistäviä liittymiä KUHA-hankkeina

Tieverkon kehittäminen

Kehä III toimivuus (välillä Askisto - Pakkala)40 M€
Lahdenväylän (Vt 4) lisäkaistat Kehä III-Koivukylänväylä 15 M€
Lahdenväylän (Vt 4) lisäkaistat Koivukylänväylä-Kulomäentie18 M€
Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteydet

- 1. vaihe Järvenpää – kt 4540 M€
- Kehä IV –tason yhteyden (mt 152) suunnitteluvalmiutta edistetään

3.5 Suunnittelussa huomioitavat ohjelmat ja tavoitteet

Ilmastonmuutoksen torjuminen on yksi keskeisimmistä ihmiskunnan haasteista nyt ja lähitulevaisuudessa. Kansainvälinen ilmastopaneeli on tuoreimmassa raportissaan (IPCC 2018) arvioinut, että nykyisillä päästötavoitteilla ei tulla pysymään 1,5 asteen lämpötilan nousussa. Jos lämpötila nousee 2 astetta, aiheutuu merkittävästi vakavampia seurauksia niin merenpinnan nousun, sään ääri-ilmiöiden, ruoantuotannon kuin eläinlajien ja ekosysteemien häviämisen osalta. Muun muassa EU:n päästötavoitteiden kiristäminen entisestään on raportin tietojen pohjalta erittäin todennäköistä.

Kaupungeilla ja kaupunkiseuduilla on keskeinen rooli ilmastonmuutoksen hillitsemisessä. Euroopan komissio on asettanut Suomelle tavoitteen vähentää kasvihuonekaasupäästöjä (khk-päästöt) 39 % vuoteen 2030 mennessä. EU-tavoitteiden saavuttamatta jättämisestä voi seurata taloudellisia sanktioita, kun muilta jäsenmailta joudutaan ostamaan ylijäämäksi muodostuneita päästöyksiköitä. Valtioneuvoston asettama tavoite on vähentää liikenteen päästöjä kansallisesti noin 50 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tilanteesta. MAL 2019 -suunnittelussa tavoitteena on leikata liikenteen päästöjä Helsingin seudulla vähintään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. MAL 2019 -tavoite vastaa siten valtioneuvoston asettamaan liikenteen päästövähennystavoitetta Suomelle.

Uusimaa ja Helsingin seudun kunnat ovat sitoutuneet vähentämään kokonaispäästöjään merkittävästi. Uusimaa-ohjelman 2.0 tavoitteena on, että Uusimaa on Hiilineutraali vuonna 2035. Useimmat kunnat pyrkivät hiilineutraaliuteen eli yleensä vähintään 80 prosentin päästövähennykseen (CO2-ekv) vuosina 2030-2050. Monet kunnat päivittävät päästötavoitteitaan parhaillaan ja määrittävät toimenpiteitä tavoitteiden saavuttamiseksi. Valtion, Uusimaan ja Helsingin seudun kuntien päästövähennystavoitteet toimivat keskeisenä lähtökohtana Helsingin seudun MAL 2019 -työn liikenteen CO2- päästövähennystavoitteen valmistelussa, jossa tarkasteltiin MAL 2019 -työssä asetetun tavoitteen riittävyyttä suhteessa muiden toimijoiden asettamiin tavoitteisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla on valmisteltu vuoden 2018 aikana Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän väliraportti: ”Hiiletön liikenne 2045 – polkuja päästöttömään tulevaisuuteen”. Työ valmistuu kokonaisuudessaan joulukuuhun 2018 mennessä ja siinä tullaan esittämään toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi. Kuntien, Uudenmaan ja valtion selvitysten valmistelun rinnalla on tärkeää, että Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa on esitetty realistinen polku ja toimenpidepaketti liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

MAL 2019 -suunnittelua on tehty yhteistyössä seudun kuntien kanssa. Suunnittelualueen 14 kunnassa on jatkuvasti käynnissä yleiskaavaprosesseja, liikennejärjestelmäsuunnitelmaprosesseja sekä muita maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyviä suunnitelmia ja strategioita. Suunnittelun tueksi tuotettuja aineistoja hyödynnetään myös MAL-suunnittelussa ja niitä sovitetaan seudulliseen kontekstiin. MAL 2019 -suunnittelun aikana yhtä aikaa valmisteltiin ainakin Vantaan yleiskaavaa, Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava, Järvenpään yleiskaava sekä Vihdin ja Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Uusimaa-kaava 2050 -luonnos on valmisteltu tiiviissä vuorovaikutuksessa MAL 2019 -luonnoksen kanssa. Kaavakokonaisuus koostuu strategisesta pitkän aikavälin rakennesuunnitelmasta sekä

lyhyen aikavälin vaihekaavoista. Helsingin seutu on yksi vaihekaava-alue. Maakuntakaavaan liittyvät liikennejärjestelmäsuunnitelmat tehdään kolmessa osassa, joista MAL 2019 -suunnitelman liikenneosa, Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, täyttää liikennejärjestelmäsuunnittelutarpeen Helsingin seudun osalta. Hyväksytty maakuntakaava on oikeusvaikutteinen. Kaavaluonnoksen ja MAL 2019 -luonnoksen sisältöjen yhteneväisyys on pyritty varmistamaan tiiviillä suunnitteluyhteistyöllä. Myös vaikutusten arvioinnissa on jaettu osaamista kaavan ja suunnitelman arvioinnin osalta. Uusimaa-kaavan arviointi on ollut monipuolista ja kattavaa. Kaavan arvioinnissa on syvennytty muun muassa ilmastovaikutusten arviointiin, mikä on esimerkillinen arviointitapa muille tahoille.

Suomessa on käynnissä maakunta- ja SOTE-uudistus. Niiden valmistelu ei ole vaikuttanut merkittävästi MAL 2019 –suunnittelukierrokseen ja luonnoksen sisältöön. Mahdollisiin muutostarpeisiin reagoidaan kuitenkin valmistelun edetessä.

Uudet valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.4.2018. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Uudistetut alueidenkäyttötavoitteet ovat tärkeä lähtökohta myös MAL 2019 -suunnitelman valmistelulle. Uudistetuissa tavoitteissa korostetaan muun muassa ilmastomuutoksen hillintään ja varautumista ilmastomuutoksen vaikutuksiin.

Ympäristöministeriö on käynnistänyt maankäyttö- ja rakennuslain kokonaisuudistuksen valmistelun. Lainvalmistelutyö on organisoitu kesän 2018 aikana. Tavoitteena on, että uudistettu laki saataisiin voimaan vuosien 2021-2022 aikana. MAL 2019 -asiantuntijat käyvät keskustelua kokonaisuusuudistukseen liittyen Ympäristöministeriön kanssa.

MAL 2019 -suunnittelussa on seuratta ja osallistuttu lakien valmisteluun ja ne ovat vaikuttaneet suunnitelman valmisteluun. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelun valmistelu on aloitettu. Helsingin seudun MAL 2019 -suunnittelussa tuotettu aineistoa on hyödynnettävissä myös kansalliseen suunnitteluun. Pitkään jatkunut seudullinen liikennejärjestelmäsuunnittelu, jota on kehitetty määrätietoisesti maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnitteluksi toimii itsessään hyvänä esimerkkinä valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnittelulle.

4 Arvioinnin menetelmät

4.1 Vaikutusten arviointi on olennainen osa suunnittelua

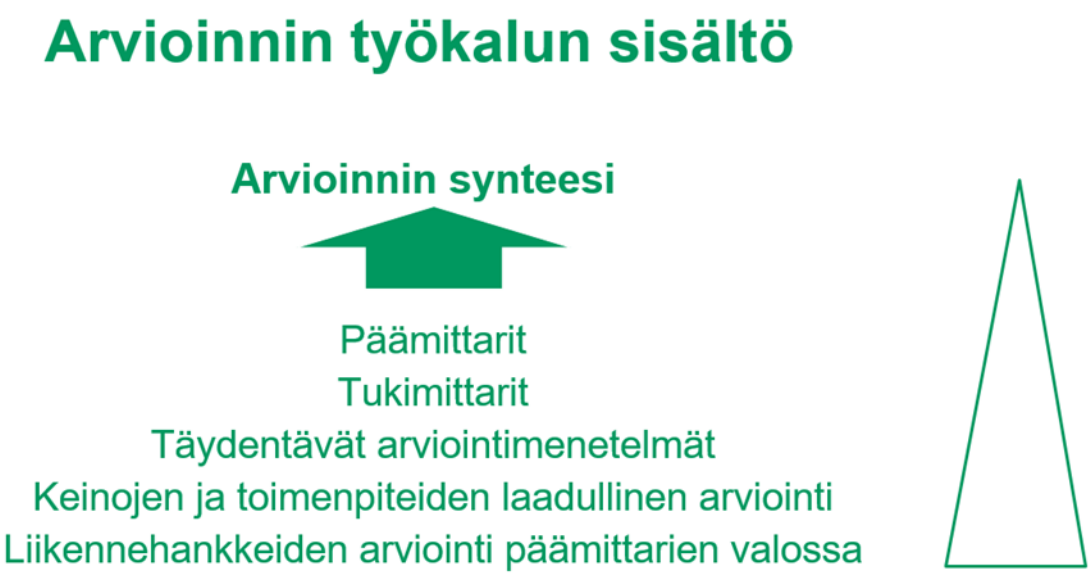
MAL 2019 -suunnitelmaluonnos on rakentunut vaiheittain niin, että arviointitiedolla on tuettu suunnitteluun liittyviä valintoja ja ratkaisuja. Suunnittelun ja arvioinnin entistä tiiviimpi vuorovaikutus on helpottanut arvioinnin tekemistä ja siitä on tullut kiinteä osa suunnitteluprosessia.

Arvioitaessa tavoitteiden saavuttamista vaikutusten arvioinnissa on käytetty monipuolisesti erilaisia mittareita ja muita arviointimenetelmiä. Arvioinnin menetelmät on jaoteltu päämittareihin, tukimittareihin ja täydentäviin arviointimenetelmiin. Lisäksi on tehty laadullista asiantuntija-arviointia ja yksittäisten hankkeiden arviointia. Kuvassa 11 on esitetty arviointimenetelmien kokonaisuus. Päämittareille on asetettu tavoitetasot, joiden valossa on arvioitu toimenpiteiden tehokkuutta ja riittävyyttä. Tietoa on tuotettu pääasiassa liikenne-ennustemallin avulla, mutta myös muilla seutusuunnitteluun soveltuvilla menetelmillä. Yksi kehitysaskel on ollut, että alueellisesti kohdistettua tietoa on tuotettu jo prosessin aikana. Esimerkiksi liikenne-ennustemalli-aluejaon mukainen tai ruutukohtainen paikkatietoaineisto on mahdollistanut uudenlaiset analyysit ja tiedon hyödyntämisen aikaisempaa tehokkaammalla tavalla. Osaa mittareista on kehitetty edelleen prosessin aikana tarpeiden mukaan. Menetelmät on dokumentoitu MAL 2019 -Arviointiohjelmaan (HSL 2017).

Prosessin aikana arviointitieto on koottu Excel-pohjaiseen työkaluun tiedon hallinnan helpottamiseksi. Aineiston kokoaminen yhteen tiedostoon on helpottanut arvioinnin työstämistä ja tiedon käsittelyä. Arvioinnin aineistot on jaettu suunnittelusta vastaavien hyödynnyttäväksi jokaisen arviointikierroksen jälkeen (kuva 11).

Arvioinnin aikainen vuorovaikutus on ollut systemaattista ja laajaa. Arviointia ohjaamaan perustettiin SOVA-koordinointiryhmä, joka on ollut tukena arvioinnin kehittämisessä ja ohjannut arviointiprosessia alusta lähtien. SOVA-synteesiryhmä perustettiin arvioinnin käytännön työtä varten. Ryhmän kokouksissa käsiteltiin ja työstettiin eri suunnitelmaversioiden arviointia vuoden

2018 aikana. Arviointitietoa käsiteltiin HLJ-toimikunnalle ja MAL-neuvottelukunnalle järjestetyissä työpajoissa suunnitelman valmistelun aikana, mikä edisti tiedon omaksumista ja johtopäätösten työstämistä seuraavaa suunnitelmaversiota varten. Yleisölle on annettu mahdollisuus osallistua suunnitelman ja arvioinnin valmisteluun SOVA-kuulutuksen aikana vuoden 2017 lopulla ja lausuntokierroksen aikana vuoden 2018 lopulla.



Kuva 11. Arvioitaessa tavoitteiden saavuttamista vaikutusten arvioinnissa on käytetty monipuolisesti erilaisia mittareita ja arviointimenetelmiä. Arvioinnin synteesi eli kokonaiskuva tavoitteiden saavuttamisesta on muodostettu mittareiden ja menetelmien tunnuslukujen ja niistä tehtyjen analyysien perusteella.

MAL 2019 -suunnittelussa on kehitetty erityisesti taloudellisten vaikutusten arviointia. Suunnittelun kannalta oleellista on saada riittävästi tietoa suunnitelman aiheuttamista taloudellista hyödyistä ja kustannuksista, arvioida niiden suhdetta sekä todeta vaikutukset eri toimijoille seudulla. Taloudellisen ajattelun pohjalla on kaupunkitaloustieteen teoriaviitekehys. Tämä näkyy valituissa arvioinnin teemoissa arviointikehikossa.

Terveysnäkökulma on otettu aiempaa systemaattisemmin huomioon MAL 2019 -suunnittelussa ja arvioinnin ohjelmoinnissa. Terveys on nostettu MAL 2019 -tavoitteistoon ja yhdeksi tärkeäksi arvioinnin osa-alueeksi. Terveysvaikutuksia tarkastellaan useiden mittarien ja arviointimenetelmien kautta. Jos strategisella tasolla tehtävät valinnat eivät näytä vaikuttavan tarpeeksi, pyritään jatkosuunnittelulle antamaan ohjeita siitä, millaisiin asioihin tulee kiinnittää huomiota.

4.2 Ennustemallin hyödyntäminen

HSL:n liikenne-ennustejärjestelmä (Helmet) on tärkeä MAL 2019 -suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin työkalu, jonka avulla pyritään ennustamaan ihmisten liikkumista vuoden 2030 tilanteessa. Ennusteiden avulla saadaan käsitys miten eri suunnitelmaversiot ja niiden toimenpiteet sekä maankäyttö vaikuttavat suhteessa asetettuihin tavoitetasoihin. Ennusteiden avulla on tuotettu useat MAL 2019 -arvioinnin päämittarien ja tukimittarien arvot sekä vertailtu liikennehankkeita keskenään prosessin eri vaiheissa. Tällä hetkellä Helmet-järjestelmä on ainoa menetelmä, joka tuo esiin sekä liikennejärjestelmämuutosten että maankäytön muutosten vaikutuksia esimerkiksi kulkumuotojakaumaan, matka-aikoihin, saavutettavuuteen, matkamääriin ja liikennesuoritteihin. Suurin puute ennustemallien hyödyntämisessä on, että sillä ei saada esiin mahdollisia muutoksia ihmisten mieltymyksissä, esimerkiksi miten ihmiset arvostavat matka-aikaa ja matkaan liittyviä kustannuksia tulevaisuuden tilanteessa. Malli perustuu liikkumistutkimuksissa kerättyihin tietoihin.

MAL 2019 –prosessissa ennustemallien hyödyntäminen on tukenut asiantuntija-arvioita ja muita arviointimenetelmiä. Olennaista on tunnistaa ennustemallin epävarmuudet ja muut mallinnukseen ja tulosten tulkintaan vaikuttavat asiat.

Ennustemalliin liittyvät epävarmuudet:

- Mittarit huomioivat ainoastaan sellaiset toimenpiteet, joita voi kuvata numeerisesti.
- Ennustejärjestelmän aluejako on joissain tapauksissa liian karkea, mikä vaikuttaa toimenpiteiden kuvauksen epätarkkuuteen.
- Joidenkin toimenpiteiden vaikutukset kulkutapaosuuksiin ovat todennäköisesti ennusteessa hieman liian pieniä (mm. tiemaksun vaikutus), mikä johtuu mallin yksinkertaistuksista.
- Joukkoliikenteen matkustajakuormitusta ja luotettavuutta ei ole huomioitu riittävästi mallissa.

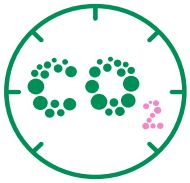
Muut huomioitavat asiat

- Suunnitelman toimenpiteiden yleispiirteisyys ja epätarkkuus vaikuttavat ennustamiseen. Luotettavia vaikutuksia voidaan käytännössä arvioida vain liikenteen infra- ja hintatoimenpiteistä sekä maankäytön sijoittumisesta.
- Sähköautojen ja jaettujen kyytien kasvu on vaikea ennustaa: MAL 2019 –työssä on oletettu, että 20 % seudun autoista ovat sähköautoja ja että jaettujen kyytien vaikutus päästöihin on 2 %. Jaettujen kyytien kasvu on epärealistinen, jos luonnoksen tiemaksut eivät toteudu, koska nämä toimivat kannustimena kyytien jaolle.
- Pysäköinnin hintamuutokset ennusteessa ovat todellisuudessa vaikeita toteuttaa, koska osa pysäköinnistä on yksityisessä omistuksessa.

Liikenne-ennustejärjestelmää on avattu yksityiskohtaisemmin liitteessä 4.

4.3 Päämittarit

Seitsemän päämittarin avulla on seurattu suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyyttä. Suunnitelman eri versioita (Ve1, Ve2 ja Ve3 (luonnos)) arvioitiin suhteessa vertailuvaihtoehtoon (Ve0). Ve0 kuvaa Helsingin seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön tilaa vuonna 2030, kun rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet sekä niiden maankäyttö on toteutettu. Seuraavaksi on kuvattu tarkemmin päämittareiden laskentamenetelmää ja tehtyjä oletuksia. Päämittareita on kuvattu myös liitteessä 1.



Tavoite: Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät vähintään 50% vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen CO2 - päästöihin on tarkasteltu liikenne-ennustemallin tieliikennesuoritetiedoilla ja arviolla CO2-yksikköpäästöjen kehityksestä vuoteen 2030, jotka perustuvat Lipasto- ja LIISA-laskentajärjestelmään. Tieliikenteensuoritteen kasvaessa kasvavat myös syntyvät liikenteen päästöt. Suoritteeseen vaikuttaa seudun rakenne ja kuinka lähellä päivittäin tarvittavat kohteet ovat.

Taulukko 1. Suunnitelmaversioissa käytetyt päästökertoimet

Tarkastelussa käytetyt päästökertoimet

Päästöt (g/ajon.km)	Henkilöautot	Pakettiautot	Linja-autot	Kuorma-autot
Lipasto v. 2016 (nykytila)	152	279	949	675-2199
LIISA v. 2030 (VE0, VE1)	109	134	562	652
VE2	91	134	562	652
VE3 (luonnos)	91	134	0-562	639

Valtioneuvoston selonteossa kansallisesta Energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030 on esitetty tavoitteeksi vähintään 250 000 täyssähköautoa ja ladattavaa hybridiä. MAL 2019 -työssä kansallinen tavoite on otettu lähtökohdaksi ja oletettu, että 20% seudun autoista on sähköautoja (20% suoritteesta sähköautoilla). Sähköauton päästöksi arvioitu 15 g CO2 / ajon.km (Liikennejärjestelmän tehokkaimmat keinot ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi Helsingin seudulla -selvityksessä käytetty päästömäärä). Laskelmaan liittyy monia epävarmuuksia, kuten sähköautojen osuus Helsingin seudulla suhteessa koko maahan ja sähköautojen määrän kasvun vaikutukset muihin kuin henkilöautoihin. Taulukossa 1 on esitetty eri suunnitelmaversioissa käytetyt päästökertoimet.

Mittarin avulla arvioidaan, ovatko suunnitelman toimenpiteet riittävän tehokkaita päästötavoitteen saavuttamiseksi.

Tavoite: Työvoiman saavutettavuus paranee vähintään 10% nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä

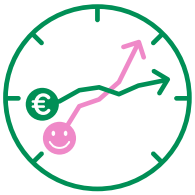
Työvoiman saavutettavuus kuvaa hyvin seudun houkuttelevuutta ja kasautumisetujen hyödyntämistä. Mittari kuvaa kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta seudulla. Liikenne-ennustemallissa työvoiman saavutettavuus lasketaan työpaikkoihin nähden työssäkäyntimatkojen matka-aika ja -kustannusfunktiolla vaimennettuna.

- → $f = \left(e^{-\beta_0-\beta_1 t_A-\beta_2 c_A} + e^{-\beta_3-\beta_4 t_J-\beta_5 c_J} + e^{-\beta_6 t_P}\right)^{\gamma}$, missä t=matka-aika, c=kustannus, A=henkilöauto, J=joukkoliikenne, P=polkupyörä, β ja γ ovat parametrit
- → Funktio toimii alueiden työvoiman painokertoimena
- → Työvoiman painokerroin 1 tarkoittaa että työvoimalle kuuluva henkilö on yritykselle täysin saatavissa (etäisyys on 0)
- → Lopullinen arvo on summa saavutettavan työvoiman määrästä keskimäärin kaikille alueen työpaikoille

Tavoite: Alueiden väliset erot pienenevät nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä eikä sosiaalinen eriytyminen kasva vuoteen nykytilanteesta vuoteen 2030

Suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia alueellisen eriytymisen hillintää on arvioitu laadullisena asiantuntija-arviona ottaen huomioon suunnitelmanluonnoksen maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyviä toimenpiteitä laajasti. Sosioekonomisesti heikkojen alueiden (ns. eriytymisvaarassa olevat alueet [alin 10 %], kun otetaan huomioon tulotaso ja työllisyys) tarkastelu on ollut arvioinnin lähtökohtana. Alueellisen eriytymisen hillinnän keinoja ovat muun muassa riittävä ja kohtuuhintainen asuntotuotanto keskeisillä sijainneilla, monipuolinen alueellinen asuntotarjonta, alueiden saavutettavuuden parantaminen ja lähiympäristön laadun kohentaminen.

Tavoite: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus - järjestelmätasolla tehtävän kehittämisen hyöty-kustannus -suhde on yli 1



Kustannus-hyötyanalyysi on hanketason vaihtoehtovertailussa laajasti käytetty menetelmä, jota on kehitetty palvelemaan paremmin myös järjestelmätason toimenpiteiden valintaa. Mittari osoittaa kuinka suuri on suunnitelman liikenneinvestointien yhteiskuntataloudellinen tehokkuus suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuusmittari mittaa liikennetoimenpiteiden hyötyjä suhteessa niiden investointikustannuksiin. Pyöräliikenteen toimenpiteet ja KUHA-hankkeet puuttuvat toistaiseksi mittarista. Mittariarvo on kokonaishyödyn ja kokonaiskustannuksen suhde. Hyödyt muodostuvat sekä käyttäjähyödyistä (matka-aika- ja rahasäästöistä sekä palvelutasomuutoksista), julkistaloushyödyistä (lippu- ja verotulojen muutoksista, operointi- ja ylläpitokustannussäästöistä) että ulkoisvaikutuksista (ympäristö- ja onnettomuusvaikutuksista). Hyödyt on käännetty rahamääräisiksi Liikenneviraston hankearviointiohjeiden mukaan. Mittarissa on fokusoitu nimenomaan investointien tehokkuuteen, mutta muutkin kustannukset ovat mukana hyötypuolella joko negatiivisena tai positiivisena eränä.

Tavoite: Asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille

MAL 2019 -suunnitelmassa on määritelty seudullisesti ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet päivittämällä vuonna 2015 valmistuneen Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) vyöhykkeitä. Päivitys on tehty kuntien suunnitelma-aineistojen ja niiden pohjalta määritellyn maankäyttöpotentiaalin avulla. Vyöhykkeet on tarkennettu vastaamaan erityisesti kestävässä saavutettavuudessa tapahtuneita muutoksia. MASU 2050:n keskeiset ensisijaisten maankäyttövyöhykkeiden määräytymisen kriteerit ovat toimineet lähtökohtana myös MAL 2019 –suunnitelman vyöhykkeille. Nämä kaksi kriteeriä olivat: Maankäyttö täydentää ensisijaisesti olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja asuminen sijoitetaan seudulla siten, että se tukee palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuuden parantamista erityisesti kestävillä kulkumuodoilla.

MAL 2019 -suunnitelman ensisijaiset vyöhykkeet koostuvat hyvän kestävän saavutettavuuden alueista ja kuntien keskustoista. Vyöhykkeet on määritelty siten, että nykyiseen infraan ja jo päätettyihin hankkeisiin tukeutuvat alueet muodostavat maankäytön ydinalueen, minkä lisäksi joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja edellyttävät alueet on osoitettu rasteroituina kasvusuuntina. Näiden kasvusuuntien maankäytön seudullisesti merkittävä kehittäminen on perusteltua sitoa uusiin kestävää saavutettavuutta parantaviin liikenneinvestointeihin. Kuva x.

Vyöhykkeet toimivat tämän mittarin lähtökohtana, missä arvioidaan asuntorakentamisennusteen 2030 eli asuntotuotannon sijoittumista suhteessa vyöhykkeisiin.

Tavoite: Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus seudun kulkutapajakaumasta on vähintään 70 %

Mittari kuvaa kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuutta seudun kulkutapajakaumasta (%) eli kuinka paljon arjen matkoista tehdään kestävillä kulkutavoilla seudulla. Jakaumasta näkee, millainen liikennejärjestelmä asukkailla on käytössään. Hyvä joukkoliikenteen palvelutaso näkyy korkeana joukkoliikenteen osuutena matkoista. Sama pätee myös kävelyyn ja pyöräilyyn. Kulkumuotojakaumaan vaikuttaa merkittävästi kaupunkirakenne: tiiviissä kaupunkirakenteessa matkat ovat lyhyempiä ja ne voidaan tehdä kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä. Harvaan rakennetuilla alueilla henkilöauton rooli liikkumisessa on merkittävä, koska joukkoliikenne ei voi tarjota kustannustehokkaasti hyvää palvelutasoa mutta kävely- ja pyörämatkat muodostuvat liian pitkiksi.

Tavoite: Väestöstä vähintään 85% sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille

Saavutettavuusvyöhykkeet (SAVU) kuvaavat eri toimintojen seudullista saavutettavuutta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. SAVU-tarkastelujen avulla voidaan osoittaa sellaiset alueet, jotka ovat kestävien kulkumuotojen kannalta parhaita maankäytön kehittämiskohteita. Tässä tarkastelussa kestävän liikkumisen kannalta hyviksi vyöhykkeiksi on määritelty pääkaupunkiseudulla I-III ja muualla I-V –vyöhykkeet. Tarkastelun kannalta on hyvä tunnistaa, että vyöhykkeet muuttuvat liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistoimien vaikutuksesta. Mittari kuvaa kuinka paljon seudun väestöstä asuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille vuonna 2030.

4.4 Tukimittarit ja täydentävät arviointimenetelmät

Tukimittarit täydentävät päämittareita ja auttavat ymmärtämään vaikutusten taustalla olevia syitä ja vaikutusmekanismeja. Eri mittareiden tietoja yhdistelemällä voidaan tehdä arviointia suunnittelun kannalta keskeisistä teemoista, kuten esimerkiksi elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja kilpailukyvyn kehityksestä. Tukimittarit on lueteltu kuvassa 12. Mittareilla tuodaan esiin myös alueellisia eroja vaikutusten kohdentumisessa. Esimerkiksi tarkastelemalla tieliikenteen ruuhkautumista eri yhteyksillä, voidaan tehdä päätelmiä ulkoiseen ja sisäiseen saavutettavuuteen liittyen. Päämittarien ja tukimittarien kuvaukset löytyvät selvityksestä Tavoitteet ja mittarit -taustaraportti 21.8.2017 www.hsl.fi/mal. Pää- ja tukimittarit sekä täydentävät arviointimenetelmät löytyvät liitteistä 1, 2 ja 3.

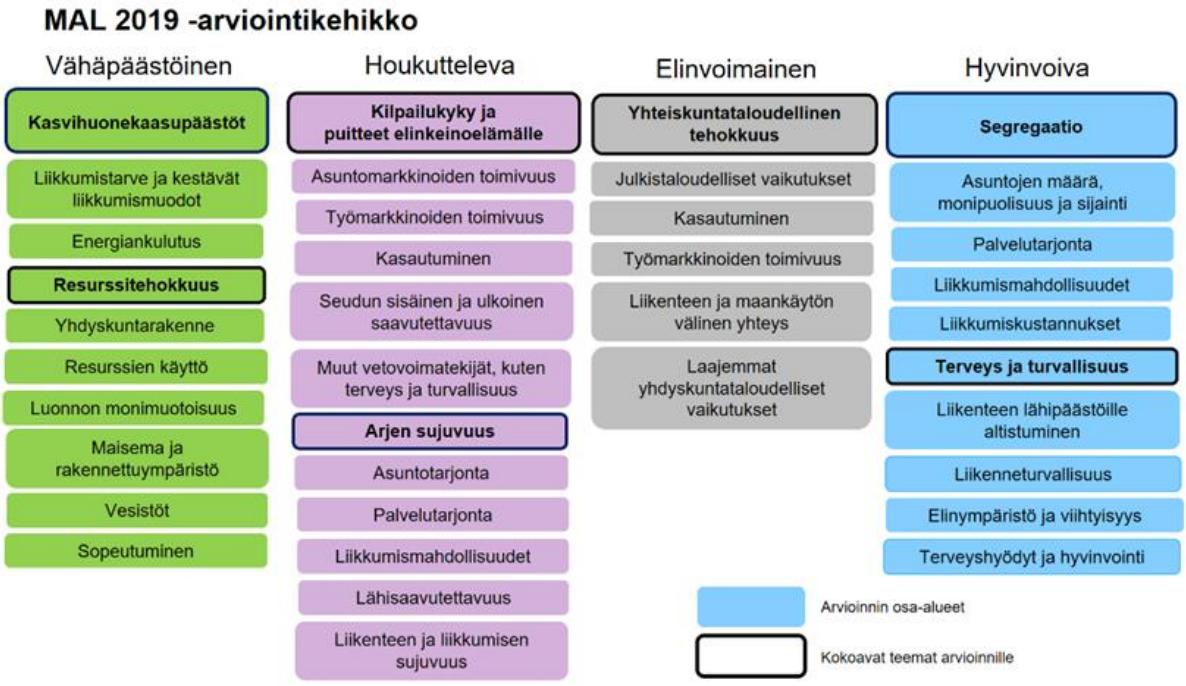
Maankäyttö, asuminen ja saav.	M1	Täydennysrakentamisen osuus (%)
	M2	Uusien asukkaiden sijoittuminen raideliikenteen piiriin (%)
	M3	Asukasmäärien väheneminen heikosti saavutettavilla alueilla (asukasta)
	M4	Työpaikkojen sijoittuminen kestävän liikkumisen kannalta hyville saavutettavuusvyöhykkeille (%)
	M5	Asuinalueiden maankäytön keskitiheys (as+tp/ha)
	M6	Työpaikka-alueiden maankäytön keskitiheys (as+tp/ha)
	M7	Asukkaiden keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta (km)
	M8	Työpaikkojen keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta (km)
	M9	Työpaikkojen kasautuminen (työpaikkojen määrä läheisyydessä)
	M10	Asukkaiden kasautuminen (asukkaiden määrä läheisyydessä)
	M11	Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta (ind)
Kestävä liikkum.	K1	Kävely- ja pyöräilymatkojen kulkutapaosuus (%)
	K2	Kävely- ja pyöräilymatkojen km-suorite asukasta kohti (km/as/vrk)
	K3	Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottoroiduista matkoista (%)
	K4	Henkilöautotiheys (autoa/1000 as)
	K5	Henkilöautoilun ajosuorite asukasta kohti (ajon.km/vrk/as)
	K6	Henkilömatkojen keskimääräinen yleistetty matkavastus (min-ekv)
Haitat ja kustannukset	H1	Moottoriajoneuvoliikenteen kilometrisuorite (milj. ajon.km/vrk)
	H2	Tieliikenteen ruuhkautuvuussuorite (ekvivalentti-h/vrk)
	H3	Teoreettisten liikennemelualueiden pinta-ala (km2)
	H4	Tieliikenteen paikallishaitoille altistuvien asukkaiden osuus (%)
	H5	Liikenteen henkilövahingot (kpl/v 1000 asukasta kohti)
	H6	Kuorma-autokuljetusten keskikustannus (eur/matka)
	H7a	Joukkoliikenteen hoidon kustannukset asukasta kohti (eur/as/v)
	H7b	Joukkoliikenteen hoidon kustannukset JL-matkaa kohti (eur/matka)

Kuva 12. Päämittareita täydentävät tukimittarit (liite 2).

Täydentävillä arviointimenetelmillä havainnollistetaan mittareiden ohella kehitystrendejä sekä suunnitelmavaihtoehtojen eroja ja toimenpiteiden vaikutuksia (liite 3). Täydentävät menetelmät monipuolistavat kuvaa maankäytön, asumisen ja liikenteen tilasta ja muutoksista suhteessa tavoitteisiin sekä merkittävistä vaikutuksista ja niiden kohdentumisesta. Täydentävinä arviointimenetelminä käytetään sekä määrällisiä että laadullisia työkaluja. Lisäksi yksittäisiä hankkeita on mallinnettu ja arvioitu muun muassa eri päämittarien näkökulmista. Mittarien ja menetelmien ohella on tehty suunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden laadullista arviointia suhteessa päätavoitteisiin ja annettu evästystä jatkosuunnitteluun

4.5 Arviointikehikko

Vaikutusten arvioinnin lähtökohtana on MAL 2019 -suunnittelulle asetut tavoitteet. Arviointikehikko kuvaa MAL 2019 -tavoitteittain niitä osa-alueita, joihin suunnittelulla on todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia (kuva 13). Se sisältää SOVA-lain edellyttämät asiat ja seudullisen suunnittelun kannalta strategisesti merkittävät aihe-alueet. Arvioinnissa muodostetaan kokonaiskuva siitä, miten MAL 2019 -suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin ja SOVA-lain velvoitteisiin.



Kuva 13: MAL 2019 -arviointikehikko, arvioinnin osa-alueet.

Vähäpäästöisyys –tavoitteen näkökulmasta arvioinnissa tuotetaan tietoa suunnitelman vaikutuksista ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen sekä mahdollisuuksista luontoa säästävän yhdyskuntarakenteen muodostumiseen. Strategisesti tärkeitä tarkastelukohteita ovat liikennetarpeen kehitys, liikenteen hiilidioksidipäästöt sekä resurssitehokkuus.

Houkuttelevuus –tavoitteen näkökulmasta vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan seudun kilpailukyvyn kehitystä ja arjen sujuvuuteen vaikuttavia tekijöitä. Strategisesti tärkeitä tarkastelukohteita ovat seudullisen ja kansainvälisen saavutettavuuden kehitys, asuntomarkkinoiden toimivuuden arviointi, yritysten kasautuminen, keskusten kehitys ja niiden välisten yhteyksien muodostuminen kilpailukykytekijöinä.

Elinvoimaisuus –tavoitteen näkökulmasta arvioinnissa muodostetaan kuva yhteiskuntataloudellisuudesta, vaikutuksista taloudelliseen tuottavuuteen sekä julkistalouteen. Strategisesti tärkeitä tarkastelukohteita ovat suunnitelman yhteiskuntataloudellinen arviointi, laajemmat taloudelliset vaikutukset sekä resurssien riittävyyden arviointi. Laajempien taloudellisten vaikutusten arviointi sisältää arvion työmarkkinoiden näkökulmasta oleellisen saavutettavuuden sekä yritysten kasautumisen arvioinnin.

Hyvinvoiva –tavoitteen näkökulmasta arvioinnissa luodaan käsitys mahdollisuuksista kestävään liikkumiseen ja monipuoliseen asumiseen seudun eri osissa. Strategisesti tärkeitä tarkastelukohteita ovat: kohtuuhintaisen asuntotuotannon määrä, laatu ja sijoittuminen, edellytysten luominen hyvään ja terveelliseen elinympäristöön, lähipalveluihin, lähisaavutettavuuteen, edellytysten luominen liikkumiseen seudun eri osissa sekä segregaatiokehityksen estäminen.

4.6 SOVA-lain edellytykset

Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristöarviointi. MAL 2019 –suunnitelman vaikutusten arviointia ohjaa siten laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (SOVA-laki, 200/2005). Lisäksi lain mukaan yleisön on saatava tietoja ja sille on annettava mahdollisuus esittää näkemyksensä suunnittelutyön aikana suunnitelmaan ja arviointiin.

Suunnitelmalla on toteutuessaan merkittäviä vaikutuksia ympäristöön ja yhteiskuntaan. SOVA-lain (2005/200/2 §) mukaan ympäristövaikutuksella tarkoitetaan suunnitelman tai ohjelman välitöntä ja välillistä vaikutusta Suomessa ja sen alueen ulkopuolella seuraaviin osa-alueisiin. MAL 2019 -arvioinnissa huomioidaan SOVA-lain velvoitteet ja ne on sisällytetty osaksi arviointikehikkoa. (ks. suluissa olevat arviointikehikon teemat). Arvioinnissa keskitytään vaikutuksiin Helsingin seudun alueella, mutta suunnitelman merkittävyydestä johtuen tuodaan esiin myös seudun ulkopuolelle kohdistuvia vaikutuksia.

- ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen **(hyvinvoiva)**
- maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen **(vähäpäästöinen)**
- yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön **(vähäpäästöinen, houkutteleva, hyvinvoiva)**
- luonnonvarojen hyödyntämiseen **(vähäpäästöinen)**
- aiemmissa kohdissa mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin. **(MAL 2019 –arviointikehikon kokonaisuus)**

Maankäyttö ja rakennusasetuksen (1999/895/1 §) mukaan kaavaan liittyvien selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset:

- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön **(vähäpäästöinen ja hyvinvoiva)**
- maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon **(vähäpäästöinen)**
- kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin **(vähäpäästöinen)**

- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen **(vähäpäästöinen, hyvinvoiva)**
- kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön **(vähäpäästöinen, hyvinvoiva)**
- elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen. **(houkutteleva ja elinvoimainen)**

MAL 2019 -prosessissa on arvioitu suunnitelman seudullisia vaikutuksia MAL 2019 -tavoitteiden näkökulmista. Arvioinnissa on peilattu suunnitelmaversiota (Ve1, Ve2 ja Ve3) vertailuvaihtoehtoon, joka kuvaa seutua vuoden 2030 tilanteessa, kun rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet toteutetaan. Arvioinnissa nostetaan esiin myös keskeisten toimenpiteiden vaikutuksia, joilla on kokonaisuuden kannalta merkitystä. Esimerkiksi maankäytön ensisijaisista kehittämisvyöhykkeistä ja tiemaksujen vaikutuksista on tehty tarkempaa arviointia. Arvioinnissa tarkastellaan luonnoksen välittömiä ja välillisiä vaikutuksia pääasiassa Helsingin seudulla, mutta myös laajemmin Uudenmaan alueella ja koko Suomessa.

Yleisölle on tarjottu mahdollisuu antaa palautetta suunnitteluun ja arviontiin. MAL 2019 – arviointiohjelmaluonnos oli nähtävillä SOVA-kuulutuksen aikana (18.10-17.11.2017). Saatu palaute sidosryhmiltä ja yleisöltä sekä SOVA- viranomaisen (Uudenmaan ELY-keskus) ja keskeisten ministeriöiden lausunnot huomioitiin valmistelussa. Lausuntokierroksen aikana 11/18-1/19 yleisöllä ja sidosryhmillä on mahdollisuus antaa kannanotto tai lausunto suunnitelmaluonnoksesta ja arviointiselostusluonnoksesta. Vuorovaikutusta ja viestintää on kuvattu tarkemmin luvussa 5.

5 Vuorovaikutus ja viestintä

Vuorovaikutuksella varmistetaan suunnitelman vaikuttavuus
MAL 2019 -suunnitelma on sisällöltään onnistunut, kun sen valmistelu perustuu monipuoliseen vuoropuheluun eri sidosryhmien kanssa. Suunnitelma on vaikuttava, kun seudun asiantuntijat ja luottamushenkilöt kokevat suunnitelman omakseen ja sitoutuvat sen toteuttamiseen. Vuorovaikutus on keskeisessä osassa näiden varmistamisessa.

Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista: SOVA-laki, 200/2005). SOVA-laki edellyttää vuorovaikutusta: lain mukaan yleisön on saatava tietoja ja sille on annettava mahdollisuus esittää näkemyksensä suunnittelutyön aikana suunnitelmaan ja arviointiin. Vuorovaikutuksella tarkoitetaan tässä kahden tai useamman tahon tavalla tai toisella tuotettua vuoropuhelua. Viestintä taas painottuu ajantasaiseen tiedotukseen suunnittelun tilanteesta, mikä mahdollistaa osaltaan myös vuorovaikutuksen.

Vuorovaikutuksen tavoitteena on edistää seudullista yhteistyötä
MAL 2019 -suunnitelman vuorovaikutuksen ja viestinnän päätavoitteena on edistää seudullista yhteistyötä maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa. Suunnitelmaa valmistelee laaja joukko seudun asiantuntijoita, joiden tietämys ja näkemykset on tärkeää saada suunnitelman käyttöön. Suunnitelmasta tehdään poliittiset päätökset, joiden pohjalta seutua kehitetään. Tämän vuoksi suunnitelman vaikutusten avaaminen ja eri osapuolten sitoutuminen on keskeistä. Joka

neljäs suomalainen asuu Helsingin seudulla ja tulevaisuudessa osuus kasvaa; asukkailla ja elinkeinoelämällä sekä näitä edustavilla järjestöillä pitää olla mahdollisuus osallistua suunnitteluun. MAL 2019 -vuorovaikutuksen keskeisimpinä tavoitteina on ollut

- edistää seudullista yhteistyötä maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa
- hyödyntää eri osapuolten osaamista suunnitelman laadinnassa
- taata valmistelun ja päätöksenteon avoimuus koko suunnittelun ajan
- tarjota ajantasaista ja selkeää tietoa päätöksenteon ja työskentelyn tueksi
- sitouttaa suunnittelualueen viranomaiset ja poliittiset päätöksentekijät MAL 2019:n valmisteluun ja toteutukseen
- lisätä suunnitelmasta kiinnostuneiden sidosryhmien ja kansalaisten tietoisuutta suunnitelmasta ja sen vaikutuksista sekä mahdollistaa vuorovaikutus.

Vuorovaikutuksen pääkohderyhminä seudun luottamushenkilöt ja asiantuntijat

MAL 2019 -suunnitelman vuorovaikutuksen pääkohderyhmiä ovat:

- MAL 2019:n valmisteluun osallistuvat
    - MAL-neuvottelukunta, HLJ-toimikunta, MAL-projektiryhmä, muut valmistelijat
- päätöksentekijät
    - Helsingin seudun 14 kuntaa + Siuntion kunnan poliitikot ja luottamushenkilöt
    - HSYK, HSL:n hallitus ja KUUMA-johtokunta
- Helsingin seudun kuntien ja kuntayhteenliittymien sekä valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen parissa työskentelevät asiantuntijat sisältäen MAL-sopimussihteeristön ja elinkeinoelämän edustajat
- muut viranomaiset ja sidosryhmät, joiden toimintasektoriin MAL 2019:llä voi olla vaikutuksia
- kansalaiset ja heitä edustavat järjestöt
- eduskunta, ministeriöt ja valtioneuvosto (erityisesti suunnitelman lopputuloksen ja sen pohjalta solmittavan MAL-sopimuksen laadinnan ja tulosten viestinnän näkökulmasta keskeisiä kohderyhmiä).

MAL 2019 -suunnitelmaluonnos on valmisteltu vuorovaikutuksessa kuntien ja valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden kanssa. Työtä ovat ohjanneet HLJ-toimikunta, jossa on edustajat seudun kuntien sekä valtion liikenne- ja ympäristöviranomaistahoilta ja HSL:stä, sekä MAL-neuvottelukunta, jossa on seudun kuntien johtavat maankäytön ja asumisen asiantuntijat. Suunnitelman vuorovaikutuksen menetelmät on suunniteltu kohderyhmäkohtaisesti (taulukko 2). MAL 2019 -luonnoksen valmistelussa on panostettu aiempia suunnittelukierroksia laajempaan vuorovaikutukseen seudun luottamushenkilöiden kanssa. Seudun kuntia pyydettiin nimeämään kaupungin-/kunnanvaltuuston kokoon suhteutettu määrä MAL 2019 -yhteyshenkilöitä, jotka osallistuivat MAL 2019 -suunnitteluun. Nimettyjä yhteyshenkilöitä oli 2-8 kuntaa kohti, yhteensä seudulla 68. Nimettyjen yhteyshenkilöiden lisäksi luottamushenkilöille suunnattuihin tilaisuuksiin on kutsuttu HSL:n hallituksen jäsenet ja varajäsenet, kaupungin- ja kunnanvaltuustojen sekä -hallitusten puheenjohtajat, HSYK ja Uudenmaan liiton vaihemaakuntakaavan poliittisen ohjausryhmän jäsenet.

Taulukko 2. MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen valmistelun aikaisia vuorovaikutusmenetelmiä ja niiden kohderyhmät.

Tilaisuus/ Menetelmä	Kohderyhmä	Tavoite	Muuta
HSL:n hallitus (HSLH), Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK), KUUMA-johtokunta	luottamushenkilöt	Suunnitelman lähtökohtien ja tavoitteiden käsittely ja niistä päättäminen Suunnitelman valmistelusta tiedottaminen	Puiteohjelmapäätös 13.12.2016 HSLH:ssa ja 29.12.2016 HSYK Lähtökohdat ja tavoitteet -raamipäätös: HSLH 13.2.2018, KUUMA-johtokunta 14.3.2018, HSYK 24.4.2018 HSLH (30.10.2018) ja HSYK (13.11.2018) lähettävät MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen lausunnoille ja hyväksyvät lausuntojen perusteella viimeistellyn suunnitelman. Muita valmistelun etenemisen esittelytilaisuuksia esim. iltakouluissa
Luottamushenkilö-seminaarit syksyllä 2017 ja 2018 ja kevään 2018 keskustelutilaisuudet	ensisijaisena luottamushenkilöt, myös valmistelijat	Suunnitelman sisällön käsittely, ongelmakohtien tunnistaminen ja niistä keskustelu Luottamushenki-löiden ja asiantuntijoiden vuoropuhelu	MAL-seminaarit 9.11.2017 ja 5.9.2018, keskustelutilaisuudet 10., 18. ja 19.4.2018
HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteiskokoukset	seudun johtavat maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijat (kunnilta ja valtiolta)	suunnittelun ohjaaminen, vuoropuhelu	HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta pitivät yhteiskokouksia, minkä lisäksi omia kokouksiaan
MAL-projektiryhmä	M, A, L – valmisteluryhmien vetäjät sekä PKS:n ja KUUMA-seudun edustajat, valtion edustajat ympäristö- ja liikennehallinnosta	suunnittelun käytännön työskentelyn ohjaaminen	kokouksia suunnittelun aikana 2-4 viikon välein
infot Helsingin seudun kauppakamarille	elinkeinoelämän edustajat	työn etenemisen esittely ja kommenttien huomiointi	
Muut kokoukset	maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijaryhmät, jotka koostuvat seudun asiantuntijoista	vuoropuhelu, tiedon tuottaminen suunnitelmaa varten	Maankäyttöryhmä, asumisen ryhmä, liikenteen yhteistyöryhmät: Kävelyn ja pyöräily yhteistyöryhmä, Joukkoliikenneryhmä, Liityntäpysäköintiryhmä
Verkkosivut osoitteeessa www.hsl.fi/mal	kaikki kiinnostuneet	tiedotus, palaute, tiedonhankinta	jatkuva tietopankki, palautemahdollisuus, näkemyksien selvittäminen, suunnittelun etenemisestä tiedottaminen
Vaikutusten arvioinnin työpajat	vuorovaikutustahojen edustajat	vuoropuhelu	seminaari-, työpaja- tai kokoustyyppisiä
Muut MAL-työpajat	vuorovaikutustahojen edustajat	suunnattu vuoropuhelu	osallistujien ryhmätyöt, yhteistuotokset, 20–70 osallistujaa

Muut kokoukset ja yhteistyö- esittely- ja keskustelutilaisuudet	vuorovaikutustahojen edustajat	suunnattu vuoropuhelu	palaverit ja tapaamiset (esim. liikenteen yhteistyöryhmät), Kick off seudun asiantuntijoille 15.2.2017
MAL-barometri	seudun asukkaat ja luottamushenkilöt	tiedon kerääminen asukkaiden ja luottamushenkilöiden näkemyksistä päätöksenteon taustaksi ja tueksi, näkemysten kehityksen seuraaminen	posti- ja nettikysely 2017 ja 2018 (edellinen HLJ-barometri vain asukkaille 2013)
Lausuntokierrokset	Seudun ja valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen toimijat kaikki kiinnostuneet (järjestöt, asukkaat yms.)	Suunnittelun ohjaaminen, palautteen saaminen, eri näkökulmien huomioiminen	Edellytetään myös laissa (SOVA-laki 200/2005). Arviointiohjelma lausunnoilla (SOVA-kuulutus) 17.10.-15.11.2017. MAL 2019 -suunnitelmaluonnos ja sen vaikutusten arviointi lausunnoilla 14.11.18-18.1.2019
MAL-ekstra osoitteessa www.hlj.fi	suunnitelman valmisteluun osallistuvat asiantuntijat	tiedotus, aineistopankki	Otettiin käyttöön alkuvuodesta 2017
Twitter: #MAL2019	Kaikki kiinnostuneet, erityisesti valmistelijat ja luottamushenkilöt	Suunnitelman teemoista tiedottaminen ja niiden kommentointi	Twitter-nostoja ovat tehneet yksittäiset asiantuntijat. Myös osa luottamushenkilöistä on twiitannut MAL-seminaareista. (ei varsinaista Twitter-tiedotussuunnitelmaa).
Tiedotteet	Media ja sitä kautta kaikki kiinnostuneet	Valmistelun keskeisistä etapeista ja sisällöistä tiedottaminen	30.11.2016 ja 13.12.2016 (Puiteohjelman hyväksyminen) 28.3.2017 (MAL-barometrin tulokset) 13.6.2017 (MAL-seuranta) 15.2.2018 (MAL-raamipäätös) 30.10.2018 (MAL-luonnoksen lähettäminen lausunnoille) Linkit tiedotteisiin verkkosivulla www.hsl.fi/mal (alimpana)
Muut	asiantuntijat	MAL 2019 esittely kansallisesti ja kansainvälisesti	esim. esitelmät Liikenne- ja maankäyttöpäivillä 2017, Velo-city 2017 -konferenssissa, Väylät ja liikenne -konferenssissa 2018, UITP Assemblyssä 2018

5.1.1 Vuorovaikutuksen vaikuttavuus suunnitelman sisältöön

MAL 2019:n valmistelu perustuu lähtökohtaisesti vuorovaikutukseen, jota ilman suunnitelmaa ei olisi ollut mahdollista laatia. Vuorovaikutuksen vaikuttavuus suunnitelman sisältöön on siis merkittävä. Vuorovaikutuksen kohderyhmäkohtaista vaikuttavuutta suunnitelman sisältöön on pyritty avaamaan ja arvioimaan alle.

Poliittisen käsittelyn vaikuttavuus

Poliittiset päättäjät ovat päättäneet niin suunnitelman valmistelua kuvaavasta MAL 2019 -puiteohjelmasta (HSLH 13.12.2016, HSYK 29.11.2016) kuin suunnitelman lähtökohdista ja

tavoitteista ns. raamipäätöksellä (HSLH 13.2.2018, KUUMA-johtokunta 14.3.2018, HSYK 24.4.2018). Poliittisen käsittelyn vaikuttavuus suunnitelman määräävästä tavoitteesta eli liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamisesta vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä käytiin keskustelua HSL:n hallituksessa joulukuussa 2017, kun lähtökohdat ja tavoitteet olivat ensimmäistä kertaa HSLH:n käsittelyssä. HSL:n hallitus halusi selvityksen siitä, miten 50 %:n vähennystavoite suhtautuu kaupunkien omiin hiilineutraalisuustavoitteisiin. Gaia Consulting Oy:n tekemän selvityksen mukaan hiilineutraalisuustavoitteet tarkoittaisivat 62,5 %:n liikenteen päästövähennystavoitetta. Helmikuussa 2018 lähtökohdat ja tavoitteet olivat uudemman kerran HSL:n hallituksessa, jossa 50 %:n päästövähennystavoite hyväksyttiin. Tavoitteista päättämisen yhteydessä avattiin myös tavoitteiden merkitystä toimenpiteisiin. Jo 50 %:n vähennyksen tiedettiin edellyttävän monia merkittäviä keinoja. MAL 2019:n määräävälle 50 %:n päästövähennystavoitteelle voidaan katsoa olevan poliittisen käsittelyn kautta vahva tuki.

Luottamushenkilöiden osallistamisen vaikuttavuus
MAL 2019:n valmistelussa on panostettu erityisesti kunnallisten luottamushenkilöiden vuorovaikutukseen. Luottamushenkilöille on pidetty kaksi koko päivän seminaaria (9.11.2017 ja 5.9.2018) sekä kolme keskustelutilaisuutta (huhtikuussa 2018). Tilaisuuksissa esille tulleet näkemykset ovat muovanneet suunnittelua monella tapaa: asiasisältöjen nostoista tilaisuuksien järjestämistapaan. Syksyn 2017 seminaarin palautteissa korostui toive ammattimaisempaan ja määrällisesti suurempaan vuorovaikutteisuuteen, mikä huomioitiin niin kevään keskustelutilaisuuksissa kuin syksyn 2018 seminaarissa. Eniten keskustelua ovat herättäneet päästövähennystavoitteet, joiden saavuttamiseen on sekä kannustettu että suhtauduttu kriittisesti. Keinoista erityisesti tiemaksuihin suhtautuminen on jakanut mielipiteitä.

Virkamiesohjauksen vaikuttavuus
Suunnitelman valmistelua ovat ohjanneet HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta. Kokouksissa ja työpajoissa esille tulleet keskeiset näkökulmat on integroitu osaksi suunnitelmaa. Suunnitelman käytännön työskentelyä on ohjannut 2-4 viikon välein kokoontunut MAL-projektiryhmä, joka on käytännössä työstänyt suunnitelmaa eteenpäin kokouksissaan. Kuten luottamushenkilöiden osalta, myös virkamieskenttää on jakanut suhtautuminen tiemaksuihin.

Elinkeinoelämän vaikuttavuus
Helsingin seudun kauppakamarin eri toimikunnissa on esitelty suunnitelman valmistelua sekä keskusteltu suunnitelman keskeisistä linjauksista ja elinkeinoelämän kannalta keskeiset asiat on pyritty huomioimaan suunnittelussa. Elinkeinoelämän tarpeita on selvitetty myös edellisillä suunnittelukierroksilla, joiden tulokset on huomioitu myös MAL 2019:n valmistelussa.

Asukkaiden vaikuttavuus
Kyselytutkimuksiin perustuvat asukkaiden liikkumistottumukset toimivat lähtöoletuksena liikennemallissa, jota on hyödynnetty vaikutusten arvioinnissa sekä osassa MAL 2019 -valmistelun osaselvityksistä. MAL-barometritutkimuksista saatujen tulosten perusteella voidaan todeta, että MAL 2019:n tavoitteet ovat linjassa asukkaiden näkemysten kanssa. MAL-barometrin mukaan 87 % on täysin tai osittain samaa mieltä siitä, että ilmastonmuutosta aiheuttavia liikenteen päästöjä on vähennettävä. Tärkeimmät asiat asuinpaikkaa vaihtaessa olivat lähipalvelut kävelyetäisyydellä (64 % vastaajista valinnut) luonto on lähellä (62 % vastaajista), kohtuullinen asumisen hintataso (58 % vastaajista) ja neljäntenä sujuvat yhteydet työ tai opiskelupaikalle (51 % vastaajista). Noin kaksi kolmasosaa asukkaista haluaa panostaa nykyistä enemmän

joukkoliikenteeseen, hieman alle puolet (47 %) pyöräliikenteeseen, noin kaksi viidesosaa (37-40 %) jalankulkuun ja noin neljännes (25-26 %) henkilöautoliikenteeseen. Asukkaat kannattavat kuitenkin keppejä enemmän porkkanoita: esimerkiksi tiemaksuja kannattaa 2018 barometrin mukaan hieman alle viidennes (18 %) ja vastustaa 55 %. Toisaalta yli puolet vastanneista (58 %) on sitä mieltä, että henkilöautoliikenteen kasvua pitää hillitä ja vain 16 % oli eri mieltä väittämän kanssa.

6 Miten MAL 2019 -suunnitelmaluonnos 2030 vaikuttaa?

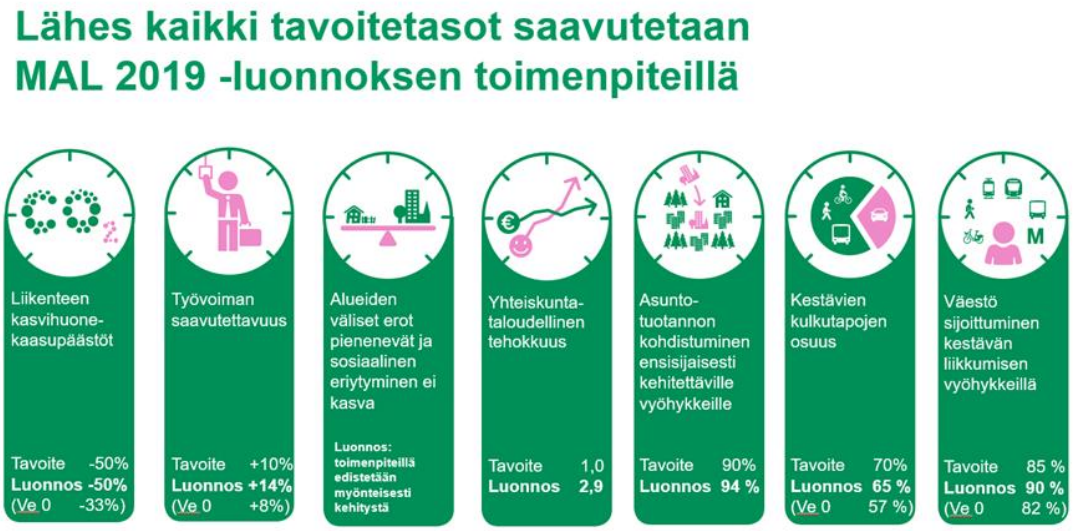
6.1 Lukuohje

MAL 2019 -luonnoksen vaikutusten arviointi on kuvattu tähän lukuun päämittareittain ja MAL 2019 -tavoittein. Arviointi antaa kokonaiskuvan MAL 2019 -luonnoksen vaikutuksista suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty monipuolisesti erilaisia mittareita, arviointimenetelmiä ja kartta-tarkasteluja (liitteet 1, 2, 3). Luvussa viitataan liitteisiin, jotka sisältävät yksityiskohtaisempaa tietoa esimerkiksi vaikutusten kohdentumisesta eri osa-alueiden näkökulmasta. Liitteet ovat keskeinen osa vaikutusten arvioinnin kokonaisuutta. Liitteessä 3 avataan SOVA-lain edellyttämien asioiden arviointia raportin tekstiä tarkemmin. Luvussa on seuraavia viitteitä.

- Päämittari (P), jotka löytyvät liitteestä liite 1
- Tukimittarit (M, K ja H), jotka löytyvät liitteestä 2
- Täydentävä arviointimenetelmä (TM), jotka löytyvät liitteestä 3

6.2 Tavoitetasojen saavuttaminen

Lähes kaikki MAL 2019 -suunnittelulle asetetut tavoitteet ja tavoitetasot saavutetaan luonnoksen monipuolisella, tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella. Päämittarien tavoitetasojen toteutuminen esitetään kuvassa 14. Seuraavaksi on kuvattu, mitkä toimet ovat keskeisiä tavoitetasojen saavuttamisessa ja miten tavoitetasot toteutuvat luonnoksen myötä. Sen jälkeen on kuvattu MAL 2019- luonnoksen vaikutusten arviointi MAL 2019 -tavoitteittain.



Kuva 14. MAL 2019 -suunnitelmalle asetut tavoitetasot ja niiden saavuttaminen luonnoksen toimenpiteillä.

Tavoite: Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät vähintään 50% vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

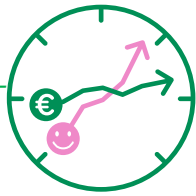
MAL 2019 -suunnittelun kärkitavoitteena on leikata liikenteen CO2-päästöjä Helsingin seudulla vähintään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen päästövähennystavoite saavutetaan vuonna 2030, mutta se edellyttää, että kaikki suunnittelut toimet toteutuvat. Jos kaikkia päästöihin vaikuttavia keinoja ei saada käyttöön, tulee joitakin toimenpiteitä kiristää entisestään. Tarvittavat keinot liikenteen kasvihuonekaasupäästötavoitteen saavuttamiseksi on esitetty kuvassa 16. Ilmastotavoitteet todennäköisesti kiristyvät entisestään, ja Helsingin seudun on kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja tavoitteita nopeammin. Tämä korostaa pikaista tarvetta toteuttaa esitettyjä vähennystoimia riittävän tehokkaasti.

Tavoite: Työvoiman saavutettavuus paranee vähintään 10% nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä

Työvoimasaavutettavuus kuvaa seudun houkuttelevuutta ja kasautumisetujen hyödyntämistä. Mittari kuvaa kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta seudulla. Työvoimasaavutettavuus paranee luonnoksen toimenpiteillä 14 % nykytilanteeseen nähden eli tavoitetaso (10%) ylittyy selvästi. Seutu on entistä houkuttelevampi yrityksille ja asukkaille. Ilman luonnoksen toimenpiteitä työvoimasaavutettavuus jäisi 8 %:iin (Ve0). Luonnoksessa työvoimasaavutettavuuteen vaikuttaa myönteisesti väestön kokonaismäärän kasvu ja sijoittuminen hyvin saavutettaville alueille, etenkin seudun ydinalueille. Myös liikenteen sujuvoitumisella ja joukkoliikenteen lipun hinnan alentamisella on myönteisiä vaikutuksia mittarin arvoon. Tiemaksut ja tieliikenteen ruuhkautuminen puolestaan heikentävät työvoimasaavutettavuutta.

Tavoite: Alueiden väliset erot pienenevät nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä eikä sosiaalinen eriytyminen kasva vuoteen nykytilanteesta vuoteen 2030

Luonnoksen monipuolisilla toimenpiteillä on mahdollisuus hillitä eriytymiskehitystä Helsingin seudulla. Tärkeimmät MAL 2019 -suunnittelussa käytettävät keinot alueiden eriytymisen hillintään liittyvät etenkin maankäytön sijoittumiseen sekä asumisen monipuolisuutta koskeviin toimenpiteisiin. Luonnoksessa esitetty konkreettinen myönteisen erityiskohtelun ohjelma, joka kohdistetaan kuntien itsensä määrittelemille alueille, auttaa pitämään tärkeään eriytymiskehityksen teemaan liittyviä toimenpiteitä esillä ja jakamaan hyviä käytäntöjä seudulla.



Tavoite: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus: järjestelmätasolla tehtävän kehittämisen hyöty-kustannus –suhde on yli 1

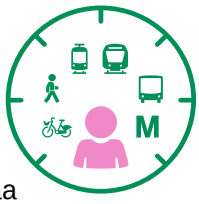
Luonnoksen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus eli järjestelmätasolla tehtävän kehittämisen hyöty-kustannus –suhde ylittää asetetun tavoitetason 1. Mittari osoittaa kuinka suuri on suunnitelman yhteiskuntataloudellinen tehokkuus suhteessa vertailuvaihtoehtoon (Ve0). Luonnoksessa aika- ja kustannussäästöt sekä julkistalouden tulot ovat selvästi suurempia kuin investointikustannukset eli 2,9. Varsinkin uudet pikaraitotiet tuovat isoja käyttäjähyötyjä. Tie- ja pysäköintimaksut muodostavat ison kustannuserän käyttäjille, mutta palautuvat tuloeränä julkistalouteen. Joukkoliikenteen suosion kasvu sujuvoittaa tieliikennettä ja vähentää onnettomuuksia.

Tavoite: Asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille

Mittarissa on tarkasteltu MAL 2019 -suunnittelussa muodostettua asuntorakentamisennusteen sijoittumista. Suunnitellusta asuntotuotannosta 94 % kohdistuu seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille, jotka muodostettiin MAL 2019 -prosessin yhteydessä. Asetettu tavoitetaso (90%) ylittyy reippaasti.

Tavoite: Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus seudun kulkutapajakaumasta on vähintään 70 %

Luonnoksen toteutuessa yhä useampi seudun asukas kävelee, pyöräilee tai käyttää joukkoliikennettä arjen matkoilla. Kestävien kulkutapojen osuus seudun kulkutapajakaumasta on luonnoksessa 65 % ja vertailuvaihtoehdossa 57 %. Kunnianhimoista tavoitetasoa 70% ei tämän mittarin osalta saavutetaan luonnoksen toimenpiteillä. Maankäytön tiivistäminen hyvin saavutettaville alueille, joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen, pyöräliikenteen toimenpiteet, kävely-ympäristöjen kehittäminen, liikenteen hinnoittelu ja joukkoliikenteen lippujen hintojen alentaminen vaikuttavat myönteisesti kestävän liikkumisen lisääntymiseen seudulla.



Tavoite: Väestöstä vähintään 85% sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille

Saavutettavuusvyöhykkeet (SAVU) kuvaavat eri toimintojen seudullista saavutettavuutta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. SAVU-tarkastelujen avulla voidaan osoittaa sellaiset alueet, jotka ovat kestävien kulkumuotojen kannalta parhaita maankäytön kehittämiskohteita. Päämittarissa kestävän liikkumisen kannalta hyviksi vyöhykkeiksi on määritelty pääkaupunkiseudulla I-III ja muualla I-V –vyöhykkeet. Tarkastelun kannalta on hyvä tunnistaa, että vyöhykkeet muuttuvat liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistoimien vaikutuksesta. Mittari kuvaa kuinka paljon seudun väestöstä asuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille vuonna 2030. Vertailuvaihtoehdossa 82 % ja luonnoksessa 90 % väestöstä sijoittuu kestävän liikkumisen

vyöhykkeille, joten tavoite 85 % saavutetaan. Tunnuslukuun vaikuttaa myönteisesti erityisesti joukkoliikenteen lippujen hinnan alentaminen, maankäytön tiivistäminen ja joukkoliikenteen runkoverkon kehittäminen.

6.3 Vähäpäästöinen – Seutu kasvaa kestävästä ja vähentää päästöjä tehokkaasti

Ilmastonmuutoksen torjuminen on yksi keskeisimmistä ihmiskunnan haasteista nyt ja lähitulevaisuudessa. Kansainvälinen ilmastopaneeli on tuoreimmassa raportissaan (IPCC 2018) arvioinut, että nykyisillä päästötavoitteilla ei tulla pysymään 1,5 asteen lämpötilan nousussa, mistä aiheutuu vakavia seurauksia. Kaupungeilla ja kaupunkiseuduilla on keskeinen rooli ilmastonmuutoksen hillitsemisessä. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa on otettu etunoja etenkin liikenteen päästöjen vähentämisessä. MAL 2019 -suunnittelun kärkitavoitteena on leikata liikenteen CO2-päästöjä Helsingin seudulla vähintään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Seudulle asetettu liikenteen päästövähennystavoite on mahdollista saavuttaa vuonna 2030, mutta se edellyttää, että kaikki suunnittelut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. MAL 2019 -luonnoksessa on esitetty toimenpidepaketti liikenteen päästöjen vähentämiseksi, mikä on hyvä huomioida kuntien, muiden kaupunkiseutujen, Uudenmaan ja valtion päästövähennystoimenpiteiden valmistelussa. Ilmastotavoitteet todennäköisesti kiristyvät entisestään, ja Helsingin seudun on kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja tavoitteita nopeammin. Tämä korostaa pikaista tarvetta toteuttaa esitettyjä vähennystoimia riittävän tehokkaasti. Helsingin seudun toimii suunnannäyttäjänä ja esimerkkinä myös muille kaupunkiseuduille ja tahoille.

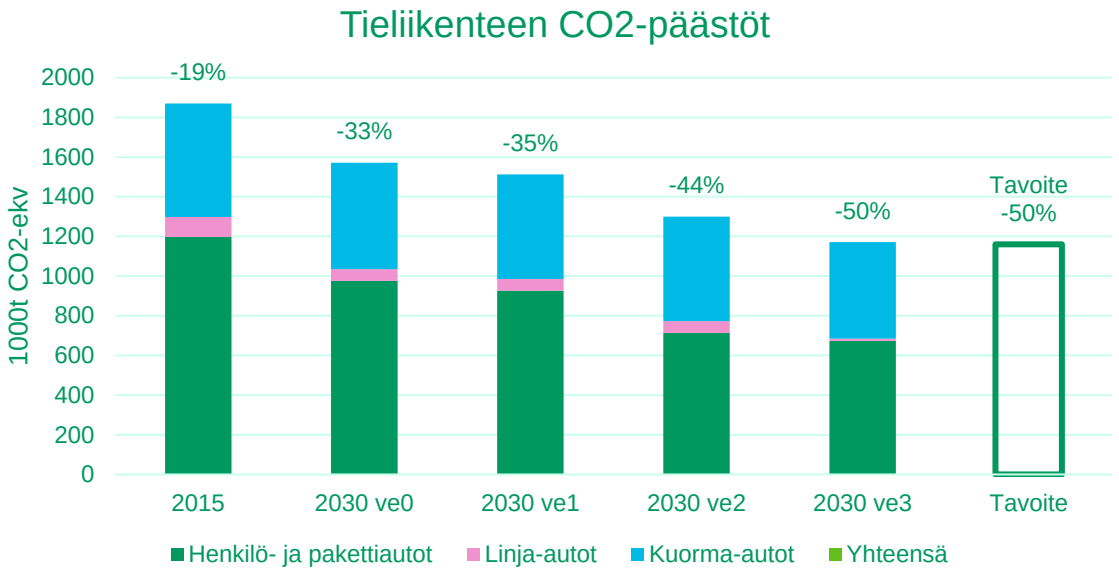
Luonnos edistää olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tiivistymistä ja täydentymistä, mikä mahdollistaa yhä useammalle joukkoliikenteen käytön, pyöräilyn tai kävelyn myös arjen lyhyillä matkoilla. Etenkin joukkoliikenteen runkoverkon kehittämisellä, maankäytön tiivistämisellä ja joukkoliikenteen lippujen hintojen alentamisella on myönteisiä vaikutuksia kestävien kulkutapojen kasvuun koko seudulla.

Rakennetussa ympäristössä muodostuu merkittävä osuus kasvihuonekaasupäästöistä. Luonnoksen toimenpiteillä edistetään olemassa olevan rakennuskannan ja uudistuotannon energiatehokkuutta. Tavoitteena on myös kehittää ja hyödyntää kestäviä energiatuotannon ratkaisuja, älykkäiden energiaratkaisujen käyttöä ja edistää kiertotalousratkaisuja.

Luonnoksen toimien toteutuessa syntyy painetta luonto-alueille ja ekologisille yhteyksille sekä metsä- ja viheralueille etenkin tiivistettävillä alueilla. Toisaalta tiivistäminen ja keskittäminen tukevat viherverkon säilymistä. Luonnoksessa ja vertailuvaihtoehdossa maankäytön tiivistäminen aiheuttaa jonkin verran muutospaineita valtakunnallisesti merkittävien rakennetun kulttuuriympäristön alueilla (RKY 2009) ja maakunnallisesti merkittävillä kulttuuriympäristön alueilla pääasiassa pääkaupunkiseudulla. Muutokset kohdistuvat erityisesti Helsingin kantakaupunkiin sekä raideverkoston läheisyyteen. Jatkosuunnittelussa alueiden rajauksilla ja suunnitteluratkaisuilla voidaan merkittävästi vaikuttaa vaikutusten syntyyn.

Liikenteen CO2 -päästövähennystavoite on mahdollista saavuttaa luonnoksen toimilla

MAL 2019 -suunnitelma on tärkeä täydennys kansallisten strategioiden ja ohjelmien konkretisoimiseksi sekä kuntien laatimiin ilmasto-ohjelmiin. Helsingin seudun merkitys päästöjen vähentämisessä on suuri, ja siksi on tärkeää, että liikenteen päästöihin vaikuttavat keinot on tunnistettu ja työ niiden edistämiseksi käynnistyy välittömästi. Luonnoksen toimenpiteillä liikenteen CO2- päästövähennystavoite (50%) on mahdollista saavuttaa vuonna 2030 Helsingin seudulla, mutta se edellyttää, että kaikki suunnittelut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Verrattuna vertailuvaihtoehtoon, joka sisältää rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet, luonnoksen toimenpiteiden avulla tavoitellaan 17 prosenttiyksikön CO2-päästövähennystä (400 000t) peruskehitykseen verrattuna (kuva 15 ja 16). Tämä voidaan saavuttaa yhdistämällä useita esitettyjä toimenpiteitä, joilla vaikutetaan liikkumisen vaihtoehtojen tarjontaan ja kysyntään.



Kuva 15. Tieliikenteen CO2 -päästöt eri suunnitteluvaihtoehdoissa suhteessa tavoitteeseen.

Suurin päästövähennys saadaan toimenpiteillä, joilla edistetään puhtaamman teknologian hyödyntämistä (kuva 16). Sähköautokannan merkittävä kasvu on yksi tehokkaimmista keinoista vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Luonnoksessa sähkö- ja vähäpäästöisten autojen osuutta pyritään kasvattamaan monipuolisilla valtion ja kuntien toimilla. Luonnoksessa on esitetty, että valtio tukee sähköautojen hankintaa verotuksen ja hankintatuen avulla sekä latauspisteiden rakentamista. Kunnat puolestaan huomioivat latausinfran kaavoituksessa ja tontinluovutusehdoissa sekä tukevat markkinaehtoisia kokeiluja. Muuta maata nopeampaa uusien teknologioiden käyttöönottoa perustelee seudun muuta maata parempi tulotaso. (P ja TM1).

Toinen tehokas keino päästövähennysten saavuttamiseen on vähentää liikennesuoritetta eli ajoneuvoilla ajettujen kilometrien määrää. Tiemaksuilla pyritään tilanteeseen, jossa tieverkon käyttäjät maksavat kulkutapansa valinnasta aiheutuvia haittoja. Henkilöauton käyttöä ohjaavat

asukkaan omat tarpeet arjen sujuvuuden kannalta, he maksavat tien käytöstä, jos automatka on riittävän tärkeä heille, vaikka tarjolla on usein henkilöautolle kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Tiemaksuista saatavilla tuotoilla voidaan myös vahvistaa muiden päästövähennystoimenpiteiden tehoa esimerkiksi joukkoliikenteen lippujen hintoja alentamalla. Tiemaksujen vaikutuksia on kuvattu tarkemmin luvussa 7.1.

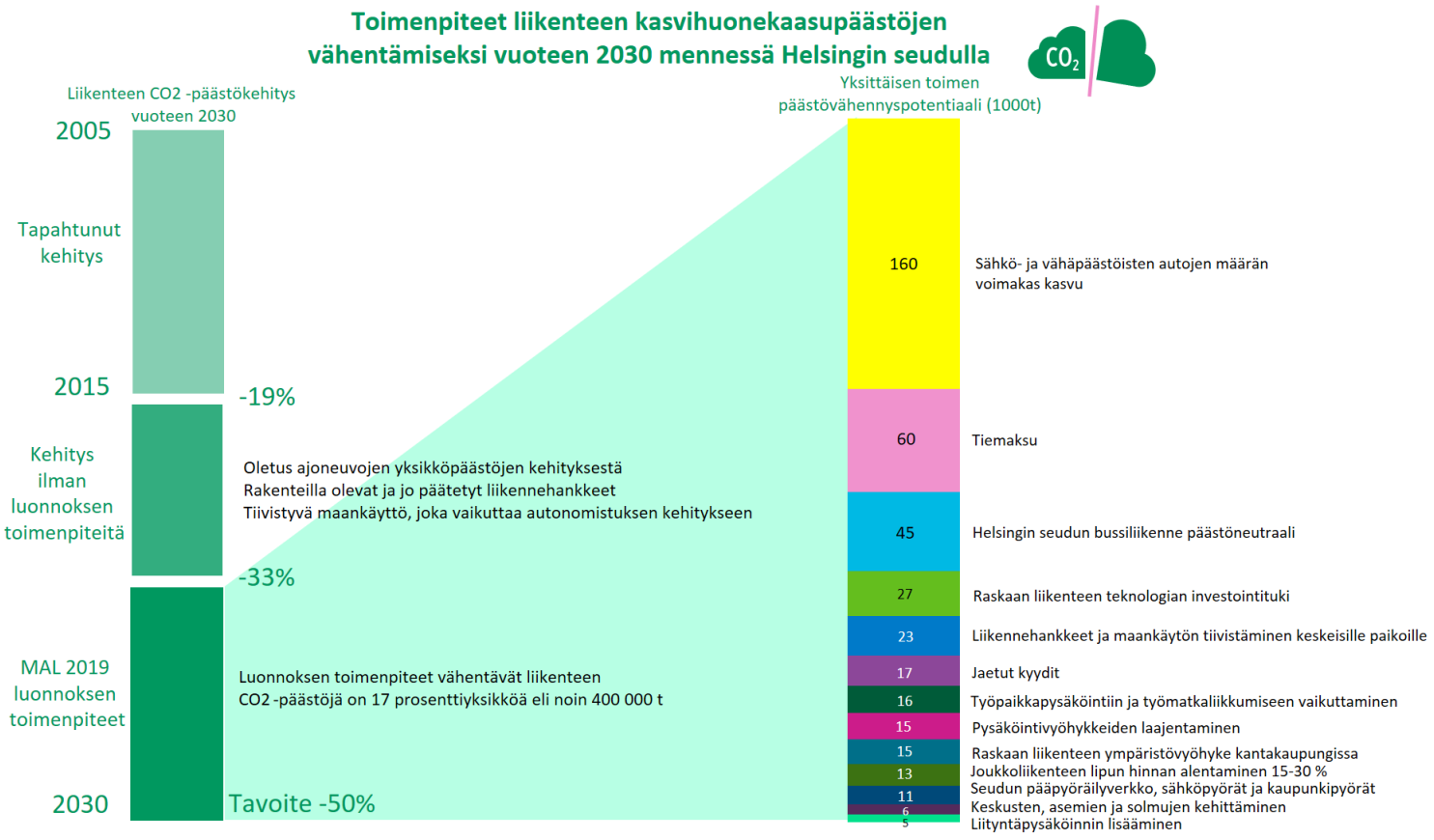
Vaikutusten arvioinnin yhteydessä on tutkittu myös liikennejärjestelmän toimivuutta ilman tiemaksuja. Tällöin ruuhkautuminen pahenee merkittävästi useilla tiejaksoilla, päästötavoitetta ei saavuteta ja joudutaan tekemään liikenteen ruuhkautumisen vuoksi runsaasti lisäkaistoja ja muita toimenpiteitä. Tämä johtaa sisällöltään, vaikutuksiltaan ja kustannuksiltaan täysin erilaiseen suunnitelmaan, jolla ei saavuteta tavoitteita. Tieliikenteen hinnoittelu on osoittautunut muissa Pohjoismaissa tehokkaaksi keinoksi pyrittäessä vaikuttamaan liikkujien käyttäytymiseen. (P ja TM1).

Luonnoksen mukaan merkittäviä päästövähennyksiä saadaan aikaan myös bussiliikenteessä. Tavoitteena on, että Helsingin seudun bussiliikenne on päästöneutraali vuonna 2030. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää uusinta ajoneuvoteknologiaa, biopolttoaineita sekä sähkön hyödyntämistä energian lähteenä. Luonnoksessa raskaan liikenteen päästöihin vaikutetaan muun muassa valtion kuljetusyrityksille myöntämillä investointituilla, joilla kasvatetaan biopolttoaineilla, kaasulla ja sähköllä kulkevien ajoneuvojen osuutta. Raskasta liikennettä pyritään saamaan vähäpäästöiseksi myös laajentamalla Helsingin kantakaupungin ympäristövyöhykkeen hyödyntämistä siten, että se koskee kaikkea raskasta liikennettä.

Yhdyskuntarakenne vaikuttaa merkittävästi siihen, kuinka paljon tieliikennesuoritta ja sen myötä liikenteen päästöjä syntyy. Tehokas keino vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä on puuttua liikenteen kysyntään. Autoliikennettä voidaan vähentää tehokkaasti yhdyskuntarakennetta tiivistämällä ja täydentämällä. Luonnoksessa liikenteen investoinnit edistävät osaltaan kaupunkirakenteen tiivistämistä ja täydentämistä. Maankäyttö sijoittuu luonnoksessa pääasiassa kestävästi hyvin saavutettaville alueilla. Maankäyttö, asuminen ja liikenne pitää sovittaa jatkossakin tehokkaasti yhteen niin, että liikkumisen tarve vähenee.

On hyvä muistaa, että vuonna 2030 on saavutettu kuitenkin vasta puolet liikenteen vuoden 2050 vähennystavoitteesta. Vaikka kahdenkymmenen vuoden aika (2030-2050) periaatteessa riittäisi uuden ajoneuvoteknologian vakiintumiseen ja siirtymiseen lähes hiilettömään käyttövoimaan, eivät tehdyt kansalliset arviot päästökehityksestä tue näin nopeaa kehittymistä. Uusiutumisnopeuteen vaikuttaminen on siksi tärkeää.

Luonnoksessa on esitetty sekä nopeasti että hitaasti päästöjen vähentämiseen vaikuttavia keinoja. Joidenkin hankkeiden edistäminen ja toteuttaminen edellyttää lainsäädännöllisiä muutoksia ja siksi niistä saatavat vaikutukset päästöihin vievät aikaa. Myös yhdyskuntarakenteen kehittäminen vie aikaa ja vaikutuksia voi syntyä vasta vuosien päästä. Liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttaminen Helsingin seudulla on mahdollista, mutta se edellyttää hyvin laajan toimenpideyhdistelmän toteuttamista. Tarvitaan myös laajaa yhteistyötä kaikkien niiden tahojen kesken, joilla on mahdollisuus vaikuttaa päästöjen vähentämiseen.



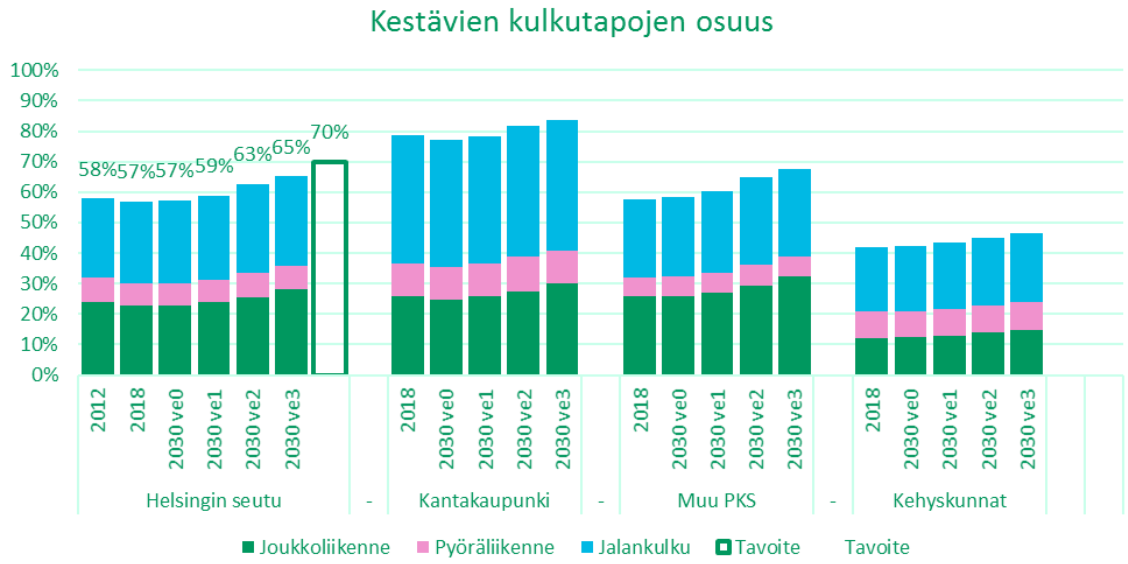
Kuva 16. Luonnoksen liikenteen CO2 -päästövähennystoimet vuoteen 2030 mennessä ja toimenpiteiden tuottama päästövähennyspotentaali vuoteen 2030 mennessä.

Toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen CO2 -päästöihin on arvioitu liikennemallin avulla ja erilaisia oletuksia tekemällä asiantuntija-arvioihin perustuen. Liitteessä 1 on kuvattu tarkemmin, miten toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen CO2-päästöihin on arvioitu.

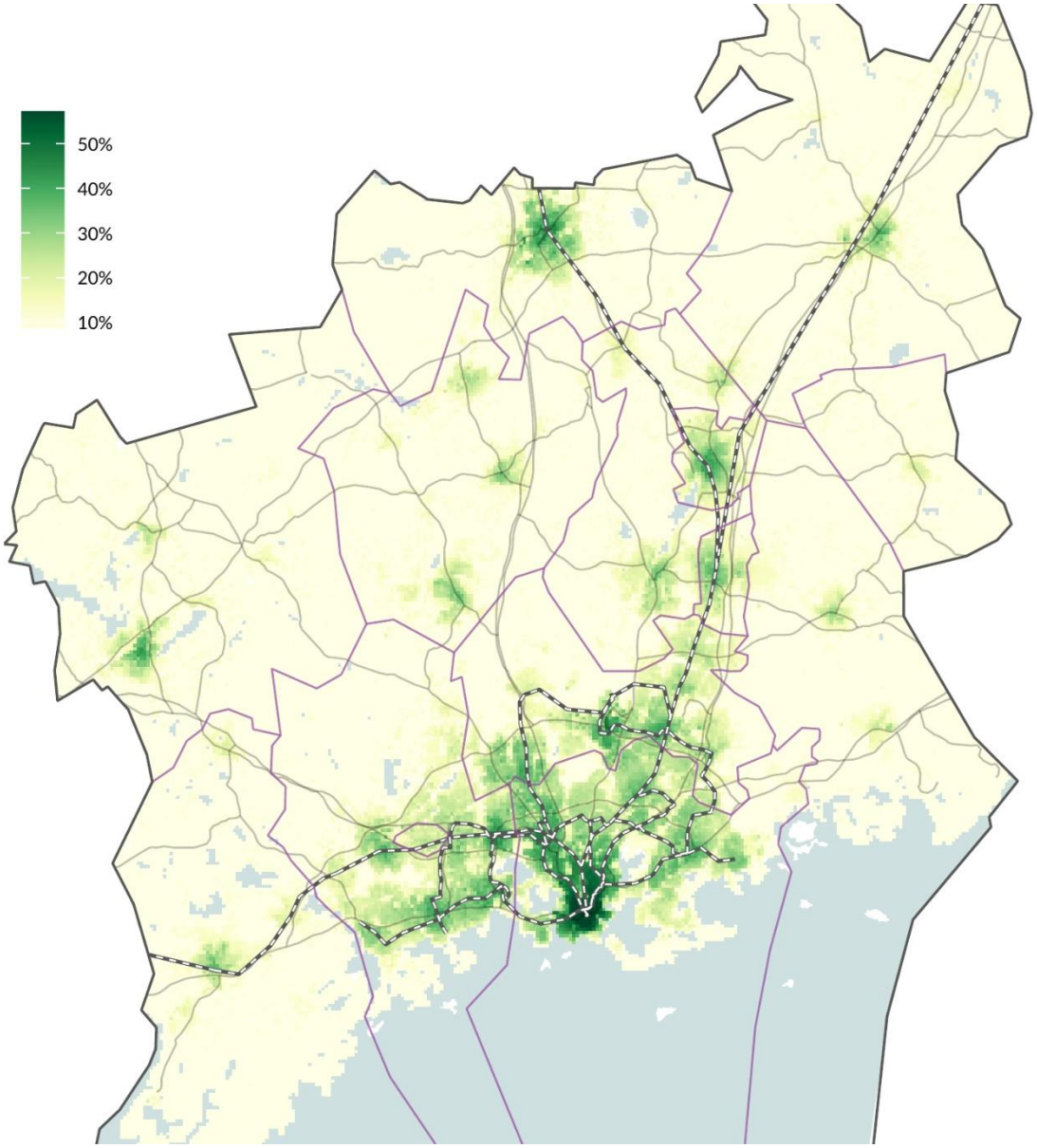
Kävely, pyöräliikenne ja joukkoliikenteen käyttö lisääntyy seudulla

Kulkumuotojakauma heijastelee kaupunkirakennetta. Luonnoksen toimenpiteiden myötä kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa koko seudulla, mutta kasvu on voimakkainta pääkaupunkiseudulla ja etenkin Helsingissä. Ilman tiemaksujen tuomaan vaikutusta kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttö on selvästi vähäisempää. Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta kasvattavat etenkin luonnoksessa esitetyt raideliikenteen hankkeet, lippuhintojen alentaminen, tie- ja pysäköintimaksut sekä uuden maankäytön painottuminen joukkoliikenteen kannalta edullisille alueille. Kävelyn kulkumuoto-osuutta kasvattaa erityisesti maankäytön tiivistäminen kestävän liikkumisen kannalta hyville alueille. Kävelyn suosioon vaikutetaan myös kaupunkitilan ja elinympäristön laadulla, jonka parantamiseen on esitetty toimia luonnoksessa. Pyöräliikenteen osuutta pyritään nostamaan vahvoilla yhteisillä panostuksilla. Pyöräliikenteen lisäämisellä on monia positiivisia vaikutuksia, kuten kansanterveyden edistäminen sekä autoilusta aiheutuvan melun, hiukkaspäästöjen ja ruuhkaisuuden väheneminen. (P)

Vertailuvaihtoehdon toimenpiteillä (Ve0) kestävien kulkutapojen osuus on 57 % vuonna 2030. Suunnitelmaversion Ve1 toimenpiteet kasvattivat kestävien kulkumuotojen osuutta kaksi prosenttiyksikköä eli 59 %:iin. Suunnitelmaversion Ve2 toimilla kestävien kulkutapojen osuus oli 63 % ja luonnoksen toimilla osuus on 65 %. Tavoitteesta (70 %) jäädään viisi prosenttiyksikköä (kuva 17). Kuvassa 18 näkyy alueellisia eroja jalankulku- ja pyörämatkojen osuuksissa.



Kuva 17. Kestävien kulkutapojen osuus Helsingin seudun eri alueilla suunnitteluvaihtoehdoittain.



Kuva 18. Jalankulku- ja pyöräilymatkojen osuus arkivuorokauden matkoista laskettuna luonnoksessa vuonna 2030.

Luonnoksen toimenpiteillä parannetaan autottoman elämäntavan edellytyksiä asumisen tiivistyessä keskuksiin, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantuessa ja joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä. Luonnoksen toimenpiteillä henkilöautotiheys laskee sekä nykytilaan että vertailuvaihtoehtoon 2030 nähden eri alueilla. Vertailuvaihtoehdossa henkilöautotiheys laskee nykyisestä noin 5 % ja ajosuorite asukasta kohti laskee nykyisestä noin 4 %. Luonnoksessa henkilöautotiheys laskee edelleen noin 6 % ja ajosuorite 10 %. Riippuvuus henkilöautosta säilyy kuitenkin suurena kehysalueella raidekeskusten ulkopuolella. Kehysvyöhykkeellä yli puolet matkoista tehdään jatkossakin henkilöautolla. Luonnoksessa esitetyillä liikenteen uusien palvelujen toimenpiteillä ja teknologioilla voidaan laajentaa myös autoriippuvaisilla alueilla asuvien kestäviä liikkumismahdollisuuksia. (K)

Luonnos on vertailuvaihtoehtoa resurssitehokkaampi

Luonnonvarojen käytön kasvuun vaikuttaa merkittävimmin seudun voimakas kasvu ja siitä seuraava tarve rakentaa asuntoja ja liikenneinfraa. Vaihtoehtojen (Ve0 ja luonnos) kesken ei ole olennaisia eroja rakennetun alueiden pinta-alassa eikä rakentamisen edellyttämien luonnonvarojen käytössä. Rakentamisessa muodostuva kaivumaa tai purkujäte painaa paljon. Siksi kuljetusten polttoaineen kulutuksen minimoimiseksi pitäisi materiaali hyödyntää lähellä sen syntypaikkaa. Rakennuskohteissa materiaalitehokkuutta voidaan tukea keskittämällä toimintoja ja osoittamalla alueita uusiomateriaalien käsittelylle ja välivarastoinnille sekä turvaamalla toimivat logistiset yhteydet materiaali-kuljetuksille. Luonnoksen myötä tiivistyvä kaupunkirakenne säästää teknisiin verkostoihin tarvittavia materiaaleja ja maa-alaa. Samalla se vaikuttaa ihmisten liikkumistarpeeseen ja liikennemuotojen valintaan, mikä on resurssitehokkuuden näkökulmasta positiivista. (TM2).

Luonnoksessa seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille. MAL 2019 -prosessissa muodostetut maankäytön ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet, joille seudullinen rakentaminen ohjataan, tukevat kestävää yhdyskuntarakennetta (kuva 10). Suunnitellusta asuntotuotannosta 94 % kohdistuu luonnoksessa seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille, mikä edistää resurssien tehokasta käyttöä. Helsingin seudulla on yli 70 juna- ja metroasemaa. Asemanseutujen potentiaalin hyödyntäminen nykyistä paremmin edistää seudun kestävää kasvua ja vähähiilisyyttä. Luonnoksessa tuodaan esiin keinoja, jolla varmistetaan rakentamisen ja elinympäristön laatu, vaikka kaupunkirakennetta tiivistetään. (M1)

Vertailuvaihtoehdossa liikennehankkeita rakennetaan vähemmän kuin luonnoksessa. Siten luonnoksessa liikennehankkeiden rakentamiseen tarvitaan enemmän luonnonvaroja kuin vertailuvaihtoehdossa. Toisaalta luonnoksessa tiivistyvä yhdyskuntarakenne vähentää seudun investointitarpeita ja siten luonnonvarojen käyttöä. Samalla pyritään nykyisen liikennejärjestelmän tehokkaaseen käyttöön ja sen optimointiin. Luonnoksessa esimerkiksi tieverkon kehittämisessä painotetaan tavara- ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. (TM2)

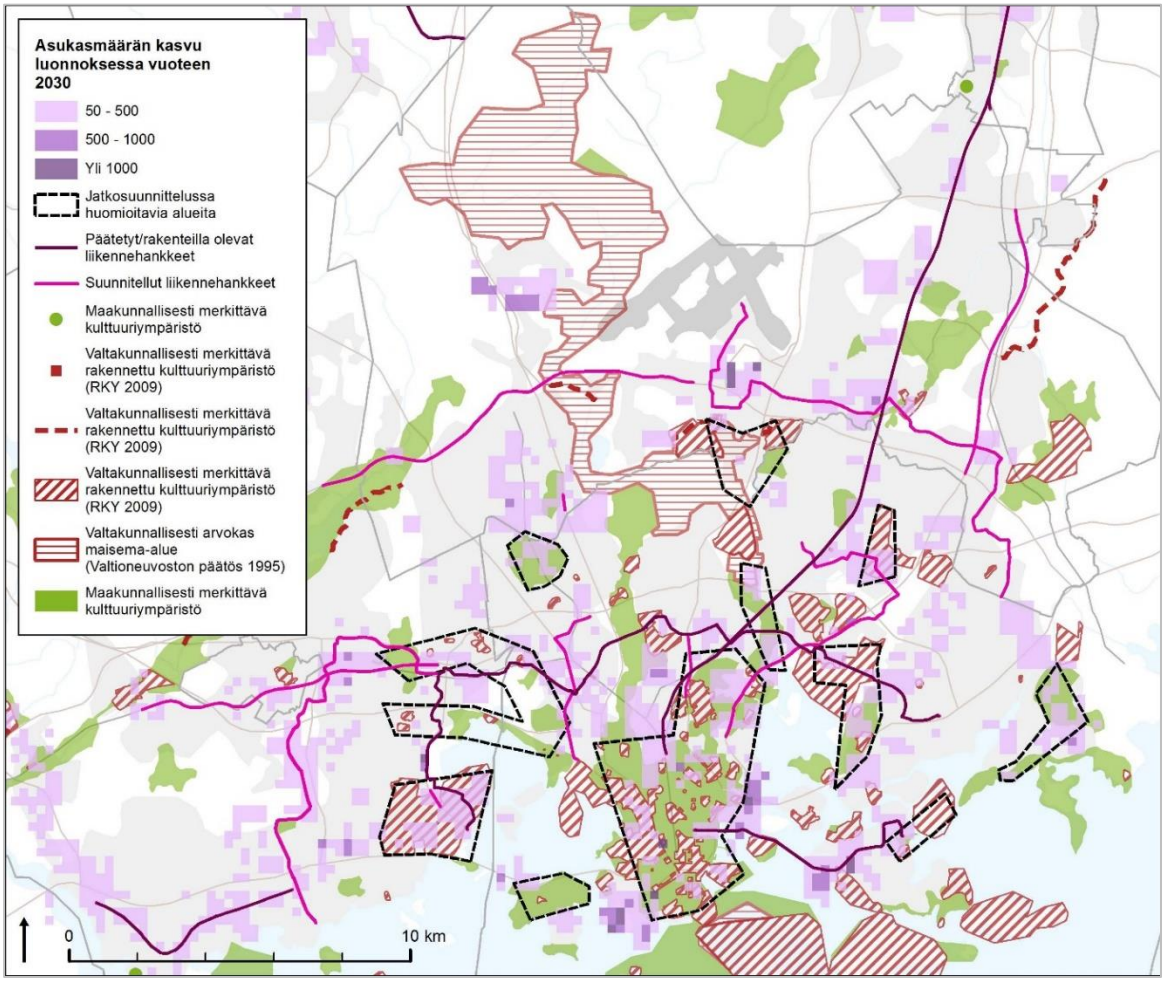
Luontoalueiden säilyminen huomioidaan

Luonnos parantaa vertailuvaihtoehtoon verrattuna luonnonalueiden säilymisen edellytyksiä seudulla. Luonnoksessa uusi asutus sijoittuu vertailuvaihtoehtoa tiiviimmälle alueelle, jolloin luonnonalueita jää laajemmin ennalleen. Tämä voi mahdollistaa luonnon monimuotoisuuden säilymisen. Toisaalta tiivistyvä asutus saattaa vähentää lähiviheralueita asutuksen lomasta. Jatkosuunnittelussa on tärkeää huomioida viheryhteyksien ja luonnonalueiden säilyminen sekä luonnon monimuotoisuuden turvaaminen myös tiiviin asutuksen yhteydessä. Liitteessä 3 on kuvattu vaikutusten kohdentumista tarkemmin. (TM3)

Luonnoksessa ja vertailuvaihtoehdossa maankäytön tiivistäminen aiheuttaa jonkin verran muutospaineita valtakunnallisesti merkittävien rakennetun kulttuuriympäristön alueilla (RKY 2009) ja maakunnallisesti merkittävillä kulttuuriympäristön alueilla pääasiassa pääkaupunkiseudulla. Muutokset kohdistuvat erityisesti Helsingin kantakaupunkiin sekä raideverkoston läheisyyteen. Tiivistyvistä tai uusista asukaskeskittymistä muutospaineita kohdistuu muun muassa Tapiolaan,

Lauttasaareen, Munkkiniemen-Leppavaaran, Malmin, Tammiston, Vartiosaaren, Viikin ja Sepänmäen alueille. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden läheisyyteen kohdistuu vähäisiä muutospainetta lähinnä Vantaanjokilaakson alueella.

Liikennehankkeiden rakentamisella on vaikutuksia kaupunkiympäristöön ja maisemaan. Luonnoksen myötä muutospaineita kohdistuu muun muassa Pääradan varteen ja muiden raitioteiden varsille sekä asemanseuduille.



Kuva 19. Maisema-alueisiin ja rakennettuun ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia arvioitiin tarkastelemalla maankäytön ja liikennehankkeiden etäisyyttä RKY 2009-kohteisiin, valtakunnallisesti arvokkaisiin maisema-alueisiin ja maakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin. Erityisesti tunnistettiin alueita, joiden jatkosuunnittelussa on tarpeen.(TM4). Koko seudun kartta on liitteessä 3.

Erot vesistövaikutuksissa ovat pieniä luonnoksen ja vertailuvaihtoehdon kesken. Luonnoksessa asutuksen tiivistyminen tapahtuu selkeämmin Kehä III:n sisäpuolella ja lähellä merenlahtia. Vertailuvaihtoehdossa asutus tiivistyy tasaisemmin koko tarkastelualueelle.

Luonnoksessa meritulvan riskialueilla sijaitsee tiivistyvää asutusta matalilla rannikkoalueilla Espoossa, Helsingissä ja Sipoossa. Vesistötulvan riskialueilla luonnoksessa on asutusta

paikoitellen Vantaanjoen ja Keravanjoen varsilla sekä järvien rannoilla Järvenpäässä, Tuusulassa sekä Espoossa. (TM5)

Päätetyistä ja rakenteilla olevista liikennehankkeista tulvariskialueille sijoittuvat Raidejokeri Espoossa Vermon alueella ja Maarinlahden rannassa Laajalahdella sekä Länsimetro Matinkylä–Kivenlahti Suomenojalla. Suunnitelluista liikennehankkeista tulvariskialueella sijaitsevat pieneltä osin Kehä III Hämeenkylässä Vantaalla sekä Viikki-Malmi –raitiotieyhteys Viikissä Helsingissä (TM6).

Vertailuvaihdossa tulvariskialueilla sijaitsee hieman vähemmän asutusta. Tämä johtuu vertailuvaihtoehdon asutuksen leviämisestä laajemmalle alueella, verrattuna luonnokseen. Molemmissa vaihtoehdoissa maankäyttö aiheuttaa paineita ja ne kohdistuvat pääasiassa samoihin pohjavesialueisiin. Luonnoksessa on useita liikennehankkeita, jotka sijoittuvat pohjavesialueiden päälle. Tarkemmassa suunnittelussa ja rakennusmääräyksillä voidaan ohjata uusien liikenneväylien sekä asuinalueiden suunnittelua ja sijaintia turvalliseksi niin tulvariskin kuin pohjavesialueidenkin suhteen. (TM6).

Kaupungit ovat keskeisessä asemassa ilmastonmuutokseen sopeutumisessa. Tiivis yhdyskuntarakenne lisää hulevesitulvariskiä ja voimistaa lämpösaarekeilmiötä, mikä on tarpeen ottaa huomioon yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Tiivis yhdyskuntarakenne kuitenkin vähentää tarvetta uuden maa-alan käyttöön ottoon ja edistää näin viherrakenteen säilymistä. Viherrakenteella on suuri merkitys ilmastonmuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen sekä ympäristön tuottokyvyn kannalta. Metsät ja muut rakentamattomat viheralueet toimivat hiilinieluina ja tasaavat valumia. Lyhyellä aikavälillä sopeutumisessa korostuukin erityisesti sään ja vesiolojen ääri-ilmiöihin varautuminen, jotka arvioinnissa on otettu huomioon tulvariskien kartoituksessa. Sen sijaan jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon, että myrskyt, rankkasateet, tulvat, kuivuus- ja hellekaudet voivat aiheuttaa häiriöitä liikennejärjestelmän toiminnassa ja käyttäjien tarpeen suojautua äärioloilta. (TM6)

Luonnoksen toimenpiteillä seudun yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää kehitetään niin, että ilmastonmuutoksen hillintä ja seudun vähäpäästöisyys on mahdollista. Kun otetaan huomioon kaikki arviointikehikossa olevat vähäpäästöisyyden osa-alueet, saavutetaan luonnoksella positiivisia vaikutukset vertailuvaihtoehtoon verrattuna. Jatkosuunnittelussa alueiden rajauksilla ja suunnitteluratkaisuilla voidaan merkittävästi vaikuttaa vaikutusten syntyyn.

6.4 Houkutteleva – Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita

Helsingin seutu tuottaa yli kolmanneksen Suomen kansantuotteesta, seudulla sijaitsee lähes neljännes toimipaikoista ja kolmannes yrityssektorin henkilöstöstä. Talous ja väestö keskittyvät yhä selvemmin Helsingin seudulle, alueen toimiessa koko kansantalouden moottorina. Talouskasvu ja kansainvälinen kilpailu edellyttävät seudulta hyvää houkuttelevuutta ja saavutettavuutta niin paikallisesti, seudullisesti kuin kansainvälisesti. Seutu on tärkeä koko Suomen logistiikan toimivuuden kannalta. Luonnoksen toimenpiteillä vahvistetaan ja parannetaan seudun houkuttelevuutta niin työvoiman saavutettavuuden, arjen toimivuuden kuin elinkeinoelämän kannalta.

Luonnoksen toimenpiteiden ansiosta asuntojen saatavuus hyvissä sijainneissa paranee. Uudet asunnot sijoittuvat kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille. Lisäksi asuntomarkkinoiden toimintaedellytykset paranevat. Näillä on myönteinen vaikutus sekä työvoiman saatavuuteen että työvoiman saavutettavuuteen. Luonnos mahdollistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen, missä asunnot ja työpaikat sijaitsevat tiiviimmin toistensa lähellä lyhentäen päivittäisiä matkoja. Sekoittunut kaupunkirakenne ja saavutettavuus ovat seudun kannalta positiivisia vetovoimatekijöitä.

Luonnos parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kun työvoimasaavutettavuus kasvaa, kuljetusten toimintavarmuus paranee ja matka-ajat lyhenevät. Liikkumisedellytykset kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä paranevat ja riippuvuus henkilöauton käytöstä vähenee. Henkilöautolla liikkuminen sujuvoituu ruuhkautumisen vähentyessä, mutta autoilun kustannukset hieman kasvavat.

Asumisen edellytykset paranevat

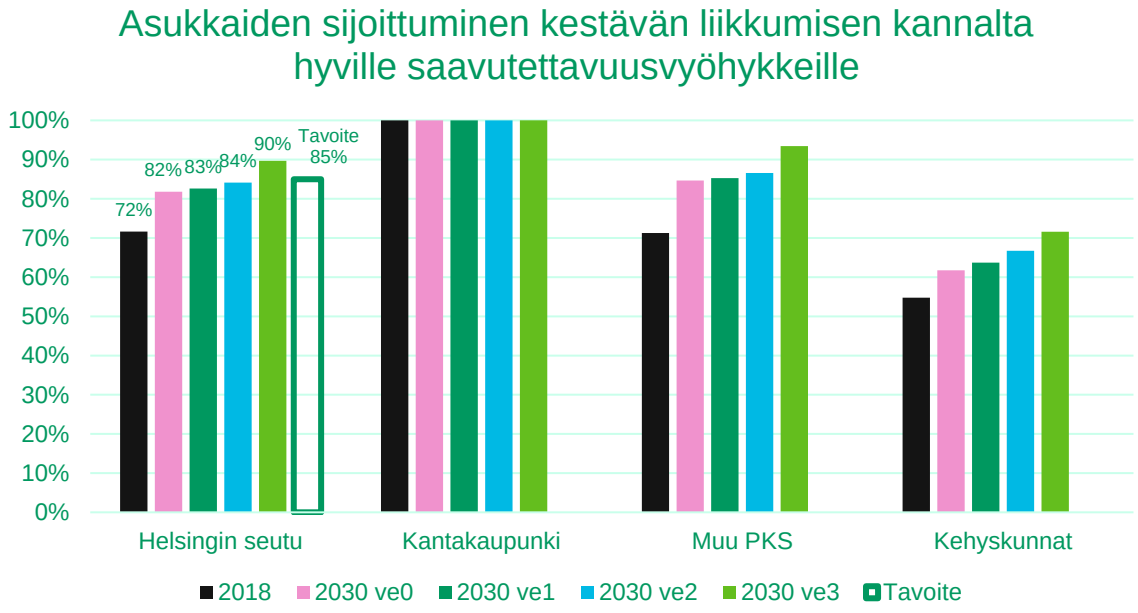
Seudun kilpailukyvyn ja houkuttelevuuden kannalta asuntojen hintojen voimakas nousu on negatiivinen ilmiö, joka vaikuttaa houkuttelevuuteen, työvoiman liikkuvuuteen ja talouskasvuun. Suunnitelmaluonnoksen seudullinen asuntotuotantotavoite on 16 500 uutta asuntoa vuodessa. Asuntotuotantotavoite on kunnianhimoinen, mutta tekniset edellytykset tavoitteen toteutumiselle ovat tällä hetkellä Helsingin seudun kunnissa olemassa. Mikäli tavoite toteutuu, asuntojen hintojen nousupaineita pystytään todennäköisesti pienentämään. Asuntotuotantotahdin ylläpito vaatii toisaalta edelleen, että asuntojen hinnat eivät laske, jotta tarjonnan takaamiseksi rakentamisen aloittaminen pysyy rakennuttajille riittävän houkuttelevana. Konkreettisia toimenpiteitä rakentamiskustannusten lieventämiseksi (esim. pysäköintipaikkanormien purku) ei luonnoksessa esitetä.

Suunnitellusta asuntotuotannosta 94 % kohdistuu luonnoksessa seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille. Luonnoksessa rakentamisesta alueille, joissa entuudestaan on vähintään 16 asukasta tai työpaikkaa hehtaarilla (arvioinnissa määritelty täydennysrakentamiseksi) sijoittuu Helsingissä 70 %, muualla pääkaupunkiseudulla noin 55 % ja kehysalueella noin 40 %. Luonnos siis tiivistää maankäyttöä ja keskittää asumisen ja työpaikkojen

sijoittumista seudun keskusten ja raideyhteyksien lähelle, jolloin asuntotarjonta paremmin saavutettavilla alueilla kasvaa ja parantaa osaltaan seudun työnantajien kilpailukykyä. MAL 2019 -prosessin aikana muodostetut maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet ovat kuitenkin varsin laajoja seudun tiivistämistä ja täydentämistä ajatellen, joten tiivistämisen kannalta on tärkeää sijoittaa asumista kehittämisvyöhykkeiden parhaille alueille. (M1)

Luonnoksessa esitettyjen toimenpiteiden avulla saavutettavuus paranee kaikilla vyöhykkeillä, mutta erityisesti seudun keskuksissa ja raidekäytävien varrella. Asukkaiden näkökulmasta saavutettavuuden parantuminen säästää aikaa, mahdollistaa paremman arjen ennakoitavuuden ja tuo palveluita lähemmäksi.

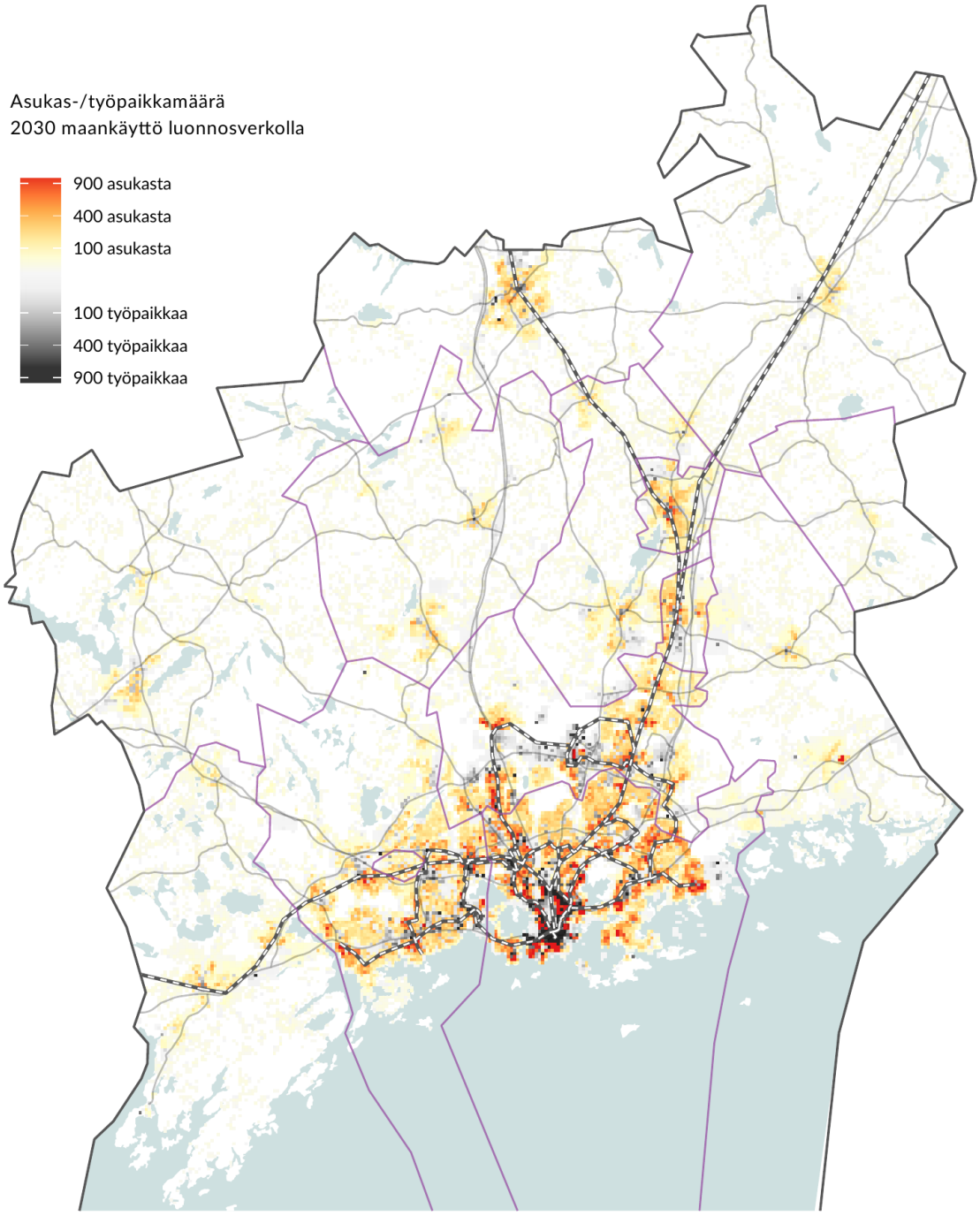
Luonnoksen myötä 90 % väestöstä sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille (tavoitetaso 85 %), eli alueille, joilla liikkuminen joukkoliikenteellä, kävellen tai pyörällä on mahdollista arjessa (kuva 20). Ilman luonnoksen toimenpiteitä osuus on 82 %. Tunnuslukuun vaikuttaa myönteisesti erityisesti joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen, maankäytön tiivistäminen ja joukkoliikenteen runkoverkon kehittäminen (ks. Liite 1). Raidevyöhykkeille sijoittuvien osuus uusista asukkaista on noin 71 %. Ilman luonnoksen toimenpiteitä osuus on 64 %. Myös työpaikkojen sijoittuminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille paranee luonnoksessa joukkoliikennehankkeiden myötä, ja seudullisesti noin 92 % työpaikoista sijaitsee kestävän liikkumisen vyöhykkeillä. Joukkoliikenteen yhteydet ja palvelutaso paranevat erityisesti uusissa raide- ja raitioliikennekäytävissä. (M2, M4)



Kuva 20. Asukkaiden sijoittuminen kestävän liikkumisen saavutettavuusvyöhykkeille.

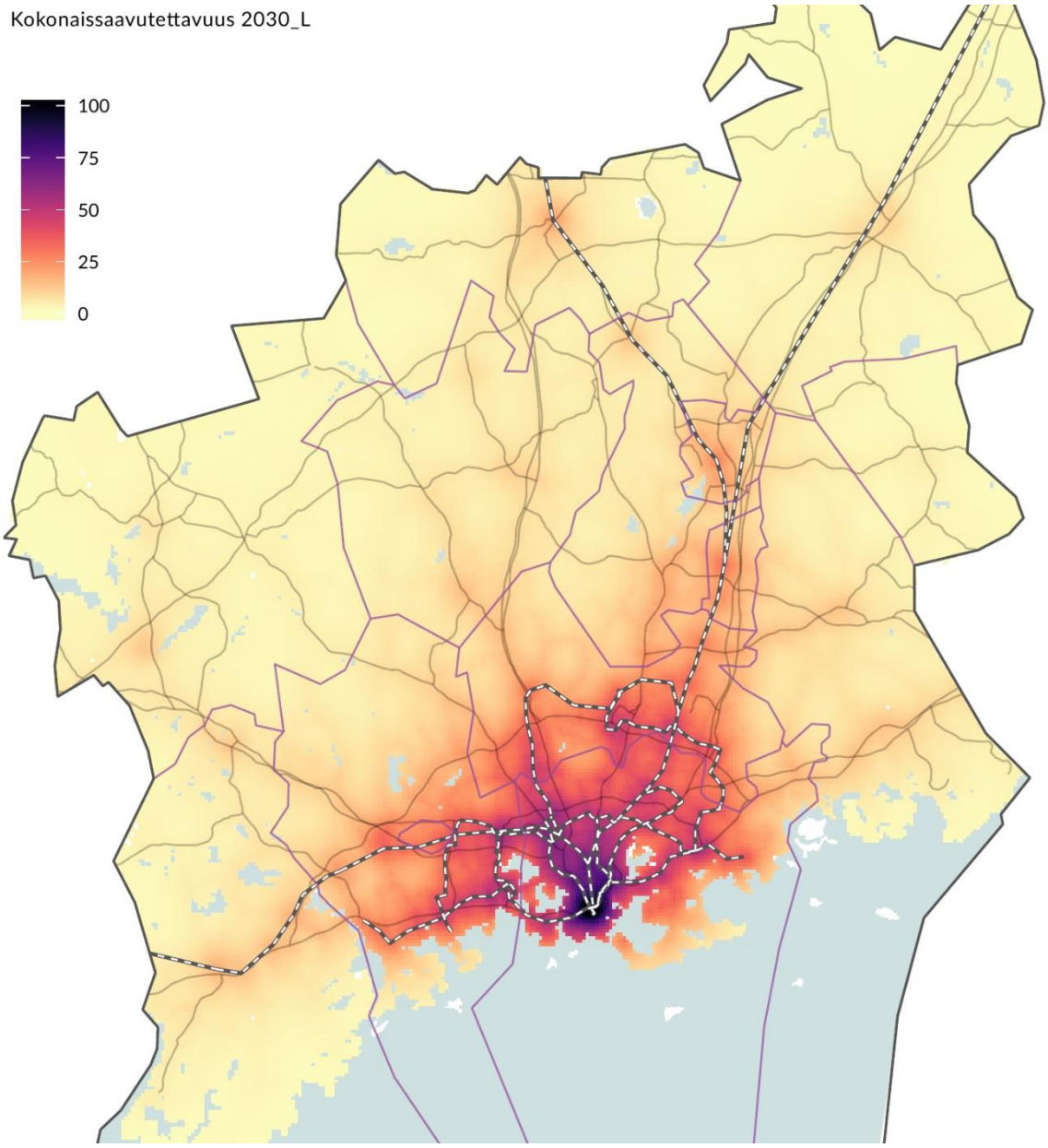
Sekoittunut kaupunkirakenne, missä asuminen ja työpaikat sijoittuvat paremmin saavutettaville alueille ja linkittyvät tiiviimmin toisiinsa, toimii positiivisena vetovoimatekijänä ja lisää alueiden houkuttelevuutta. Luonnoksen myötä asutuksen ja työpaikkojen tiivistyminen luo paremmin edellytyksiä palvelujen kehittämiselle erityisesti keskuksissa ja raideverkon varrella (kuva 21). Luonnos mahdollistaa paremmin myös joukkoliikenteen riittävän palvelutason ylläpitämisen ja

parantamisen asukas- ja työpaikkakeskittymien yhteydessä (Kuva 22, Liite 3. TM9). Kokonaisuudessa asuinalueet tiivistyvät vertailuvaihtoehdossa vuonna 2030 keskimäärin noin 7 % nykyisestä. Luonnoksessa asuinalueiden tiiveys kasvaa edelleen noin 6 %. Nykytilanteeseen nähden asuinalueet tiivistyvät eniten Espoossa ja Vantaalla (23 %). Tiivistäminen parantaa myös joukkoliikenteen kannattavuutta ja nostaa sen palvelutasoa. (M5)



Kuva 21. Asukkaiden ja työpaikkojen sijoittuminen luonnoksen perusteella vuonna 2030.

Kokonaisuudessa uuden maankäytön sijoittumisen, joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittämisen ja tieliikenteen sujuvoitumisen avulla saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta paranee n. 20 % nykytilaan verrattuna ja 10 % vertailuvaihtoehtoon nähden. (M11)

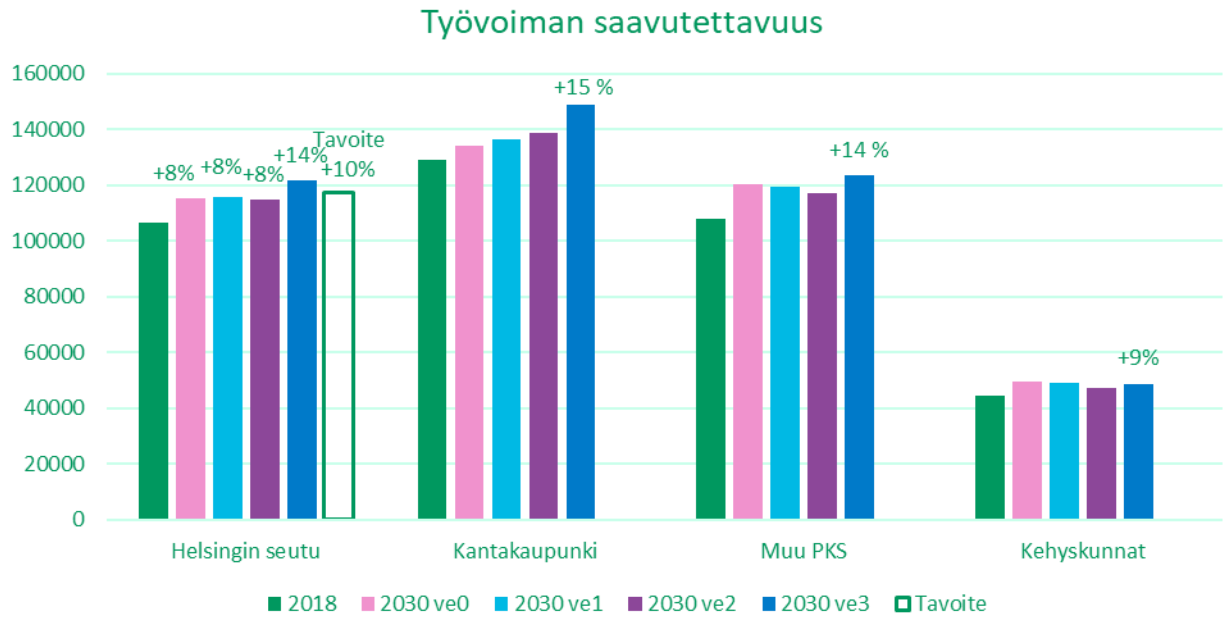


Kuva 22. Kokonaissaavutettavuus (saavutettavuusindeksi 0-100) luonnoksessa vuonna 2030. Kokonaissaavutettavuudessa huomioidaan kaikki matkaryhmät painottaen kestäviä kulkutapoja 65 % ja henkilöautoja 35 %.

Kilpailukyky ja puitteet elinkeinoelämälle paranevat

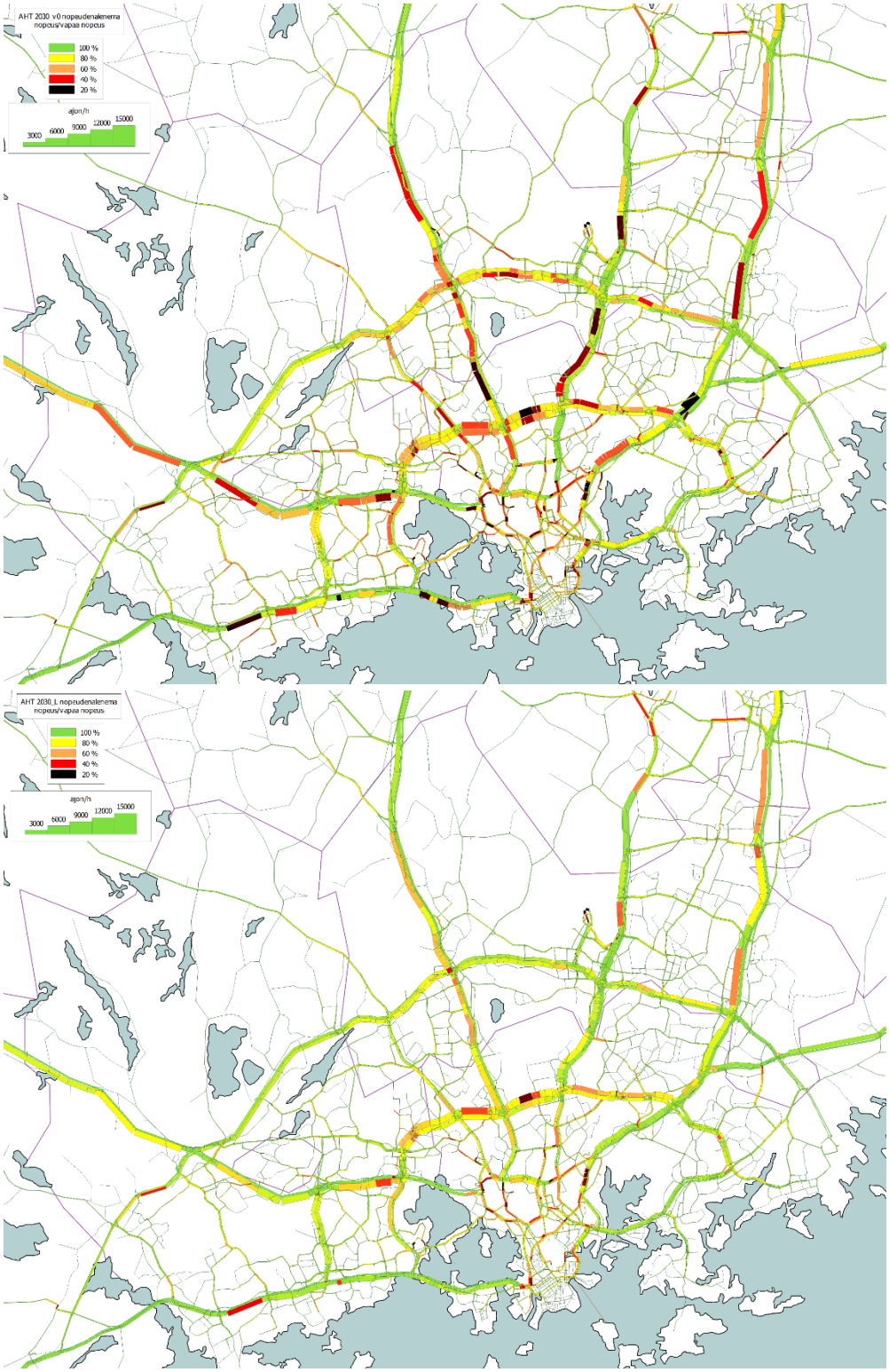
Sekoittunutta kaupunkirakennetta, houkuttelevuutta ja kasautumisetujen hyödyntämistä kuvaa luonnoksessa mm. työvoimasaavutettavuus. Työvoimasaavutettavuusmittari kuvaa, kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta seudulla (ks. Liite 1). Luonnoksen toimenpiteet parantavat seudun työvoimasaavutettavuutta 14 % nykytilaan nähden, joten työvoimasaavutettavuuden tavoitetaso (+10 %) ylittyy selkeästi (kuva 23). Ilman luonnoksen toimenpiteitä työvoimasaavutettavuuden kasvu jäisi 8 %:iin vertailuvaihtoehdossa. Työvoimasaavutettavuuteen vaikuttaa myönteisesti väestön kasvu, väestön sijoittuminen hyvin

saavutettaville alueille, etenkin seudun ydinalueille ja raideliikenteen vyöhykkeille, sekä liikenteen sujuvoituminen mm. liikenneyhteyksien kehittymisen ja joukkoliikenteen lipun hinnan alentamisen avulla. Sujuvoittamiseen vaikuttaa osaltaan tiemaksujen käyttöönotto, jonka ansiosta ruuhkautumissuorite laskee, liikenteen ennakoitavuus paranee, ajonopeudet nousevat ja kuljetusketjut nopeutuvat.



Kuva 23. Työvoiman saavutettavuus

Tiemaksujen vaikutuksesta matka-ajat lyhentyvät noin 10 % ja ne vaikuttavat koko seudulla, mutta kohdistuisivat alle 20 % aamuruuhkassa liikkuvista seudun asukkaista (kuva 24). Tienkäyttömaksut ja pysäköintimaksut heikentävät osaltaan työvoimasaavutettavuutta lisätessään liikkumiskustannuksia, mutta yhdessä liikenneyhteyksien paranemisen ja joukkoliikennelippujen hintojen alentamisen kanssa kokonaisvaikutus saavutettavuuteen on positiivinen. Myös joukkoliikenteen palvelutasoa nostamalla kompensoidaan tiemaksun negatiivisia vaikutuksia ja parannetaan työvoiman saavutettavuutta. Liikenneinvestoinnit mahdollistavat vuorotarjonnan kasvun juna- ja metroliikenteessä, ja uudet pikaraitiotiet nostavat puolestaan runkolinjojen täsmällisyyttä ja kapasiteettia. Kehyskuntiin suunnitellaan uusia runkoyhteyksiä ja varmistetaan nykyisten linjojen palvelutasoa. Joukkoliikenteen lipun hinnan alentamisen etu on, että kaikki siihen menevät resurssit suuntautuvat suoraan matkustajien hyödyksi, ja sen aiheuttama matkustajamäärän kasvu tukee samalla vuorovälien tihentämistä. Tiemaksuja on käsitelty tarkemmin luvussa 7.1.



Kuva 24. Tieverkon ruuhkautuminen vähenee merkittävästi luonnoksen toimien ansiosta. Ylempi kuva kuvaa tieverkon ruuhkautumista vertailuvaihtoehdossa ja alempi luonnoksessa.

Ulkoinen saavutettavuus ja logistiikka

Luonnoksen perusteella kuljetusten toimintavarmuus paranee ja aikakustannukset vähenevät liikenteen ruuhkautuvuuden jäädessä alle nykyisen tason. Vertailuvaihtoehtoon nähden ruuhkautuminen melkein puolittuu. Ruuhkautuvuutta alentavat erityisesti liikenteen hinnoittelutoimet.

Seudun ulkoista saavutettavuutta edistetään suunnitelmaluonnoksessa Pasila-Riihimäki -hankkeen mahdollistamalla junaliikenteellä ja Z-junien ruuhkavuorojen lisäyksellä, valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittävien joukkoliikenteen vaihto- ja solmupaikkojen parantamisella sekä lentoaseman parannetuilla joukkoliikenneyhteyksillä (Vantaan pikaraitiotie). Rautatiejärjestelmän kehittäminen, erityisesti Helsinki-Pasila -välin toimivuuden varmistaminen, säteilee koko maan junaliikenteeseen ja parantaa siten Helsingin seudun ulkoista saavutettavuutta. Tieverkon toimet kohdistetaan palvelutasotavoitteiden mukaisesti osuuksille, joilla on valtakunnallista merkitystä, tavara- ja joukkoliikenne edellä.

Valtakunnallisen tavaraliikenteen edellytyksiä parannetaan varsinkin valtatie 4:n ja Kehä III:n sujuvoittamistoimilla sekä Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien vaiheittaisella kehittämisellä. Maankäytön tiivistäminen korostaa kaupunkilogistiikan merkitystä, jonka toimivuus paranee sujuvuuden myötä. Tämän lisäksi on tarpeen kokonaisvaltainen eri toimenpiteitä yhdistävä ja eri toimijoiden yhteistyöhön perustuva toimintamalli kaupunkilogistiikassa. Raskaan liikenteen palvelualueet ovat keskeisiä valtakunnallisen ja kansainvälisen logistiikan sekä liikenneturvallisuuden kannalta.

Houkuttelevuuden näkökulmasta Helsingin seudun kytkeminen nopeilla raideyhteyksillä muihin Suomen kaupunkiseutuihin sekä Pietarin ja Tallinnan suuntiin on pitkällä tähtäimellä erittäin tärkeää. Kaavoituksessa ja suunnittelussa tulee varautua siihen, että Uusimaa-kaavassa esitettyjä pitkän aikavälin varauksia voidaan toteuttaa. Tunnistettuja yhteystarpeita ovat esimerkiksi Lentorata, Helsinki-Turku nopea ratayhteys (ja Länsirata), Helsinki–Tallinna -tunneli sekä Itärata. Luonnoksen toimenpiteistä myös asemanseutujen ja solmukohtien parantamisella ja muilla junaliikenteeseen vaikuttavilla tekijöillä on vaikutus koko maan tasoiseen saavutettavuuteen sekä Tampereen, Lahden ja Turun suuntien kasvukäytävien houkuttelevuuteen.

Arki on sujuvampaa

Arjen sujuvuuden kannalta on olennaista, että työpaikat ja palvelut ovat hyvin saavutettavissa ja liikkuminen on sujuvaa. Luonnoksen toimenpiteillä tuotetaan sekoittunutta kaupunkirakennetta ja keskitetään asuntotuotantoa, jolloin turvataan hyvät edellytykset palveluiden sijoittumiselle ja kestävien kulkutapojen osuuden kasvattamiselle. Luonnos mahdollistaa myös monipuolisen asuntotarjonnan seudulla.

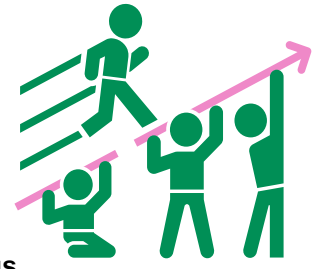
Matka-ajalla mitattuna saavutettavuus paranee luonnoksessa vertailuvaihtoehtoon verrattuna lähes kaikilla alueilla ja kulkutavoilla, mikä tarkoittaa, että ihmiset pääsevät nopeammin työpaikoille, palveluihin ja harrastuksiin. Liikkumisedellytykset joukkoliikenteellä paranevat yhteyksien parantuessa, joukkoliikenteen lipun hinnan laskiessa ja maankäytön tiivistyessä joukkoliikennekäytäviin. Ruuhkautumisen vähentyminen sujuvoittaa myös bussiliikennettä. Arjen

sujuvuutta parantavat myös bussi- ja raitioliikenteen kehittämisohjelmat, joiden tavoitteena on bussi- ja raitioliikenteen keskinopeuksien nosto ja luotettavuuden parantaminen.

Henkilöautolla liikkuminen sujuvoituu ja matka-aikojen ennakoitavuus paranee ruuhkautumisen vähentyessä, mutta autoilun kustannukset kasvavat tienkäyttömaksujen ja pysäköinnin kallistumisen seurauksena. Riippuvuus henkilöauton käytöstä kuitenkin vähenee, ja henkilöauton omistaminen (autoa/asukas) vähenee nykytilanteesta noin 10 % ja vertailuvaihtoehdosta noin 6 %. Helsingissä henkilöautotiheys laskee n. 15-16 %, muulla pääkaupunkiseudulla 10 %, radan varren kehyskunnissa n. 7 % ja muualla kehyskunnissa n. 2 %. Suunnitelmassa esitetyt joukkoliikenteen toimet keskittyvät säteittäisiin yhteyksiin. Verkostomaisten keskusten välisten joukkoliikenteen yhteyksien kehittämisen eteen tulee edelleen panostaa, jotta luodaan autolle kilpailukykyisiä vaihtoehtoja seudulla. Tämän lisäksi liikenteen uusia palveluja on hyvä pilotoida etenkin sellaisilla alueilla, jossa joukkoliikenne ei ole houkutteleva vaihtoehto. Myös pyöräväylien kehittäminen on tärkeä toimenpide eri puolilla seutua. Esimerkiksi pienissä keskuksissa, joissa etäisyydet ovat lyhyitä, voidaan saada maltillisilla investoinneilla pyöräliikenteen kulkutapaosuus kasvuun. (K4)

Sujuvan arjen kannalta turvallisuus ja ennakoitavuus ovat houkuttelevuustekijöitä. Luonnoksen toimenpiteillä voidaan vaikuttaa erityisesti tieliikenteen turvallisuuteen. Vertailuvaihtoehdossa liikenteen henkilövahinkojen määrä laskee nykyisestä 30 %. Luonnoksessa liikenteen henkilövahinkojen määrä asukasta kohti laskee edelleen 11-12 % tieliikennesuoritteen laskun seurauksena sekä liikenteen siirtyessä pääväyläinvestointien seurauksena hieman katuverkolta pääväylille. (H5)

6.5 Elinvoimainen – Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden



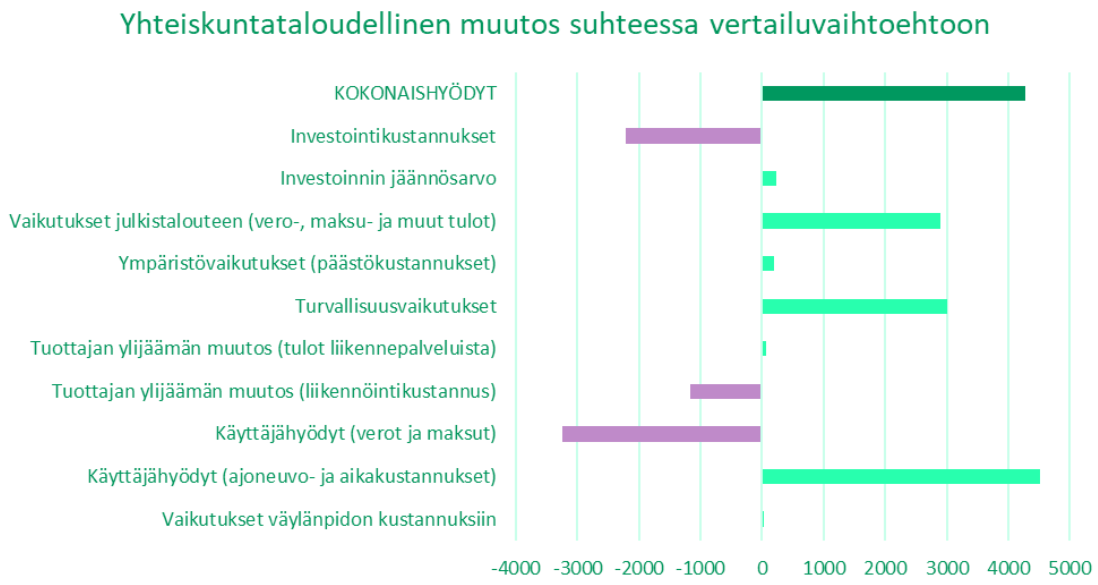
Kestävä ja vahva julkistalous luo perusedellytykset suunnitelman toimenpiteille ja seudun elinvoimaiselle kasvulle. Kokonaisuutena suunnitelmaluonnoksen liikennehankeohjelma on yhteiskuntataloudellisesti tehokas. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus kuvaa luonnoksen tuottamien liikennehankkeiden yhteiskuntataloudellisten hyötyjen ja siihen käytettävien resurssien välistä suhdetta eli kokonaiskannattavuutta. Suunnitelmaluonnoksen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus hyöty-kustannussuhteena kuvattuna on 2,9. Laskennallisesti aika- ja kustannussäästöt sekä julkistalouden tulot ovat siis selvästi suurempia kuin investointikustannukset.

Lisäksi on oleellista arvioida julkistaloudellisesti rahoituspohjan realistisuutta niin, että siinä huomioidaan sekä seudun talouskasvun turvaaminen että mahdolliset pidemmän aikavälin epävarmuudet. Liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu suunnitelmaluonnoksessa pääosin joukkoliikennehankkeisiin. Suunnitelmassa päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi vähennetään tieliikenteen liikennesuoritteita mm. tiemaksujen avulla. Tiemaksujen tuotot kohdennetaan joukkoliikenteeseen ja maksujen haittoja kompensoiviin toimenpiteisiin ja hankkeisiin (esim. joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen ja palvelutason parantaminen sekä KUHA- hankkeet). Rahoituspohjan laajentuessa kuntien ja valtion rahoitustarpeen osuudet kokonaisinvestointimenoista seudulla laskevat hieman. Suunnitelmaluonnoksen hankkeet ja jo päätetyt investointihankkeet ovat yhteensä arviolta noin 3,8 miljardia euroa 2020-luvulla, jotka mahtuvat laskennalliseen koko vuosikymmenen kattavaan budjettirajoitearvioon.

Seudun elinvoimaisuus hyötyy alueellisesta kasautumisesta. Kasautumisen voidaan arvioida kuvaavan osaltaan seudun talouden kehittymismahdollisuuksia, tehokkuutta ja ennakoivan innovaatioiden syntyä. Samalla alueella on tuolloin enemmän potentiaalisia asiakkaita sekä toisistaan hyötyviä yrityksiä, jolloin uudet ideat leviävät nopeammin. Suunnitelman toimenpiteiden seurauksesta vuonna 2030 maankäyttö tiivistyy ja valtaosa uusista asukkaista sijoittuu raidevyöhykkeille. Seudullisen elinvoimaisuuden tärkeä kuvaaja on myös työvoiman saavutettavuuden parantuminen.

Suunnitelmaluonnos on yhteiskuntataloudellisesti tehokas

Suunnitelmaluonnoksen liikennehankeohjelma on yhteiskuntataloudellisesti tehokas. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus kuvaa luonnoksen tuottamien yhteiskuntataloudellisten hyötyjen ja siihen käytettävien resurssien välistä suhdetta. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus hyöty-kustannussuhteena kuvattuna on 2,9. Laskennallisesti luonnoksessa aika- ja ajoneuvokustannusten säästöjen summa rahana, julkistaloudellisten tulojen ja turvallisuusvaikutusten nykyarvo on siis selvästi suurempia kuin investointikustannusten nykyarvo. Kuvassa 25 esitetään hyöty-kustannuslaskelman osatekijät.



Kuva 25. Luonnoksen yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen vaikuttavien tekijöiden muutokset suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Sisältää liikennemalliin kuvatut luonnoksen liikennehankkeet.

Luonnoksessa aikasäästöjen summa jakaantuu suhteellisen tasaisesti henkilöautoliikenteeseen ja joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen suosion kasvu sujuvoittaa tieliikennettä ja vähentää onnettomuuksia. Tie- ja pysäköintimaksut muodostavat ison kustannuserän käyttäjille, mutta palautuvat tuloeränä julkistalouteen ja laajentavat rahoituspohjaa. Kokonaisuudessaan luonnoksen toimenpiteet tienkäyttö-ja pysäköintimaksut, joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen ja liikenneväyläinvestoinnit laskevat ruuhkasuoritetta nykytilaan nähden 29 % ja vertailuvaihtoehtoon nähden 48 %. Suunnitelma laskee ruuhkasuoritetta myös laajemmalla työssäkäyntialueella. Tieliikenteen ruuhkaisuus jää alle nykyisen ruuhkautumistason niin henkilöautoliikenteen, kuorma-autoliikenteen kuin bussiliikenteen osalta. (H2)

Joukkoliikenteen osalta suunnitelmaluonnoksessa junatarjontaa on kasvatettu, metron vuoroväliä tihennetty automatisoinnin myötä ja uusia raitiolinjoja otettu käyttöön. Pikaraitotiet tuovat isoja käyttäjähyötyjä, mutta Tuusulanväylän ja Vihdintien pikaraitioteihin liittyvä bulevardisointi vaikuttaa myös negatiivisesti autoliikenteen matka-aikoihin. Bulevardisoinnin mahdollistavan asuntorakentamisen hyödyt ovat vaikeita arvioida rahallisesti, mutta ne toimivat ainakin osin autoliikenteeseen kohdistuvien haittojen vastapainona. Pikaraitioteiden ja bulevardien yhteiskuntataloudellinen kokonaisvaikutus on siis mahdollisesti positiivinen. Ratahankkeiden (Pasila-Riihimäki sekä Espoon kaupunkirata) hyöty-kustannussuhteet ovat sen sijaan muihin liikennehankkeisiin verrattuna heikkoja. Ne on esitelty rataverkon kapasiteettiongelmien ratkaisuiksi, mutta kevyempien ja halvempien ratkaisujen potentiaali on jäänyt osin epäselväksi.

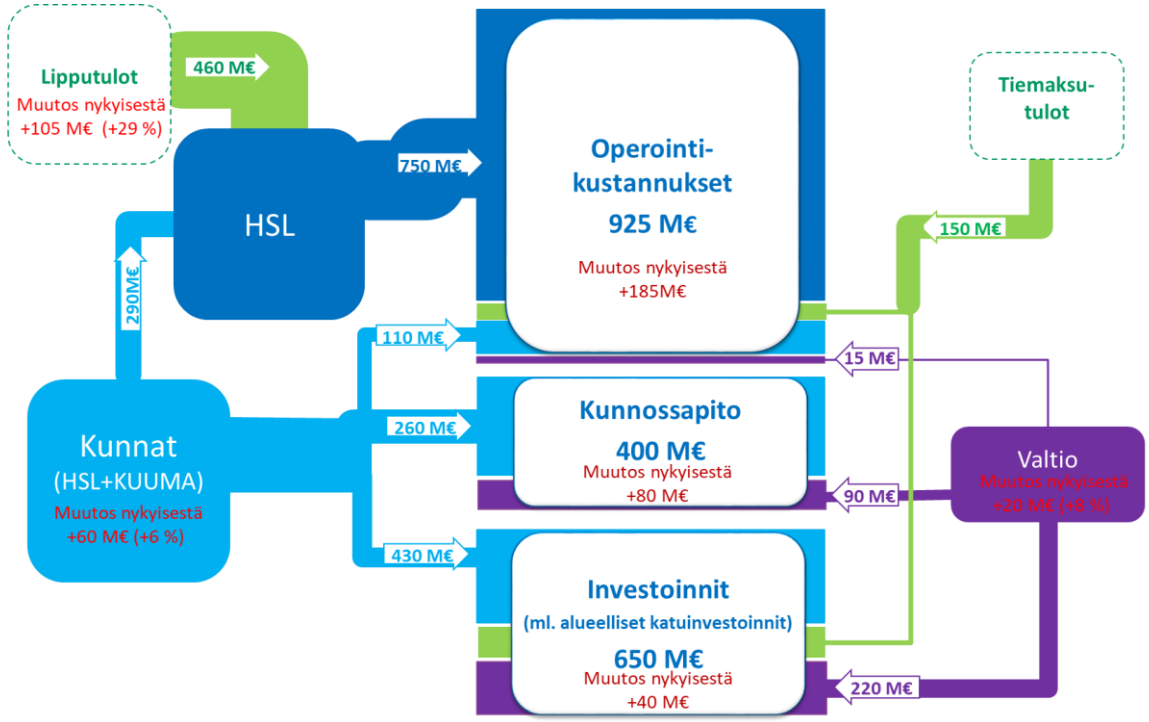
Julkistaloudelliset ja laajemmat yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Julkistaloudellisesti oleellista on rahoituspohjan realistisuus niin, että huomioidaan seudun kasvun turvaaminen ja mahdolliset pidemmän aikavälin epävarmuudet toimintaympäristössä. Liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu suunnitelmaluonnoksessa pääosin joukkoliikennehankkeisiin. Suunnitelmaluonnoksessa esitetyt investoinnit hankkeisiin (ml. vertailuvaihtoehdon hankkeet) ovat yhteensä arviolta noin 3,8 miljardia euroa 2020-luvulla. Vertailun vuoksi viimeisten 10 vuoden (2008-2017) investoinnit Helsingin seudulla pääväyliin (tiet ja

radat) ovat olleet 3,9 miljardia euroa (pl. alueelliset kadut). Rahoituspohjan määrittämiseksi ja luonnoksen investointien realistisuuden arvioimiseksi on muodostettu budjettirajoite hyödyntäen nykytilan liikennejärjestelmärahoituksen jakaumia, pitkän aikavälin makrotaloudellisia oletuksia ja liikennemallista saatuja tietoja, joita on käytetty myös hyöty-kustannusanalyysissä. Lisäksi luonnosversion rahoituspohja sisältää tiemaksutuotot (150 M€/v) ja HSL:n lipputulot (460 M€/v), missä on huomioitu lippuhintojen alentaminen 15-30 % verrattuna nykytilaan riippuen vyöhykkeen laajuudesta ja se, että julkistaloudellisesti tieliikenteen suoritteen väheneminen pienentää polttoaineverokertymää Helsingin seudulta noin 70 M€ / vuodessa. Nykytilanteeseen verrattuna lipputulot kasvavat 105 M € / vuodessa. Kuntien ja valtion rahoitustarve kasvaa mutta rahoituspohjan laajentuessa varsinaiset osuudet kokonaisrahoituksesta seudulla laskevat hieman kohonneiden lipputulojen ja tiemaksutuottojen takia. Suunnitelma kasvattaa kuntien rahoitustarvetta liikennejärjestelmään mm. infralaskutuksen seurauksesta. Valtion tuen määrä riippuu lopulta siitä, mitä rahoitusosuuksista ja investointiavustuksista sovitaan. Kokonaisrahoituksesta investointeihin on käytettävissä n. 37 % rahoituksesta, joista tie- ja ratainvestointeihin on käytettävissä noin 2/3 osaa. Laskennallisesti budjettirajoitearvio investointeihin olisi 2020-luvulle noin 4,5 miljardia euroa, jos tiemaksut otettaisiin käyttöön vuosikymmenen puolivälissä. Näin ollen, luonnoksen ja päätetyt hankkeet ovat laskennallisen raamin sisällä. Esitetyt joukkoliikenne- ja tiehankesuunnitelma kattavat n. 85 % 2020 –luvun joukkoliikenne- ja tieinvestointiraamista. Joukkoliikennehankkeiden osuus ilman tiehankkeita kattaisi 60 % investointiraamista. Budjettiraamissa ei ole mukana aiemmin mainittuja kuntien rahoittamia alueellisia katuinvestointeja. Lisäksi laskemissa ei ole huomioitu korkomenoja, jotka vaikuttavat joukkoliikenteen infrakorvauksiin pääomakulujen kautta.

Luonnoksen toimenpide joukkoliikenteen lipun hinnan alentamiseksi lisää joukkoliikennematkustajien määrää. Lipun hinnan alentaminen lisää osaltaan myös joukkoliikenteen hoidon rahoitustarvetta. Vertailuvaihtoehtoon nähden joukkoliikenteen hoidon kustannukset kasvavat asukasta kohti 19 %, mutta laskevat joukkoliikennematkaa kohti 4 % joukkoliikenteen käytön kasvaessa huomattavasti. Joukkoliikenteen suosion kasvu sujuvoittaa tieliikennettä ja vähentää onnettomuuksia. (H7)

Liikennejärjestelmän rahavirrat luonnoksen perusteella vuonna 2030 on esitetty alla olevassa nk. putkistokuvassa (kuva 26). Operointikustannukset pitävät sisällään joukkoliikenteen operointikustannusten lisäksi infrakorvaukset, HSL:n yleiskustannukset ja opetus- ja sosiaalitoimen kuljetusten ostot ja tuet. Operointikustannukset kasvavat nykytilaan nähden n. 185 M €. Joukkoliikenteen operointikustannukset kasvavat etenkin raideinvestointien seurauksena ja infrapalveluista johtuen. Väylien ylläpitokustannukset riippuvat ensisijaisesti verkon laajuudesta ja laadusta sekä jonkin verran tieliikennesuoritteesta. Tieverkon kehittämistoimien seurauksena ylläpitokustannukset kasvavat nykyisestä tasosta n. 80 M €. Luonnoksessa liikenneinvestoinnit pääväyliin (tiet ja radat) ja alueellisiin katuihin ovat vuodessa 650 M €, jotka kasvavat nykytilaan verrattuna 40 M € / v. Kasvavat asuntotuotantotavoitteet edellyttävät kunnissa jatkossa monin paikoin uutta tie- ja katurakentamista, jotka nostavat investointitasoa. (TM18)

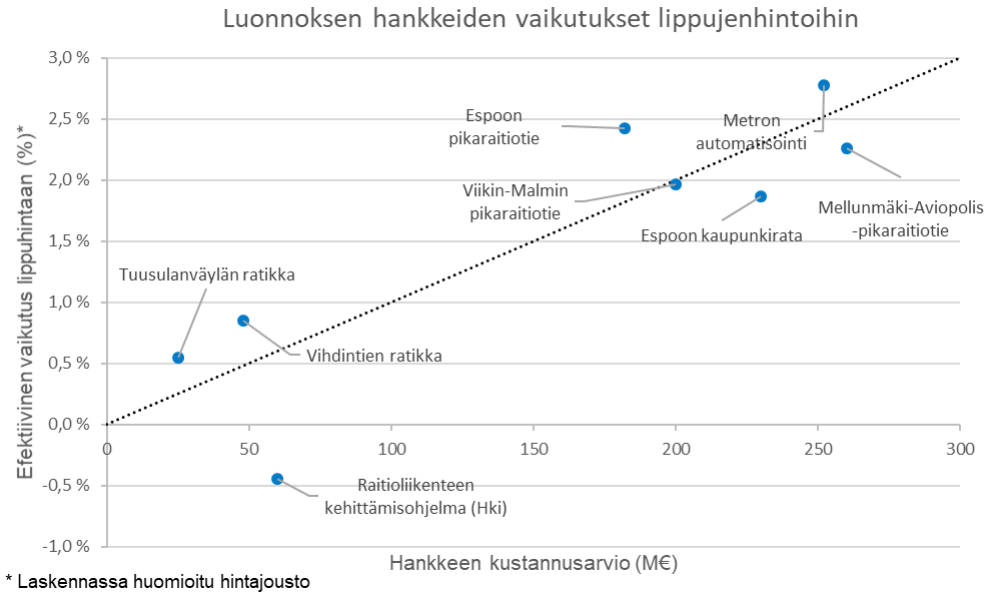


Kuva 26. Liikennejärjestelmän rahoitus ja julkistaloudelliset vaikutukset vuonna 2030 luonnoksessa.

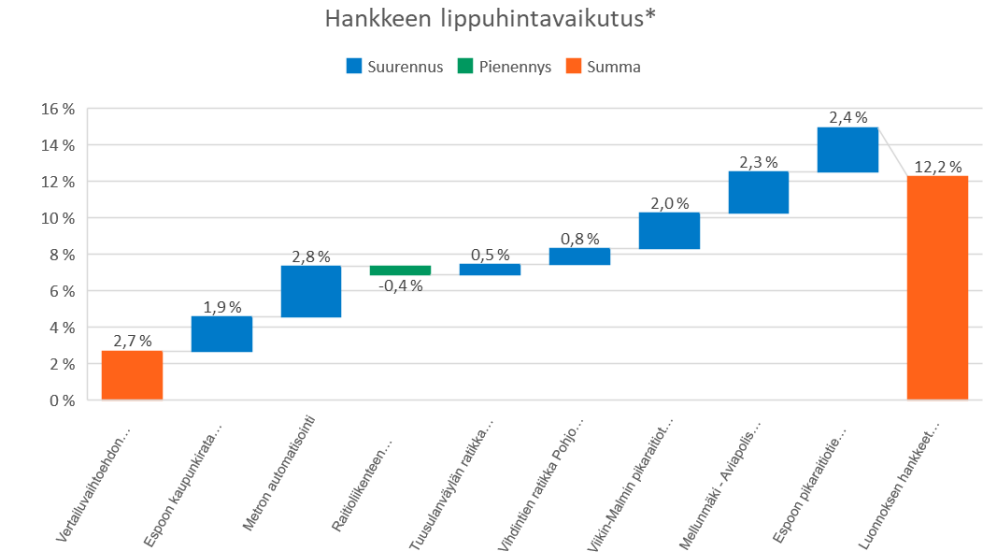
Suunnitelmaluonnoksessa kuorma-autoliikenteen keskikustannus laskee nykytilaan nähden noin prosentin tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen sekä joukkoliikenteen lippuhintojen alentamisen vähentäessä tieverkon kuormitusta ja liikenneväyläinvestointien vähentäessä liikenteen ruuhkaisuutta. Terminaaleihin kohdistuvien sekä seudun sisäisten kuljetusten kustannukset laskevat suhteellisesti eniten, yli 2 %. Toisaalta ympäristövyöhykkeen käyttöönotto voi lisätä kuljetusyritysten kustannuksia. (H6)

Luonnoksessa esitettyjen joukkoliikennehankekustannusten lippuhintavaikutuksia on arvioitu infrasopimusten laskentakehikon avulla (kuva 27). Hankesuunnitelmien kehitysvaiheesta johtuen hankkeiden kustannusarvioiden tarkkuudessa on eroa. Laskennassa lipputulo- ja operointikustannukset on poimittu liikennemalliin perustuvista hankekohtaisista hyöty-kustannusanalyyseista. Lisäksi laskennassa on huomioitu hintajousto-olettama. Vertailuvaihtoehdon kustannusten lippuhintavaikutuksia on arvioitu kokonaisuutena suhteessa nykytilaan. Lipun hinnan laskennallinen efektiivinen muutos kuvaa tilannetta ensimmäisenä operointivuotena. Luonnoksen hankkeiden lippuhintojen yhteisvaikutus on 12 % jos kaikkien hankkeiden käyttöönottoajanhetki olisi vuosi 2030.

Efektiivinen lippuhintojen muutos riippuu kustannusarvion lisäksi nettokulujen ja lipputulojen muutosten suhteesta sekä valtion subvention määrästä. Suurin hintavaikutus on metron automatisoinnilla (2,8 %) ja isoimmilla pikaraitiotiehankkeilla (Espoo ja Vantaa). Helsingin raideliikenteen kehittämisohjelman lipunhintavaikutus on laskennallisesti negatiivinen, koska hankkeen ansiosta netto-operointikulut pienenevät ja lipputulot kasvavat suhteessa vertailutilanteeseen. Vertailuvaihtoehdon lippuhintavaikutus on noin 3 % suhteessa nykytilaan.



* Laskennassa huomioitu hintajousto



Kuva 27. Luonnoksen hankkeiden lippuhintavaikutukset.

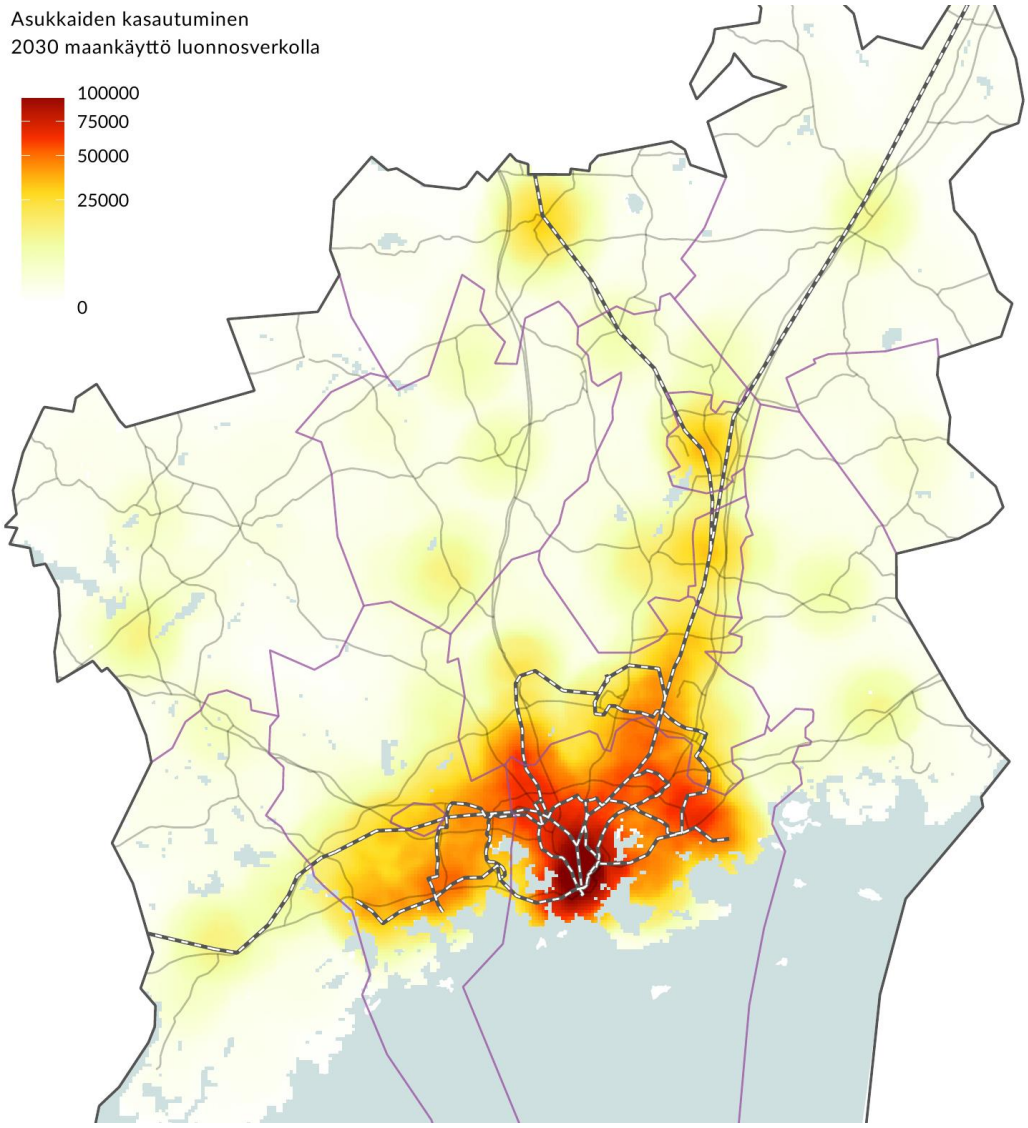
Kasautuminen ja työmarkkinoiden toimivuus

Liikenteen ja maankäytön välistä yhteyttä on vaikutusten arvioinnissa tarkasteltu sekä kasautumisen (agglomeraatio) että työmarkkinoiden toimivuuden kautta. Kasautumisen voidaan tulkita kuvaavan osaltaan seudun talouden elinvoimaisuutta, kehittymismahdollisuuksia ja ennakoivan innovaatioiden syntyä. Kasautumisen ja tiiviimmän yhdyskuntarakenteen voidaan olettaa parantavan talouden tuottavuutta, työmarkkinoiden toimintaa, kilpailukykyä ja julkisen sektorin kustannustehokkuutta.

Seudullisen elinvoimaisuuden yksi kuvaava mittari on työvoiman saavutettavuus (ks. luku 6.4). Työvoiman saavutettavuusmittari kuvaa seudun houkuttelevuutta ja kasautumisetujen

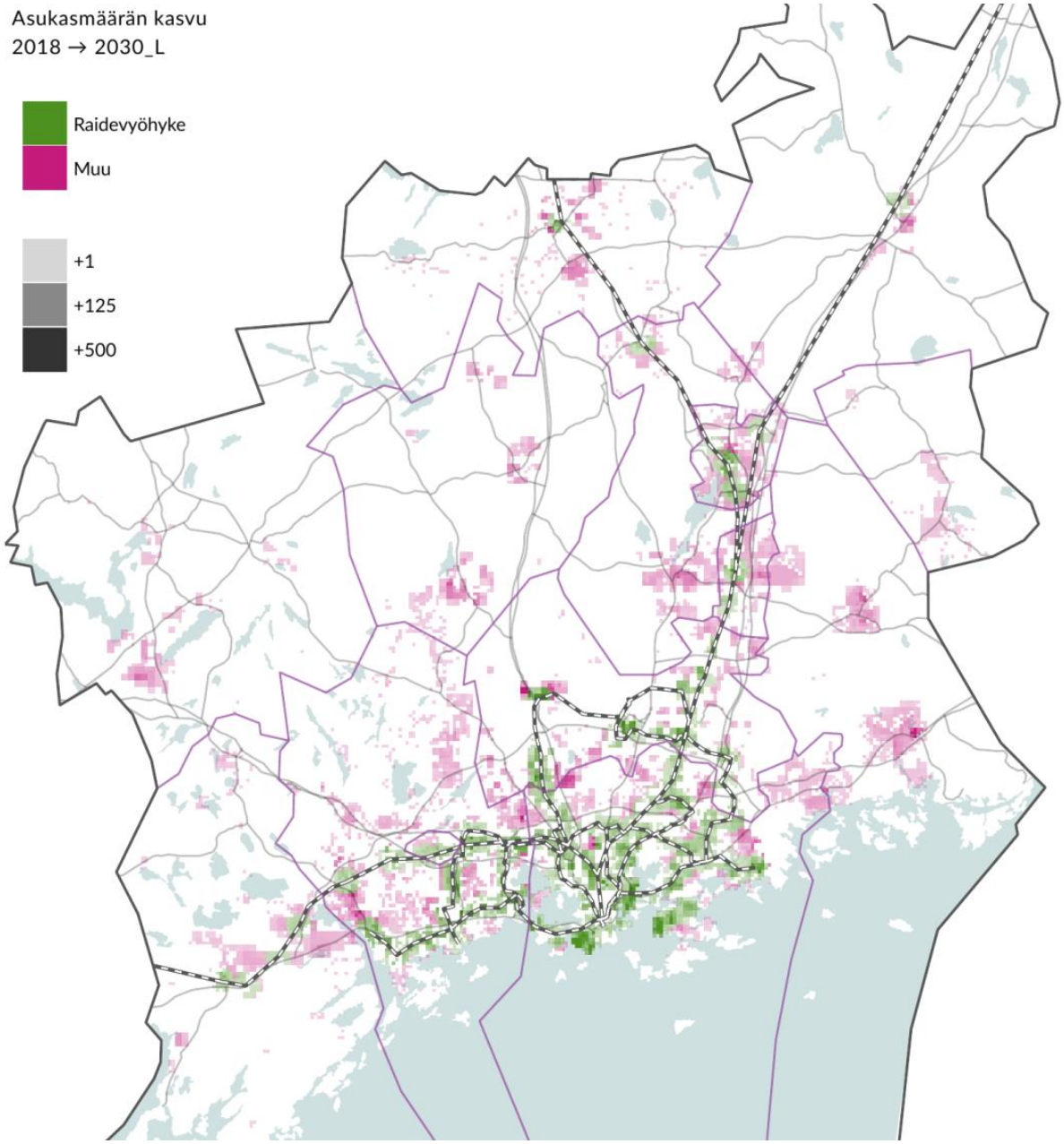
hyödyntämistä. Työvoiman saavutettavuus on luonnosversiossa (+14 %) huomattavasti parempi kuin vertailuvaihtoehdossa tai nykytilassa. Suurin syy työvoimasaavuttettavuuden myönteiseen kehitykseen on väestön kasvu ja sijoittuminen. Työvoiman saavutettavuus kasvaa myös liikenneyhteyksien kehittymisen ja joukkoliikenteen lipun hinnan alentamisen johdosta. Työvoiman saavutettavuus kasvaa kuitenkin väestöä hitaammin, johtuen siitä, että tiemaksut heikentävät saavutettavuutta.

Suunnitelmaluonnoksessa asukkaiden kasautuminen ja alueiden tiivistyminen palvelevat lähipalveluiden elinvoimaisuuden kasvua ja turvaamista (kuva 28). Vertailuvaihtoehdossa vuonna 2030 asukkaiden kasautuminen on noin 15 % voimakkaampaa kuin nykytilanteessa. Luonnoksessa kasautuminen voimistuu edelleen noin 3 % vertailuvaihtoehtoon nähden. Asumisen kasautuminen kasvattaa edellytyksiä lisätä lähipalveluja, kun potentiaaliset asiakasmäärät kasvavat. Nykytilanteeseen nähden kasautuminen ja siitä seuraava lähipalvelujen kehittämisedellytysten paraneminen lisääntyy erityisesti seudun ydinalueilla, raideliikenteen lähellä ja keskuksissa. (M10)



Kuva 28. Asukkaiden kasautuminen luonnoksessa vuonna 2030, tukimittari M10

Vaikutusten arvioinnissa maankäytön ja liikenteen yhteyttä on tarkasteltu myös uusien asukkaiden sijoittumisella raideliikenteen lähelle (Kuva 29). Luonnoksessa raidevyöhykkeille sijoittuu noin 71 % uusista asukkaista, mikä on 11 % enemmän kuin vertailuvaihtoehdossa. Luonnoksessa Helsingin kantakaupungin ulkopuolella raideliikenteen piiriin sijoittuu noin 80 % uusista asukkaista, joka on noin 20 % korkeampi kuin vertailuvaihtoehdossa. Osuutta kasvattavat uudet pikaraitiolinjat Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla sekä asuinmaankäytön tiivistäminen raidevyöhykkeille koko seudun osalta. (M2)



Kuva 29. Uusien asukkaiden sijoittuminen raideliikenteen piiriin luonnoksessa vuonna 2030, tukimittari M2. Osuus uusista asukkaista 800 metrin etäisyydellä raitio- tai pikaraitiotiepysäkeistä tai 1000 metrin etäisyydellä metro- tai rautatieasemista (%).

6.6 Hyvinvoiva –Terveellinen ja turvallinen ympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen

Terveellisyydestä, turvallisuudesta ja elinympäristöstä on pidettävä huoli, jotta seudulla viihdytään ja voidaan hyvin. Luonnoksen monipuolisilla toimenpiteillä lisätään elinympäristön terveellisyyttä ja turvallisuutta. Luonnoksen toimilla on mahdollista myös hillitä eriytymiskehitystä Helsingin seudulla. Hyvinvointi seudulla lisääntyy, mutta monet toimenpiteet edellyttävät paljon jatkosuunnittelulta. Yhä suurempi osuus väestöstä sijoittuu hyvin saavutettavissa oleville alueille sekä alueille, joissa väestötiheys on riittävä monipuolisille palveluille.

Asunnontuotannon korkea taso varmistaa osaltaan kohtuuhintaisuuden tavoitteen saavuttamisessa ja mahdollistaa erilaisiin asumisen tarpeisiin vastaamisen. Asuntotuotannon riittäväksi tasoksi arvioitu 16 500 asuntoa vuodessa on tavoitteen kannalta sopiva kasvuvauhti. Täydennys- ja uudisrakentamisella voidaan parantaa alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta, ja siten vähentää alueiden eriytymistä. Purkava lisärakentaminen voi olla hyvä väline eriytymiskehityksen hillintään.

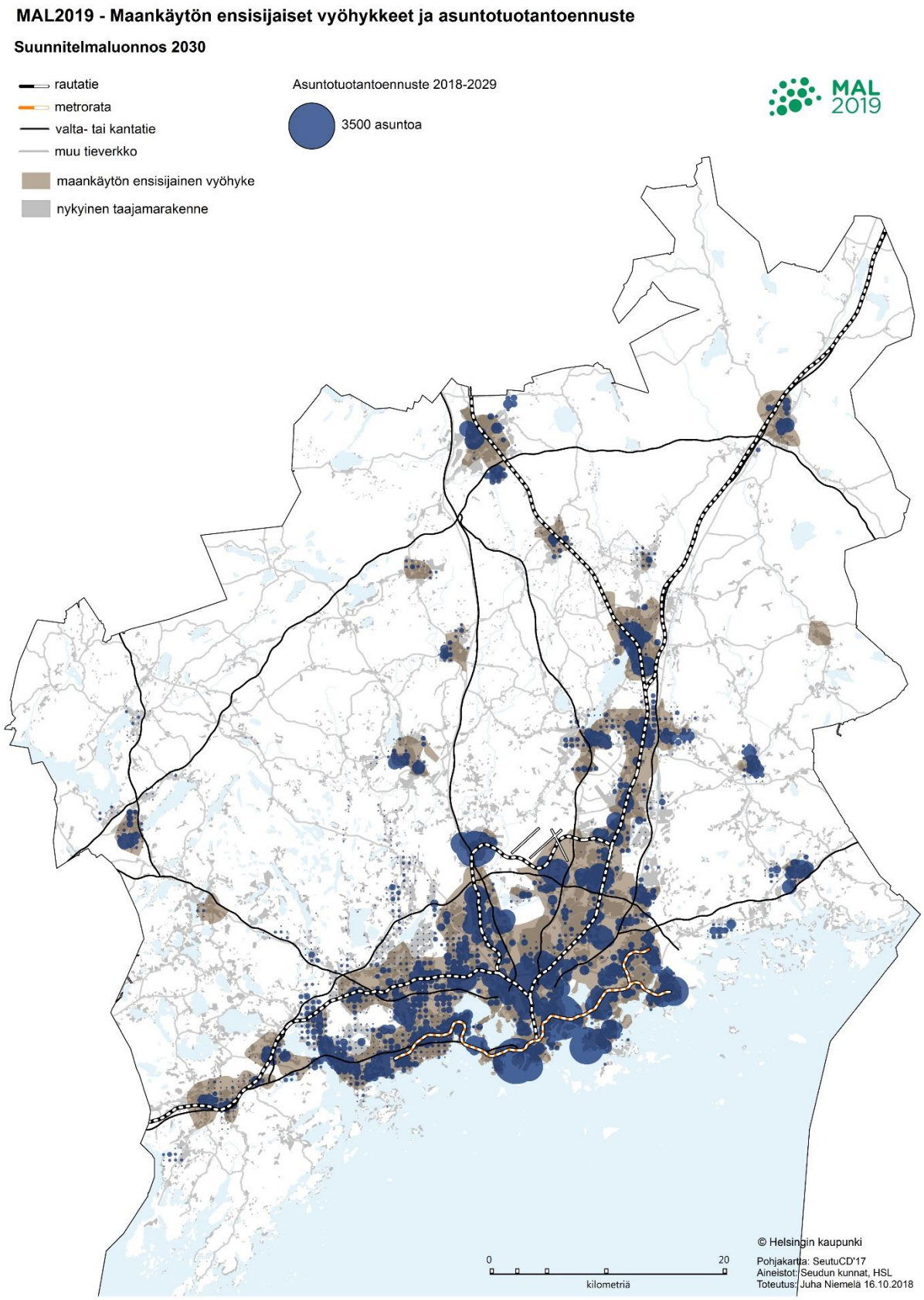
Maankäytön tiivistäminen lisää lähisaavutettavuutta, mikä parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä ja lisää kestävien kulkutapojen käyttöä. Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien kannalta on positiivista, että luonnoksessa lähes 70 % uusista asukkaista sijoittuu raideliikenteen piiriin ja työpaikat sekä asuminen sijoitetaan pitkälti hyville joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuusvyöhykkeille. Riippuvuus henkilöautosta säilyy suurena kehysalueella raidekeskusten ulkopuolella. Näiden alueiden kannalta olennaisia ovat toimivat ja ennakoitavat matkaketjut, uudet liikkumispalvelut joukkoliikenteen täydentäjänä sekä riittävä ja ymmärrettävä joukkoliikenneinformaatio.

Tieliikenteen paikallishaitoille altistuva asukasmäärä laskee sekä vertailuvaihtoehtoon että nykytilanteeseen nähden. Terveyshaittojen ongelma-alueita ovat kuitenkin vilkasliikenteisten väylien varret sekä lentokentän lähialue. Pääväylien varsilla ongelmia voidaan torjua hyvällä suunnittelulla ja meluntorjunnan toteuttamisella. Luonnoksen vertailuvaihtoehtoa suurempi täydennysrakentamisen osuus antaa enemmän mahdollisuuksia myös nykyisten haittojen torjumiselle. Tieliikenteen henkilövahingot vähenevät sekä nykytilanteeseen että vertailuvaihtoehtoon nähden. Myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranee infrastruktuurin parantamisen myötä. Elinympäristöjen laadun vahvistamisella ja asuntokannan laadusta huolehtimisella voi olla merkittäviä vaikutuksia elinympäristön viihtyisyyteen ja hyvinvointiin, jos tavoitteet konkretisoituvat laaja-alaisiksi toimenpiteiksi.

Asuntojen määrä, monipuolisuus ja sijainti

Helsingin seudulla asuntojen hintakehitys on viime vuosina eriytynyt. Pääkaupunkiseudulla hintataso on keskimäärin 1,5 kertainen vuoteen 2000 verrattuna. KUUMA-kuntien hintataso on noussut maltillisemmin, mutta on korkeampi hyvin saavutettavilla alueilla. On tärkeää kyetä tarjoamaan edullista asumista monipuolisesti eri puolilla seutua. Asuntotuotannon kasvattaminen vetovoimaisilla alueilla hillitsee hintojen nousua myös laajemmin seudulla. On varmistettava myös pitkäaikainen kohtuuhintainen asuminen, mikä tarkoittaa kuntaomisteisen ja muun yleishyödyllisen tuotannon toimintaedellytysten turvaamista. (TM7, TM22)

Asunnontuotannon korkea taso ja alueellisesti oikein kohdennettu tuotanto varmistavat kohtuuhintaisuuden ja mahdollistaa erilaisiin asumisen tarpeisiin vastaamisen. Asuntotuotannon riittäväksi tasoksi on luonnoksessa arvioitu 16 500 asuntoa vuodessa, mikä on lähes 200 000 asuntoa vuoteen 2030 mennessä. Se on tavoitteen kannalta sopiva kasvuvauhti. Ennusteen mukainen kuntakohtaisen asuntorakentamisen kohdistuminen on esitetty kuvassa 30. Vuokra-asumisen osuus on 2000-luvulla ollut lievässä nousussa ja omistusasuntojen osuus vastaavasti laskussa. Oikein kohdennettu asuntotuotanto lieventää osaltaan eriytymiskehitystä. Täydennys- ja uudisrakentamisella voidaan parantaa alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta. Purkava lisärakentaminen voi olla hyvä väline eriytymiskehityksen hillintään. Maankäytön tiivistämisellä voi kuitenkin olla joidenkin asukkaiden mielestä negatiivisia vaikutuksia elinympäristöön, ja etenkin viheralueiden saavutettavuudesta tulee pitää huoli. Luonnoksessa tavoitellaan monipuolisesti kohtuuhintaisuutta sekä asuntojen määrän, sijainnin että monipuolisen tuetun asuntotuotannon keinoin. On myönteistä, että luonnoksessa on lähtökohtana se, että uusille alueille toteutetaan monipuolinen hallinta- ja rahoitusmuotojakauma sekä pyritään täydennysrakentamisen yhteydessä korjaamaan aiemmin hallinta- ja rahoitusmuotojakaumaltaan yksipuoliseksi jääneitä alueita. (TM22)



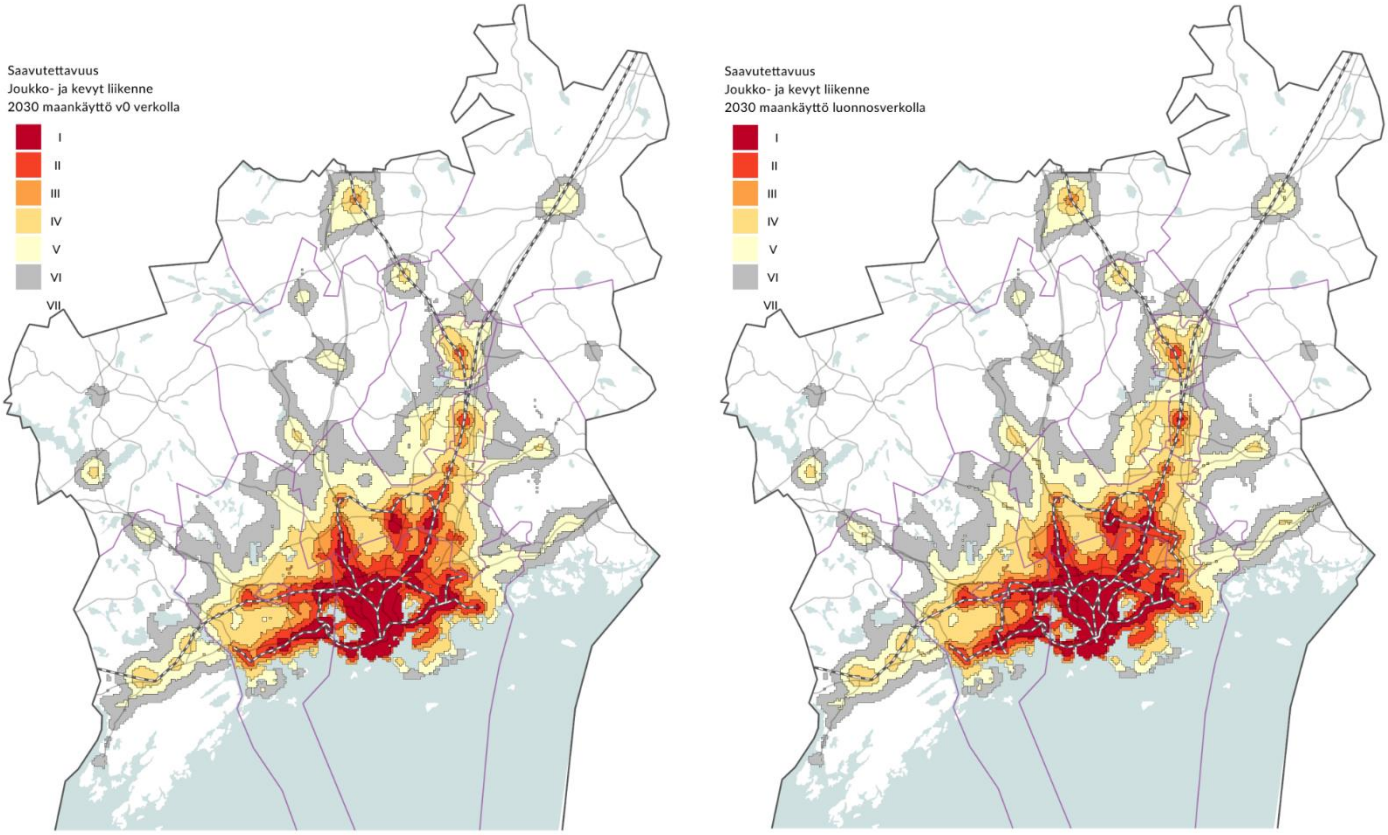
Kuva 30. Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet ja asuntorakentamisennuste 2018-2029

Helsingin seudulla asuntotuotannossa on näkyvissä painottumista kerrostalotuotantoon ja pienempiin kerrostaloasuntoihin. Joissakin kunnissa haasteena on pienituloisille suurperheille sopivien asuntojen tuotanto. On tärkeää tukea lapsiperheiden, ikääntyvän väestön, nuorten, erityisryhmien ja seudulle muuttavien elämää monipuolisella asuntotarjonnalla, tiiviin kaupungin mahdollistamilla palveluilla, arjen helppoudella sekä rakentamalla laadukkaita elinympäristöjä. Tavoite toteutuu vertailuvaihtoehtoa paremmin luonnoksessa, jossa asuntotuotanto täydentää paremmin olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja tukee mm. saavutettavuuden ja palvelutason parantamista. Asuntotuotannon määrään ja monipuolisuuteen liittyvät toimenpiteet kohdistuvat koko seutuun, mutta painottuvat ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille, raideliikenteen piiriin ja keskuksiin. Monipuolisen asuntotarjonnan positiiviset vaikutukset kohdistuvat voimakkaimmin niihin ryhmiin, joilla asumisen nykyinen hintataso uhkaa olla liian korkea. (TM7, TM22)

Asuminen ja työpaikat kytkeytyvät luonnoksessa vertailuvaihtoehtoa tiiviimmin toisiinsa ja uusi asutus tiivistyy rakennetuille ja hyvin saavutettaville alueille. Tiivistäminen edistää palveluntarjonnan lisääntymistä näillä alueilla. Erityisesti asukasmäärien kasvu raidekäytävissä ja seudun keskuksissa luo edellytyksiä lähipalvelujen kehittämiselle. Asemanseutujen potentiaalin hyödyntäminen ohjaa tiivistämistä parhaimmille sijainneille, ja voi samalla parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta asemanseutujen viihtyvyyden lisääntymisen myötä. Riittävä väestötiheys mahdollistaa paremmin myös joukkoliikenteen riittävän palvelutason ylläpitämisen ja parantamisen asukas- ja työpaikkakeskittymien yhteydessä. Lähipalvelujen kehittäminen vaikeutuu raidekäytävien ulkopuolella asukasmäärien jäädessä vertailuvaihtoehtoa pienemmiksi. (TM8, TM9)

Asuinalueiden eriytymisen näkökulmasta luonnoksen valmistelun aikana on tutkittu alueellisia eroja sosioekonomisen aseman, työllisyystilanteen, elämänvaiheen ja alueen hintatason mukaan. Näihin tekijöihin ei hintatasoa lukuun ottamatta MAL 2019- suunnittelulla voida suoraan vaikuttaa. Alueen laatuun ja vetovoimaisuuteen vaikuttavat MAL-työn piiriin kuuluvat asuntotuotantoon, saavutettavuuteen ja palvelutarjontaan liittyvät toimet, jotka edesauttavat monipuolista asuntotarjontaa ja alueen uusiutumista sekä siten vaikuttavat eri väestöryhmien halukkuuteen asua jollakin alueella. Luonnoksessa esitetty konkreettinen myönteisen erityiskohtelun ohjelma, joka kohdistetaan kuntien itsensä määrittelemille alueille, auttaa pitämään tärkeään eriytymiskehityksen teemaan liittyviä toimenpiteitä esillä ja jakamaan hyviä käytäntöjä seudulla. Valtaosa sosioekonomisesti heikoiksi tunnistetuista alueista (noin 90 %) sijoittuu luonnoksessa ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille, mikä luo hyvät edellytykset seudun kehittämiselle. Uudesta asuntotuotannosta 70 % kohdistuu kestävän liikkumisen saavutettavuusvyöhykkeille (I-III) ja lähes kokonaisuudessaan vyöhykkeille I-V (96 %). Autoiluun perustuvilla saavutettavuusvyöhykkeillä (VI-VII) asuntotuotantoa ei olennaisesti lisätä. Lähes 79 % asuntotuotannosta sijoittuu pääkaupunkiseudulle. Monet sosioekonomisesti heikossa asemassa olevat alueet ovat lähellä raideliikennettä, jolloin suunnitelman toimenpiteet raideliikenteen ja asemanseutujen kehittämiseksi vaikuttavat positiivisesti näihin alueisiin. Uusista liikennehankkeista etenkin Vantaan ratikka (Mellunmäki – Tikkurila – Aviapolis – Lentoasema) ja Viikin-Malmin pikaraitiotie parantavat saavutettavuutta usealla sosioekonomisesti heikommalla alueella. (P, TM7)

Liikkumismahdollisuudet ja -kustannukset



Kuva31. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen seudullinen saavutettavuus vertailuvaihtoehdossa Ve0 ja luonnoksessa Ve3.

Maankäytön tiivistäminen lisää lähisaavutettavuutta ja kestävien kulkutapojen käyttöä. Luonnoksen liikennehankkeiden ja muiden toimenpiteiden johdosta kestävien kulkumuotojen saavutettavuus paranee merkittävästi vertailuvaihtoehtoon verrattuna (Kuva 31). Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien kannalta on positiivista, että luonnoksessa lähes 70 % uusista asukkaista sijoittuu raideliikenteen piiriin ja työpaikat sekä asuminen sijoitetaan pitkälti hyville joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuusvyöhykkeille. Joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen poistaa liikkumisen taloudellisia esteitä, ja joukkoliikenne voi muodostua todelliseksi vaihtoehdoksi yhä useammalle eri alueilla ja eri väestöryhmille. Autottoman elämäntavan edellytykset paranevat asumisen tiivistyessä keskuksiin, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantuessa ja joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä. (TM21)

Luonnos parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita mm. kävely-ympäristöjä kehittämällä ja pyöräväyliä toteuttamalla. Vertailuvaihtoehdossa 2030 kävely- ja pyöräilymatkojen yhteenlaskettu osuus ja kilometrisuorite asukasta kohti kasvavat noin prosentin nykyisestä maankäytön tiivistymisen seurauksena. Luonnoksessa osuus kasvaa edelleen noin 6 % (2 %-yksikköä) ja suorite edelleen noin 3 % mm. maankäytön tiivistämisen sekä tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen seurauksena. Luonnoksessa henkilöautoliikenteen kallistuminen sekä joukkoliikenteen lipun

hintojen alentaminen lisäävät joukkoliikenteen käyttöä erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla.

Kehysalueella edelleen yli puolet matkoista tehdään henkilöautolla. Riippuvuus henkilöautosta säilyy suurena kehysalueella raidekeskusten ulkopuolella. Näiden alueiden kannalta olennaisia ovat toimivat ja ennakoitavat matkaketjut, uudet liikkumispalvelut joukkoliikenteen täydentäjänä sekä riittävä ja ymmärrettävä joukkoliikenneinformaatio. Joukkoliikenteen solmupisteiden kehittäminen luo edellytykset koetun turvallisuuden paranemiselle, kun esimerkiksi valaistus ja viihtyisyys paranevat ja lisääntyvän käyttäjämäärän myötä sosiaalinen kontrolli lisääntyy. (TM21)

Liikkumismahdollisuudet lisääntyvät ja liikkumisen kustannukset valtaosin laskevat luonnoksen toimenpiteiden myötä. Joukkoliikenteestä, kävelystä ja pyöräilystä tulee luonnoksen toimenpiteiden myötä yhä useammalla matkalla todellinen vaihtoehto. Tällöin liikkumisen kustannukset laskevat. Joukkoliikenne on tasa-arvoinen liikkumismuoto, jota voi käyttää myös lapset ja iäkkäät. Joukkoliikenteen käyttö ei vaadi tiettyä ikää tai tiettyjä taitoja, tiettyä terveydentilaa tai resursseja (mitä ajokortin tai auton hankkiminen vaatii).

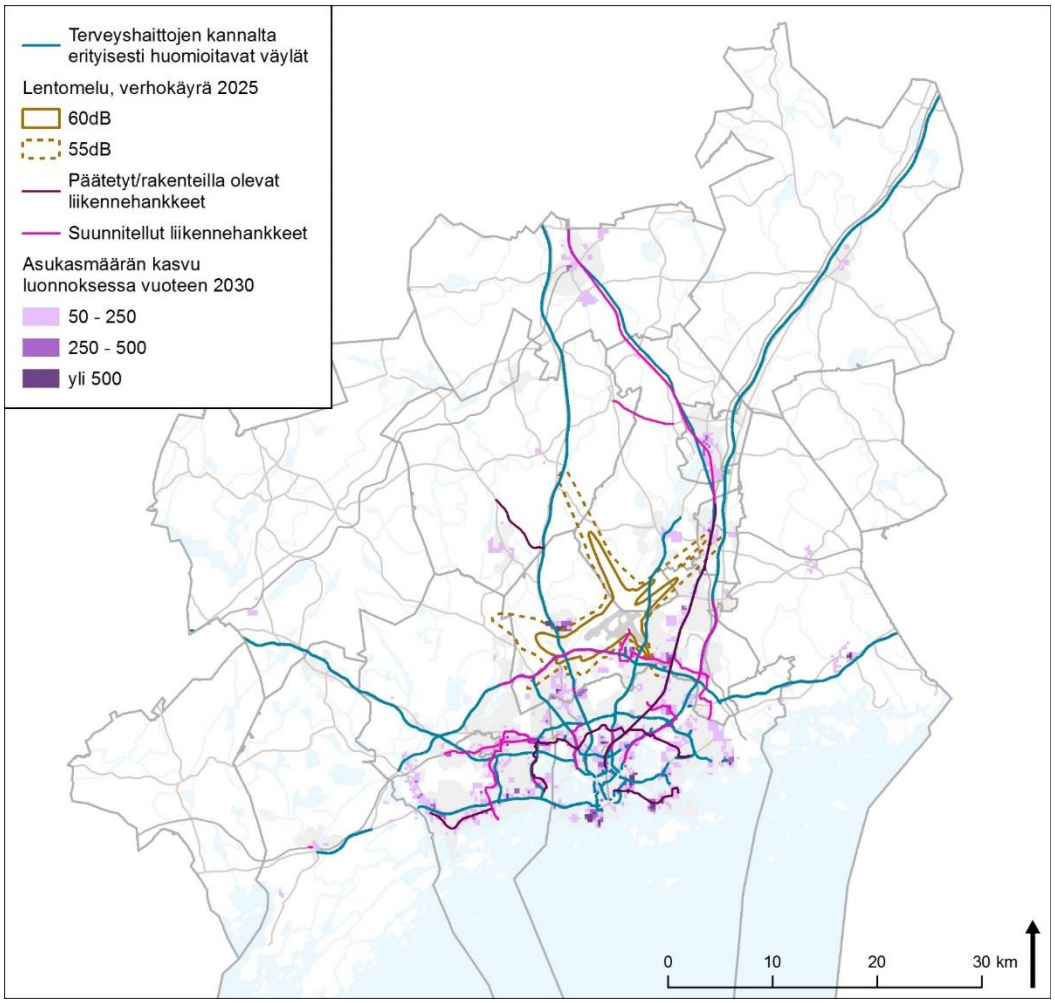
Terveys ja turvallisuus

Tieliikenteen henkilövahingot vähenevät luonnoksen toimenpiteiden myötä sekä nykytilanteeseen että vertailuvaihtoehtoon nähden. Henkilöautotiheys ja ajosuorite asukasta kohden pienenevät luonnoksessa enemmän kuin vertailuvaihtoehdossa. Kestävien kulkutapojen osuus pysyy vertailuvaihtoehdossa ennallaan ja kasvaa luonnoksessa. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta joukkoliikenteen osuuden kasvulla on positiivinen vaikutus, sillä joukkoliikennematkustajien onnettomuusriski on huomattavasti muita kulkumuotoja pienempi. Myös kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuus paranee, kun henkilöautosuorite pienenee. Luonnoksessa liikenteen henkilövahinkojen määrä asukasta kohti laskee 11 % vertailuvaihtoehtoon nähden. Laskuun vaikuttavat tieliikennesuoritteen väheneminen sekä tiehankkeiden myötä tapahtuva liikenteen vähäinen siirtyminen katuverkolta pääväylille. Henkilöautoilun ajosuorite asukasta kohti ja moottoriajoneuvoliikenteen kokonaissuorite laskevat luonnoksessa merkittävästi vertailuvaihtoehtoon nähden. Myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranee infrastruktuurin parantamisen myötä. (H1, H5, TM10)

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvulla on lisäksi merkittävät kansanterveydelliset vaikutukset fyysisen aktiivisuuden lisääntyessä. Jalankulun lisääntymisellä on paljon positiivisia vaikutuksia myös elinympäristön viihtyisyyteen, sillä kävelijät lisäävät elämää kaduilla ja tätä kautta paikkojen kiinnostavuutta. Lisäksi kävelyn lisääntyminen tukee paikallisten palvelujen kehittymistä ja vaikuttaa positiivisesti myös koettuun turvallisuuteen.

Suunnitelmalla on positiivisia vaikutuksia heikommassa asemassa olevien terveyteen, kun ajosuoritteet ja liikenteen päästöt vähenevät merkittävästi vertailuvaihtoehtoon verrattuna. Astmaatikot, ikääntyvät ja lapset saavat suurimmat terveyshyödyt lähipäästöjen vähentymisestä. Myös ne, jotka asuvat vilkkaiden liikenneväylien varrella, hyötyvät luonnoksen ajoneuvoliikenteen määrän vähentämiseen ja puhtaamman teknologian lisääntymiseen tähtäävistä toimenpiteistä.

Tieliikenteen paikallishaitoille altistuva asukasmäärä laskee sekä vertailuvaihtoehtoon että nykytilanteeseen nähden. Luonnoksessa asukasmäärän kasvu on suurempaa nykyisissä keskittymissä, kun taas vertailuvaihtoehdossa kasvu hajautuu enemmän seudulla. Teoreettiset liikennemelualueet ovat suunnitelmaluonnoksessa lähes nykyisellä tasolla, kun taas vertailuvaihtoehdossa ne ovat suuremmat. Luonnoksessa pinta-ala laskee vertailuvaihtoehtoon v0 nähden noin 5 % tienkäyttö-ja pysäköintimaksujen, joukkoliikenteen lipun hintojen alentamisen sekä joukkoliikenne-investointien vähentäessä liikennesuoritetta. Tehokkain keino on torjua melu suunnitteluratkaisuilla, ja mahdollisuuksien mukaan hyödyntää uutta rakentamista myös vanhojen alueiden suojaamiseen. Luonnoksessa tavoitellulla sähköautojen määrän lisääntymisellä ja raskaan liikenteen teknologian kehittymisellä voi olla merkittävä vaikutus terveyteen ja viihtyisyyteen lähipäästöjen ja melun vähentyessä. Lentomelun vaikutusalueelle tulee molemmissa vaihtoehdoissa uutta asutusta, mutta luonnoksessa sitä tulee vähemmän kuin vertailuvaihtoehdossa. Pääväylien varsilla ongelmia voidaan torjua hyvällä suunnittelulla ja meluntorjunnan toteuttamisella. Luonnoksen suurempi täydennysrakentamisen osuus antaa enemmän mahdollisuuksia myös nykyisten haittojen torjumiselle. Nämä tekijät vaikuttavat sekä meluun että ilmanlaatuun. Ilmanlaatu tulee huomioida erityisesti sijoitettaessa asutusta vilkasliikenteisten väylien varrelle. Tarkastelualueella näitä ovat kehätiet, säteittäiset valtatiet sekä vilkkaimmat kantatiet ja kadut (Kuva 32). (H3, H4, TM10, TM24)



Kuva 32. Liikennemäärien perusteella on tunnistettu väylät, jotka on erityisesti huomioitava asutusta niiden lähelle suunniteltaessa.

Luonnoksen mukainen tiiviimpi asutus vähentää painetta rakentaa viheralueille, mutta lähivirkistysalueiden riittävyydestä ja saavutettavuudesta tulee jatkosuunnittelussa pitää huolta.

Luonnoksessa on monia rakentamiseen ja elinympäristöön liittyviä toimenpiteitä. Elinympäristöjen laadun vahvistamisella ja asuntokannan laadusta huolehtimisella voi olla merkittäviä vaikutuksia elinympäristön viihtyisyyteen ja hyvinvointiin, jos tavoitteet konkretisoituvat laaja-alaisiksi toimenpiteiksi. Hyvinvointi seudulla lisääntyy monipuolisten ja vaikuttavien toimenpiteiden myötä, jos asuinympäristöjen terveellisyys ja turvallisuus pidetään ensisijaisena kaikissa jatkosuunnitteluvaiheissa. Liitteessä 3 on kuvattu tarkemmin vaikutusten kohdentumista hyvinvointiin liittyvien teemojen näkökulmasta.

7 Arvioinnin syventäviä selvityksiä

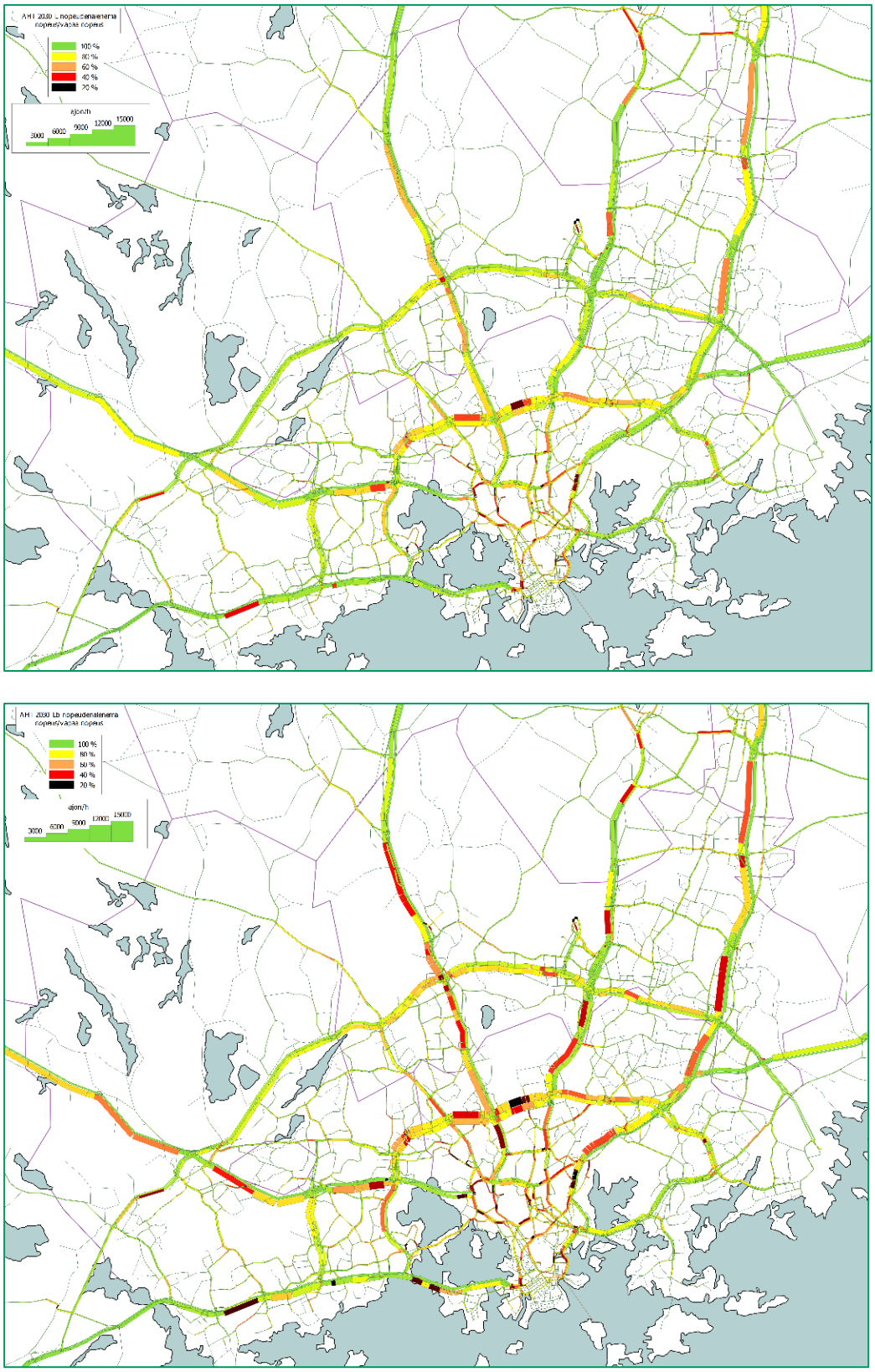
7.1 Tiemaksujen vaikutusten arviointi

Tiemaksujen osalta tehtiin tarkempaa vaikutusten arviointia ja nostettiin esiin suunnittelun kannalta tärkeitä huomioita. Tiemaksut on kuvattu liikenne-ennustemalliin vuonna 2016 valmistuneen Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun teknistoiminnallisen selvityksen (HLJ 2015 jatkoselvitys) mukaisena porttijärjestelmänä (ns. täydet hinnat). Suunnitelmaversio Ve1 sisälsi tiemaksut ns. puolikkailla hinnoilla, mikä tunnistettiin hinnoitteluselvityksessä yhteiskuntataloudelliseksi optimiksi. MAL 2019 -suunnittelussa on kuitenkin priorisoitu velvoittavaa liikenteen päästövähennystavoitetta, ja sen kannalta puolitetut tiemaksuhinnat osoittautuivat riittämättömiksi. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteinä on esitetty tiemaksujärjestelmän suunnittelu ja arviointi sekä lainsäädännön kehittäminen ennen mahdollisten kokeilujen aloittamista.

Tarkasteluja tehtiin vertaamalla tiemaksut sisältävää suunnitelmaversiota Ve2 vastaavaan skenaarioon ilman tiemaksuja. Tiemaksut ovat erittäin tehokas ja joustava keinoa vaikuttaa liikenteen CO2-päästöihin, kestävien kulkumuotojen käyttöön ja ruuhkautumiseen. Tiemaksut ovat myös uusi elementti liikennejärjestelmän rahoituspohjan laajentamiseksi. Toisaalta tiemaksuilla on seudun matkojen keskimääräistä kokonaisvastusta (aika+hinta) kasvattava vaikutus, mikä osaltaan voi heikentää seudun vetovoimaa ja houkuttelevuutta. Tätä on kuitenkin kompensoitu suunnitelman toimenpiteissä mm. alentamalla joukkoliikenteen lippujen hintoja erityisesti alueilla, joilla tiemaksut lisäävät eniten liikkumisen kustannuksia sekä parantamalla joukkoliikenteen palvelutasoa.

Tiemaksut nopeuttavat pääkaupunkiseudun aamuliikennettä yli 10 % vertailuvaihtoehtoon nähden. Kriittisesti kuormittuvan verkon (kapasiteetin käyttöaste yli 90 %) pituus pienenee noin kolmanneksella. Tieliikenteen ruuhkaviiveiden kokonaismäärä laskee lähes 30 %. Ruuhkien aiheuttamat kokonaisviivytykset jäävät nykyistä pienemmiksi. Matka-ajat henkilöautolla Helsingin keskustaan lyhenevät aamuisin pääkaupunkiseudun ulkopuolelta paikoin noin 7 minuuttia, pääkaupunkiseudun sisältä paikoin noin 4 minuuttia. Tiemaksut vähentävät henkilöautomatkojen määrää noin 6 %, vastaavasti kestävien liikkumismuotojen matkamäärät kasvavat noin 5 % (Kuva 33).

Moottoriajoneuvoliikenteen kilometrisuorite Helsingin seudulla laskee 6 % verrattuna vertailuvaihtoehtoon. Eniten liikenteen suorite ja määrät laskevat Kehä I-II –vyöhykkeellä (n. 12 %). Helsingin kantakaupungissa autoliikennesuorite vähenee noin 9 %. Henkilömatkojen keskipituus lyhenee 2 %. Tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vähenee noin 5 % luonnoksessa.



Kuva 33. Tieverkon ruuhkautuminen vähenee merkittävästi tiemaksujen vaikutuksesta. Yllä olevassa kuvassa on suunnitelmaluonnoksen vaikutukset ruuhkautumiseen ja alla olevassa kuvassa suunnitelmaluonnoksen vaikutukset ruuhkautumiseen ilman tiemaksujen vaikutusta.

Yli 80 % seudun liikenteessä tehtävistä aamun henkilömatkoista on sellaisia, joihin tarkastellun mallin mukaiset tiemaksut eivät suoraan kohdistu. Näitä ovat kaikki joukkoliikenne-, kävely- ja pyöräilymatkat. Tiemaksut kohdistuvat noin puoleen aamun henkilöautomatkoista, koska useimmille lyhyille matkoille ei osu maksuporttia. Myöskään kehysalueen sisällä tehtäville automatkoille ei kohdistu tutkitussa porttimallissa maksua. Niille autoilijoille, joille maksu kohdistuu, tyypillinen maksu on 1,5-2 euroa/matka. Suhteellisesti eniten tiemaksua maksavia asuu pääkaupunkiseudulla Helsingin ulkopuolella sekä Sipoossa, vähiten Keski-Uudellamaalla.

Tiemaksut kohdistuvat tarkastellulla mallilla selvästi enemmän keski- ja suurituloisille kotitalouksille kuin pienituloisille. Tämä johtuu eroista talouksien autonomistuksessa sekä liikkumisen määrissä, ajankohdissa ja suuntautumisessa. Tiemaksut kohdistuvat eniten kantakaupungin ulkopuolisiin pääkaupunkiseudun talouksiin. Keskituloisen talouden autoilun kustannukset kasvavat keskimäärin 700-800 euroa vuodessa.

Tiemaksuilla voidaan tunnistaa olevan kytkentä muihin suunnitelman toimenpiteisiin ja voidaan arvioida, että ilman tiemaksuja myös osa muiden toimenpiteiden vaikutuksista jäisi toteutumatta. Esimerkiksi alemmat tiemaksut vähäpäästöisille/päästöttömille autoille oletetaan vaikuttavan sähköautojen osuuden merkittävään kasvuun. Suunnitelman joukkoliikennepainotteiset investoinnit vähentävät enemmän autoliikennettä, jos tiemaksut on toteutettu. Myöskään joukkoliikenteen lipun hinnan alentamista ei oletettavasti voida toteuttaa esitetyn kaltaisena ilman tiemaksujen ohjaamista niiden rahoitukseen.

Tiemaksujen vaikutuksissa on huomioitava, että MAL 2019 -luonnoksen toimenpiteenä ei ole esitetty tiettyä tiemaksun toteutusmallia, vaan tiemaksujärjestelmää on esitetty suunniteltavaksi ja arvioitavaksi. Toteutusmalli (sisältäen esimerkiksi hinnat eri vuorokaudenaikoina ja eriajoneuvoryhmille sekä mahdollisten porttien sijainti) on luonnollisesti merkittävä herkkyystekijä tiemaksujen vaikutuksia arvioitaessa. Tiemaksujärjestelmän suunnittelulle on kuitenkin asetettu reunaehtoja esimerkiksi päästöjen vähentämisen ja ruuhkautumisen kannalta, joten lopullisen tiemaksujärjestelmän voidaan olettaa vaikuttavan samansuuntaisesti nyt arvioidun mallin kanssa.

7.2 Maankäyttövyöhykkeiden arviointi

Helsingin seutu kasvaa voimakkaasti, joten kasvun suuntaaminen kestävästi on yksi MAL 2019 -suunnitelman tärkeimmistä toimista. Luonnoksen mukaan seudun kasvu ohjataan nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja erityisesti alueille, joilla joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle. Seudun ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, erityisesti asemanseudut ja keskukset ovat asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisen lähtökohtana.

MAL 2019 -luonnoksessa on määritelty seudullisesti ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet (kuva 10) päivittämällä vuonna 2015 valmistuneen Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) vyöhykkeitä. Päivitys on tehty kuntien suunnitelma-aineistojen ja niiden pohjalta määritellyn maankäyttöpotentiaalin avulla. Vyöhykkeet on tarkennettu vastaamaan erityisesti kestävässä saavutettavuudessa tapahtuneita muutoksia. Maankäyttövyöhykkeiden muodostamisen lähtökohtana on ollut, että maankäyttö täydentää ensisijaisesti olemassa olevaa

kaupunkirakennetta ja asuminen sijoitetaan seudulla siten, että se tukee palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuuden parantamista erityisesti kestävillä kulkumuodoilla.

MAL 2019 -luonnoksen ensisijaiset vyöhykkeet koostuvat hyvän kestävän saavutettavuuden alueista ja kuntien keskustoista. Vyöhykkeet on määritelty siten, että nykyiseen infraan ja jo päätettyihin hankkeisiin tukeutuvat alueet muodostavat maankäytön ydinalueen, minkä lisäksi joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja edellyttävät alueet on osoitettu rasteroituina kasvusuuntina. Näiden kasvusuuntien maankäytön seudullisesti merkittävä kehittäminen on perusteltua sitoa uusiin kestävää saavutettavuutta parantaviin liikenneinvestointeihin. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi metron itäiseen jatkeeseen tukeutuva Östersundom ja Länsirataan liittyvä Histan alue.

MAL 2019 -suunnitelman yhtenä tavoitetasona on, että seudun asuntotuotannosta vähintään 90 % sijoittuu ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Vastuu tavoitteen toteutumisessa on kunnilla, mutta on erittäin tärkeää, että seudullisen liikennejärjestelmän kehitys tukee tiivistyvää kehitystä. Myös valtion tulee mahdollistaa kestävä seudullinen kehittäminen: mm. valtion ARA-infrainvestoinnit on tarpeen kohdistaa vyöhykkeille.

Luonnoksessa esitetyt seudullisesti ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet arvioitiin kesän 2018 aikana, Ve2 -suunnitelmaluonnoksen arvioinnin jälkeen.

Lähtökohtana vyöhykkeiden arvioinnissa olivat MAL 2019 -työn tavoitteet, joiden perusteella määriteltiin arvioinninkriteerit:

- Joukkoliikenteen saavutettavuus (hyödynnetään hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa olevat alueet)
- Asumistiheys (asukastiheydeltään väljien alueiden täydentäminen ja joukkoliikenteen palvelutason kannalta kriittiset asukasmäärät)
- Asemanseutujen hyödyntäminen (asukastiheydeltään väljien alueiden täydentäminen, hyvien sijaintien hyödyntäminen)
- Keskusten ja joukkoliikenteen solmujen kehittäminen (hyvien sijaintien vetovoiman hyödyntäminen, työvoiman saavutettavuus)
- Lähipalveluiden ylläpito (riittävä asukastiheys palveluiden ylläpitoon)
- Sosiaalisen eriytymisen hillintä (sosioekonomisesti heikkojen alueiden huomiointi)

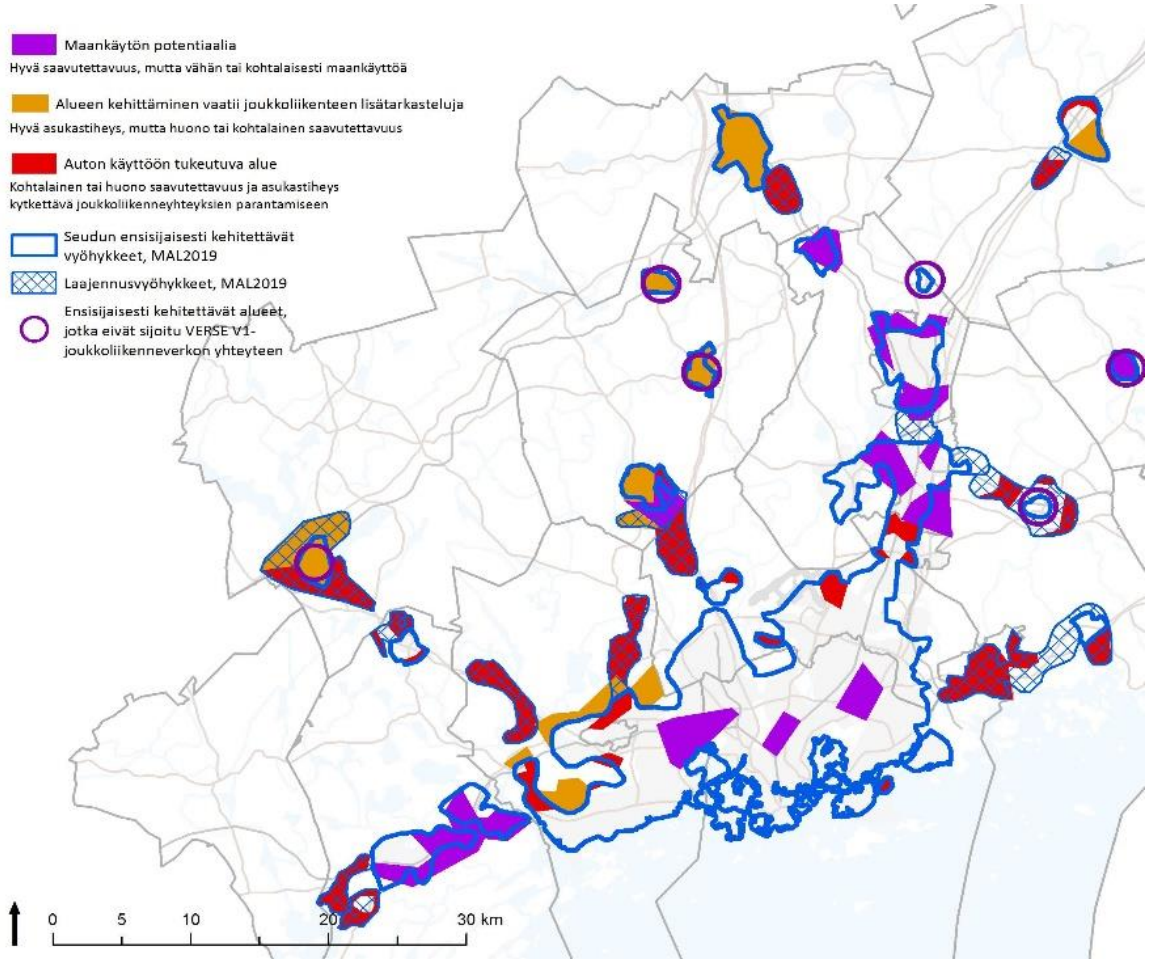
Arvioinnin tulokset osoittavat, että ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet ovat perusteltuja, kun niille on tavoitteena sijoittaa seudullisesti merkittävä maankäyttö koko suunnittelukaudella. Vyöhykkeet ovat kuitenkin kohtuullisen laajoja seudun tiivistämistä ja täydentämistä ajatellen sekä liikenteen CO2 -päästövähennystavoitteen näkökulmasta. Vyöhykkeiden sisällä maankäyttöä tulee suunnata vajaasti hyödynnettyihin alueisiin ja erityisesti sellaisille alueille, jotka ovat kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kannalta erityisen hyvin saavutettavia. Tämä tukee palveluiden säilymistä ja monipuolistamista sekä kestävien kulkumuotojen käyttöä.

Vaikka ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet sijoittuvat suhteellisen hyvin nykyrakenteen tiivistämisen näkökulmasta, vyöhykkeiden sisälle mahtuu liikkumisen kannalta erilaisia alueita. Yhdyskuntarakenne vaikuttaa merkittävästi siihen, kuinka paljon tieliikennesuoritetta ja liikenteen päästöjä syntyy. On tärkeää hyödyntää mahdollisimman hyvin alueet, joissa kävely, pyöräily ja joukkoliikenteen käyttö on mahdollista arjen matkoilla. Täydennys- ja uudisrakentamisella

parannetaan alueiden toimivuutta, mainetta ja näin houkuttelevuutta, joka vähentää myös alueiden eriytymisuhkaa.

Vyöhykkeiden sisällä on myös väljästi rakennettuja keskuksia ja asemia, joihin on hyvä kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa. MAL 2019 -luonnoksen mukaisesti asemanseutujen potentiaali tulee hyödyntää ja ottaa käyttöön. Kasvun keskittämisellä tuetaan mahdollisimman monen arjen sujuvuutta. Eräät keskukset ovat puolestaan kohtuullisen tiiviisti rakennettuja, mutta eivät yhdisty joukkoliikenteen runkoyhteyksiin. Niiden osalta tulee miettiä, miten niiden seudullinen saavutettavuus paranisi.

Arvioinnin perusteella laajennusvyöhykkeissä on maankäytön kehitys liitettävä selkeästi joukkoliikenteen kehittämiseen. Laajennusvyöhykkeet eivät täytä kriteerejä eikä niitä siksi tule muuttaa ensisijaisiksi vyöhykkeiksi. Kuvassa 34 on esitetty maankäyttövyöhykkeiden arvioinnin tuloksia alueellisesti.



Kuva 34. Maankäyttövyöhykkeiden tarkastelussa tunnistettuja alueita, joilla maankäyttöön tai kestävien kulkumuotojen kilpailukykyyn tulee kiinnittää huomiota.

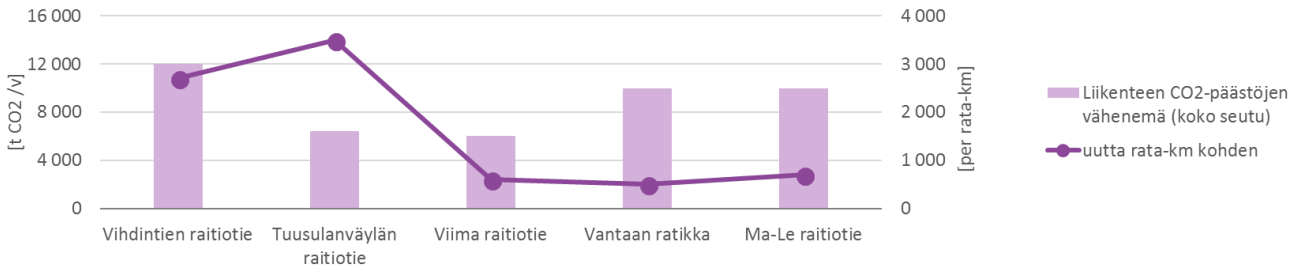
7.3 Pikaraitiotiehankkeiden vertailu

MAL-suunnittelussa todettiin tarve saada kuntien edistämien pikaraitiotiehankkeiden osalta lisäselvennystä siihen, missä aikataulussa ja järjestyksessä raitiotiehankkeita on mahdollista toteuttaa seudulla. Pikaraitioteiden erillistarkastelussa huomioitiin hankkeisiin liittyvä maankäyttö aiempaa tarkemmin, ja arvioitiin hankkeiden vaikutuksia etenkin MAL 2019 -suunnitelman päämittareiden pohjalta. Tarkastelu tehtiin pääosin liikennemallilla, mutta lisäksi tehtiin täydentäviä arvioita muilla menetelmillä. Vertailussa tarkasteltiin hankkeiden vaikutusta kestävien kulkutapojen matkamääriin, liikenteen CO2-päästöihin, työvoiman saavutettavuuteen, sosioekonomisesti heikkojen alueiden saavutettavuuden parantumiseen, yhteiskuntatalouteen ja asukasmäärään raideliikenteen piirissä. Lisäksi arvioitiin hankkeiden kaavoitustilannetta ja maankäyttöarvion toteutusvalmiutta, matkustajamäärää ja kapasiteetin riittävyyttä, varikkojärjestelyjä ja kalustotarvetta sekä raitiotien suunnittelutilannetta. Työssä vertailtiin hankkeita yhteismitallisesti tämänhetkisillä käytettävissä olevilla tiedoilla. Osittain tämä tarkoittaa karkeitakin oletuksia hankkeiden lähtötiedoista, sillä hankkeiden suunnittelu on hyvin eri vaiheissa.

Tarkastellut hankkeet olivat:

- Pikaraitiotie Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema
- Vihdintien pikaraitiotie Pohjois-Haagaan
- Viikin-Malmin pikaraitiotie
- Tuusulanväylän pikaraitiotie Käskynhaltijantielle
- Pikaraitiotie Matinylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara

Kaikilla viidellä pikaraitiotiehankkeella on monipuolisia positiivisia vaikutuksia liikennejärjestelmään ja maankäytön kehittämiseen. Kaikki hankkeet lisäävät merkittävästi kestävien kulkutapojen matkamääriä ja vähentävät hiilidioksidipäästöjä (Kuva 35). Vihdintien ja Tuusulanväylän bulevardiraitiotiet lisäävät kestäviä kulkumuotoja ja vähentävät päästöjä huomattavasti suhteessa rakennettavaan rataosuuteen ja tarvittaviin investointeihin. Vantaan ratikka, Matinkylä-Leppävaara –raitiotie ja Viikin-Malmin raitiotie lisäävät merkittävästi raideliikenteen parissa asuvien määrää, ja vähentävät tehokkaasti päästöjä.



Kuva 35. Pikaraitiotiehankkeiden tuottama CO2-päästöjen vähenemä kokonaisuudessaan sekä uutta ratakilometriä kohden.

Hankkeilla mahdollistetaan uusien asuinalueiden rakentuminen ja parannetaan saavutettavuutta usealla sosioekonomisesti heikommalla alueella. Hankkeiden myötä voidaan myös parantaa asumisen monipuolisuutta seudulla. Tuusulanväylän raitiotie aiheuttaa mallinnuksen perusteella

merkittäviä negatiivisia yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia bulevardisoinnin aiheuttaman liikenteen hidastumisen takia, Vantaan ratikka erottuu puolestaan yhteiskuntataloudellisilta vaikutuksiltaan tehokkaimpana hankkeena. Hankkeiden jatkosuunnittelussa on erityisen tärkeää huolehtia pikaraitioteiden kilpailukykyisestä nopeudesta (yli 25 km/h), jotta yhteydet ovat houkuttelevia ja parantavat aidosti joukkoliikennejärjestelmää. Jatkosuunnittelussa huomio tulee kiinnittää lisäksi raideverkoston rakentumiseen, varikko- ja kalustokysymyksiin sekä siihen, kuinka hankkeet vaikuttavat muuhun liikennejärjestelmään. Tarkastelu antoi hyvää lisätietoa hankkeista, mutta osoitti samalla, että seudun joukkoliikenteen runkoverkosto vaatii vielä paljon jatkosuunnittelua myös pikaraitioteiden osalta.

8 Haitallisten vaikutusten tunnistaminen ja välttäminen

Haitallisten vaikutusten tunnistaminen ja vähentäminen ovat olleet mukana MAL 2019 -prosessissa alusta alkaen määritettäessä MAL-visiota ja -tavoitteita. Suunnitelman valmistelussa lähtökohtana on ollut myönteisen kehityksen tukeminen, haitallisten vaikutusten välttäminen ja kokonaisvaikutuksiltaan mahdollisimman hyvien ratkaisujen valinta. Arviointiohjelmaa ja sen sisältämää arviointikehikkoa laadittaessa pureuduttiin suunnitelman todennäköisesti merkittäviin, erityisesti SOVA-laissa esitettyihin vaikutuksiin. Arviointikehikkoa täydennettiin arviointiohjelman kuulemisen perusteella. Suunnitteluprosessin aikana suunnitelmaa ja toimenpiteitä on tarkasteltu suhteessa MAL 2019 -tavoitteisiin ja suunnitelman sisältöä kehitetty arvioinnin tulosten perusteella.

Seuraavassa on tunnistettu MAL 2019 -luonnoksen kärkikeinojen mahdolliset vaikutukset ja jatkotoimenpiteet haitallisten vaikutusten välttämiseksi. Osa luonnoksen toimenpiteistä on vielä hyvin yleisiä ja vaikutukset ovat pääosin välillisiä ja useiden toimenpiteiden yhteisvaikutuksesta syntyviä. Vaikutusten tarkentaminen jää paljolti jatkosuunnittelun ja toimenpiteiden mitoituksen varaan. Siksi on tarpeen nostaa esiin ne kysymykset, joihin on erityisesti kiinnitettävä huomiota tavoitteiden saavuttamiseksi.

Jatkotoimet haittojen välttämiseksi on ryhmitelty seuraavasti MAL 2019 –kärkikeinojen näkökulmasta: MAL- suunnitelman toteuttaminen, tarkempi suunnittelu ja vuoden 2030 jälkeinen suunnittelu

MAL 2019 -kärkikeino: Seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille

Maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen suurin haaste liittyy seudun jatkuvaan ja nopeaan kasvuun, minkä vuoksi seudun toiminnallisuuden varmistaminen on yhä tärkeämpää. Rakentaminen ja kasvava toiminta kuluttavat aina luonnonresursseja. Kyse onkin paljon siitä, kuinka paljon hyvällä seudullisella suunnittelulla ja yhteistyöllä voidaan vähentää mahdollisia haittoja, lisätä ekotehokkuutta sekä hyödyntää niitä toimenpiteitä, joiden tiedetään olevan vaikutuksiltaan muita vaihtoehtoja vähäisempiä. Väestön ja työpaikkojen lisääntyminen luo painetta maa-alan käyttöön, etenkin herkkiin kohteisiin, liikenteen kasvuun ja sen aiheuttamaan ruuhkautumiseen sekä energiankäyttöön ja päästöjen kasvuun.

Kärkikeino ja sen sisältämät toimenpiteet vähentävät uuden rakentamattoman maa-alan tarvetta ja luovat edellytyksiä yhdyskuntarakenteen eheyttämiselle ja resurssitehokkuudelle. Kärkikeinon toteutuminen vähentää liikkumistarvetta ja luo edellytyksiä kestävään liikkumiseen, palveluiden kehittämiseen sekä siten myötävaikuttaa kasvihuonekaasupäästöjen, melun ja ilmanlaadun haittojen vähentämistä. Kärkikeinon toimet kohdistuvat raideliikennekäytävien läheisyyteen, asemanseuduille ja erityisesti Kehä III:n sisäpuoliselle alueelle.

<u>MAL 2019 -suunnitelman toteuttaminen</u>

Toimenpiteiden toteuttamisessa tavoitteiden saavuttamiseksi on huolehdittava, että asumisen ja liikenteen kehittäminen sovitetaan kiinteästi toisiinsa ja asuminen sijoittuu ensisijaisesti hyvin saavutettavissa oleville alueille. Joukkoliikennettä kehitetään siellä, minne asumista suunnataan

riittävästi. Vaikutusten kannalta on positiivista, mitä enemmän asumista ja työpaikkoja voidaan sijoittaa ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille.

Koska suuri osa seudun asukkaista edelleen asuu alueilla, jonne ei ole saatavissa kilpailukykyistä joukkoliikennettä ja palvelut uhkaavat kaikota yhä pidemmälle. Jatkossa tarpeen kiinnittää huomiota erilaisten joukkoliikenteeseen perustuvien matkaketjujen kehittämiseen ja lainsäädännön mahdollistamien uusien palveluiden synnyttämiseen, jotta näiden alueiden asukkailla olisi oman auton käytölle vaihtoehto.

Tarkempi suunnittelu

Luonnoksessa on tunnistettu, että jatkosuunnittelussa on tarve huolehtia rakentamisen ja tiivistyvien alueiden ympäristön laadusta. Tarkemmassa suunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota reuna-alueiden liittymiseen muuhun rakenteeseen ja palveluihin sekä kytkeytymiseen joukkoliikennepalveluihin, jotta säilytetään hyvä saavutettavuus.

Väestön kasvun ja täydennysrakentamisen aiheuttamien haittojen torjumiseksi on huolehdittava meluntorjunnasta, ilmanlaadusta, lähivirkistysmahdollisuuksista ja turvallisesta liikkumisympäristöstä. Lisäksi on ehkäistävä luontoalueiden pirstoutumista ja säilytettävä viheryhteydet erityisesti tunnistetuilla alueilla (merkitty täydentävien menetelmien arviointikortteihin). Arvioinnissa on tunnistettu myös alueita, joissa pohjavesien suojaus ja tulvariskit on tarpeen ottaa huomioon. Tarkemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon rakentamisessa muodostuvien maa-ainesten välivarastointi, käyttö alueella sekä kuljetusten optimointi esim. laatimalla massastrategioita.

Vuoden 2030 jälkeinen suunnittelu

Raideliikenteeseen tukeutuvan rakenteen kehittäminen on jatkossakin tärkeää. Suunniteltu raidevisio ja sen toteuttamispolun valmistelu ovat tässä keskeisiä.

MAL 2019 -kärkikeino: Uusia asuntoja rakennetaan riittävästi ja elinympäristön laadusta huolehditaan

Kärkikeinolla ja sen tarkentavilla toimenpiteillä vaikutetaan kasvavan väestön mahdollisuuksiin asua alueilla, joilla on riittävät palvelut arjen toimivuuden kannalta ja eläminen on kohtuuhintaisesti. Riittävä ja monipuolinen asuntotuotanto on keskeistä seudun houkuttelevuuden ja elinvoimaisuuden kannalta. Sosioekonomisen eriytymisen ehkäisemiseksi on olennaista uuden asuntotuotannon sijoittuminen ja hintataso. Riittävästä tarjonnasta huolehtimalla voidaan vaikuttaa asuntojen hintatasoon.

MAL 2019 -suunnitelman toteuttaminen

Tavoitteiden saavuttamiseksi kuntien on tarpeen huolehtia maapolitiikan, kaavoituksen ja tontin luovutuksen keinoin riittävän, monipuolisen ja kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksistä. Valtion on puolestaan tuettava toteutusedellytyksiä.

Koska uuden rakentaminen luo pohjaa alueiden laadulliselle kehittämiselle, on tarpeen suunnata rakentamista alueille, joissa perusedellytykset arjen sujuvuudelle ovat kunnossa tai jossa

lisäkehittämisellä saadaan parannettua jo olemassa olevan väestön tilannetta. Lisärakentamisen yhteydessä voidaan pohtia, miten uusien energiatehokkaampien rakennusten rakentamisen yhteydessä voidaan parantaa jo olemassa olevan rakennuskannan energiatehokkuutta ja edistää vähäpäästöistä energiatuotantoa, sillä pelkästään uusien asuntojen energiatehokkuutta parantamalla ei rakennusten osalta päästötavoitteita saavuteta.

Tarkempi suunnittelu
Kuntien asuntopoliittiset toimenpiteet

MAL 2019 –kärkikeino: Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen vahvat panostukset, tieliikenne tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti

Kärkikeino ja siihen liittyvät toimenpiteet luovat perustan kasvavan seudun tiivistyvälle ja verkostomaisella kaupunkirakenteelle ja liikenteen sujuvuudelle. Lähtökohtana on kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen käytön lisääminen koko seudulla. Kilpailukykyinen joukkoliikenteen tarjonta on keskeistä pyrittäessä aikaansaamaan tavoitteiden mukaisia vaikutuksia ja käyttäytymismuutoksia. Niitä tarvitaan esimerkiksi päästötavoitteiden saavuttamiseksi.

Uudet investoinnit aiheuttavat pysyvien vaikutusten lisäksi rakentamisen aikaisia paikallisia ilmanlaatu- ja meluhaittoja sekä liikennejärjestelyjä ja -häiriöitä, jotka lisäävät energiankulutusta. Kun pitäydytään kehittämisessä tavara- ja joukkoliikenteen edellyttämiin investointeihin, vältetään tarpeettoman lisäkapasiteetin luomista eikä edistetä henkilöliikenteen kasvua, mikä olisi muun maussa liikenteen CO2 -päästötavoitteiden saavuttamisen kannalta ongelmallista.

MAL 2019 -suunnitelman toteuttaminen

Joukkoliikenteen toiminnan kannalta on olennaista, että lisäpanostusta suunnataan matkaketjujen kehittämiseen ja solmupisteisiin eli matkaketjua haittaavien estevaikutusten poistamiseen.

Tarkempi suunnittelu

Jatkosuunnittelussa on tarpeen riittävän vaikutusten arvioinnin lisäksi kiinnittää huomiota riittävään meluntorjuntaan sekä rakentamisen aikaisiin haittoihin, kuten esimerkiksi pölyongelman torjuntaan. Rakentamisen suunnittelulla voidaan vähentää myös rakentamisen aikaisia häiriöitä liikenteelle. Pyöräliikenteen lisääminen edellyttää liikenneturvallisuuden vahvaa huomioimista suunnittelussa.

Vuoden 2030 jälkeinen suunnittelu

Vuoden 2030 jälkeisessä tilanteessa on tavoitteiden kannalta tärkeää raideliikenteen kehittäminen ja kytkeminen kansainvälisiin ja valtakunnallisiin raidehankkeisiin sekä maankäytön kehittämiseen. Helsingin seudun logistiikan toimivuudesta tulee huolehtia myös 2030 jälkeen.

MAL 2019 -kärkikeino: Päästöjä vähennetään liikennesuoritetta pienentävin tiemaksuin sekä ajoneuvokantaa uudistaen

Toimenpide on keskeinen päästötavoitteiden saavuttamisen ja sujuvuuden edistämisen näkökulmista. Suunnitelman tavoitteista haasteellisin on liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite. Vuoteen 2030 mennessä pyritään luonnoksessa esitetyin toimin vähentämään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 50 % vuoden 2005 tasosta. Tavoite saavutetaan, jos kaikki esitetyt toimet kyetään toteuttamaan. On kuitenkin todennäköistä, että vähennystavoitteet tiukkenevat, jolloin Helsingin seudun olisi kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja tavoitteita enemmän. Tämä korostaa pikaista tarvetta toteuttaa esitettyjä vähennystoimia riittävän tehokkaasti.

MAL 2019 -suunnitelman toteuttaminen
Toimenpiteiden konkretisointi. Tiemaksun toteuttamisen tarkastelut.
Yhteistyö valtion kanssa teknologisen kehityksen nopeuttamiseksi.

Tarkempi suunnittelu
Tiemaksun ja pysäköinnin hinnoittelun suunnittelu

Vuoden 2030 jälkeinen suunnittelu
Varautuminen hiilineutraalisuuteen

9 Riskien tunnistaminen ja niihin varautuminen

Toimintaympäristöä tulee lähivuosikymmeninä muokkaamaan voimakkaasti yhteiskunnalliset tavoitteet (ilmastonmuutos) ja toiminnan rajoitteet (talous), väestörakenteessa tapahtuvat muutokset (ikääntyminen ja maahanmuutto), teknologian kehitys sekä näihin liittyvät muutokset työssä ja vapaa-ajan vietossa. Merkittävimmiksi tunnistettujen ilmiöiden pohjalta on valmisteltu tulevaisuuskuva vuodelle 2030, joka on ollut suunnittelun ja arvioinnin lähtökohtana MAL 2019 -tavoitteiden ohella (kuva 36).

Kuva 36. *Tulevaisuuskuva vuodelle 2030.*

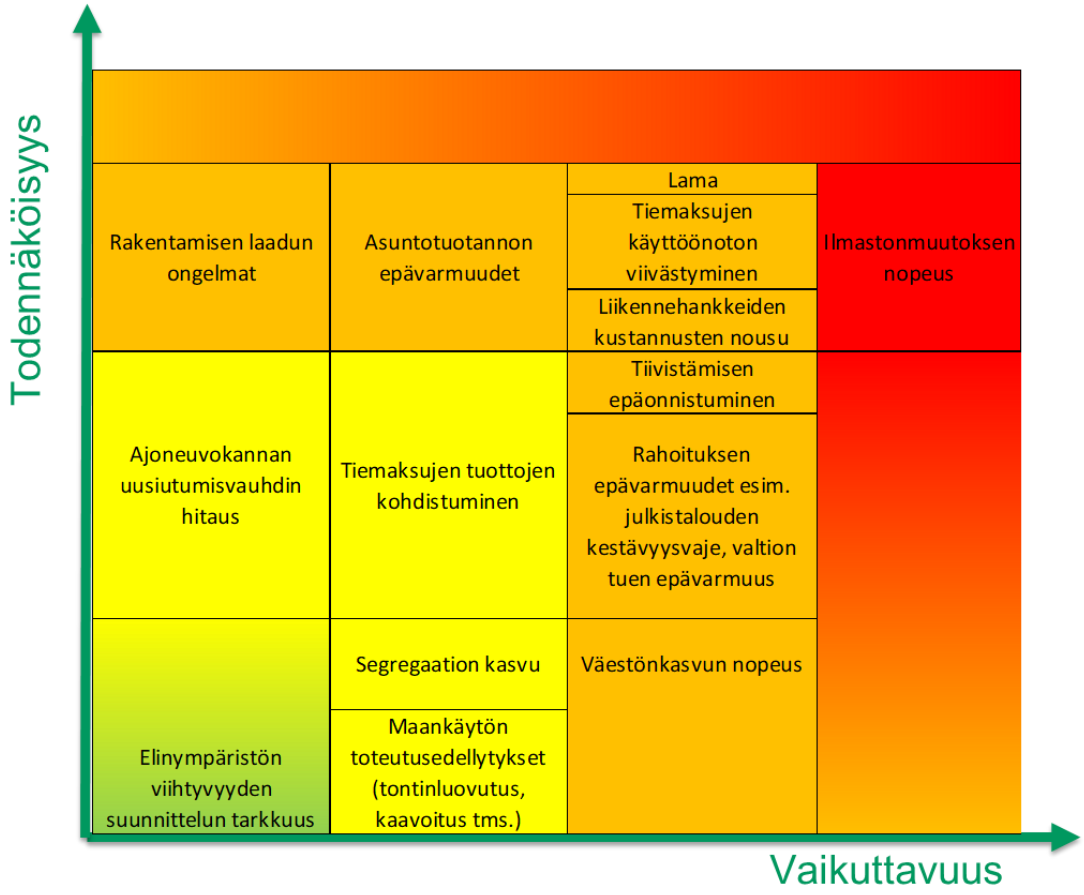
Osa tunnistetuista ja mahdollisesti myös ennakoimattomista ilmiöistä tulee toteutumaan riippumatta suunnitteluratkaisuista. Suunnittelulla pyritään kuitenkin ennakoimaan muutoksia, vastaamaan tulevaisuuden haasteisiin mahdollisimman tehokkaasti, minimoimaan riskit ja huomioimaan mahdollisuudet.

Seudun kasvu haastaa suunnittelun monella tapaa. Kasvava väestö, rahoituspohjan kehittyminen, työpaikkojen lisääntyminen ja niihin liittyvät maankäytön ja liikennejärjestelmän tarpeet lisäävät maankäyttöä ja rakentamisen tarvitsemien luonnonvarojen käyttöä. Suurin haaste seudulle ovat ilmastotavoitteet ja niiden saavuttamiseksi tarvittavat toimet rakennusten, energiatuotannon ja liikennejärjestelmän parantamiseksi. Toimia tarvitaan niin uusien rakennusten ja kulkuneuvojen energiatehokkuuden parantamiseksi ja päästöjen vähentämiseksi kuin olemassa olevankin rakenteen ja toiminnan päästöjen vähentämiseksi. Ilman ajoneuvokannan kehittymistä, liikenteen toiminnallisia muutoksia ja olemassa olevan rakennuskannan parantamista asetettua päästötavoitetta ei voida saavuttaa. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää useiden toimijoiden tehokkaita toimenpiteitä, erityisesti nopeaa puhtaamman teknologian käyttöä ja liikenteen määrään vaikuttamista.

Haastetta suurentaa erityisesti se, että **päästöjen vähennystarve** on tutkimusten mukaan nykyisiä sitoumuksia suurempi ja uusia tiukempia päästörajoituksia peräänkuulutetaan (IPCC 2018). Siksi on todennäköistä, että seudun toimia päästöjen vähentämiseksi tulee suunnittelukaudella tehostaa

edelleen ja varautua erikseen ilmastonmuutoksen suoriin vaikutuksiin. Muutoksia on kyettävä tekemään nopeasti, sillä monet toimet vaikuttavat vasta viiveellä. Oleellista tavoitteiden saavuttamisen kannalta on suunnitelman joukkoliikennehankkeiden toteutuminen yhdessä ajoneuvoliikenteen hinnoittelu kanssa, jotka vaikuttavat tieliikenteen suoritteen pienenemiseen ja liikennejärjestelmän rahoitukseen. Nämä toimet ovat tärkeitä niin käyttäytymismuutosten kuin riittävien investointien aikaansaamiseksi. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun toteuttamiseen sisältyy kuitenkin vielä epävarmuutta, ja monet vaikutukset riippuvat toteutustavasta.

Alla on listattu vaikutusten arvioinnissa tunnistettuja keskeisimpiä riskejä MAL 2019 -suunnitelman toimenpiteiden toteuttamisessa ja tavoitteiden saavuttamisessa tavoitteittain kuvattuna. Samoilla riskitekijöillä voi olla vaikutuksia kaikkiin suunnitelman tavoitteisiin eri kanavien kautta, ja ne aiheuttavat myös erilaisia kerrannaisvaikutuksia. Kuvassa 37 tunnistettujen riskien todennäköisyyttä ja vaikuttavuutta on arvioitu kokonaisuutena.



Kuva 37. Tunnistettujen riskitekijöiden vaikuttavuus ja todennäköisyys

Vähäpäästöinen: Seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti

- Jos ajoneuvokannan uusiutumisvauhti pysyy hitaana, eivät yksikköpäästöt vähenevät toivotusti. Tämä on todennäköistä, jos ohjauskeinoja (hinnoittelu, valtion tuet ja verotus) ei muuteta, tai jos tiemaksujen käyttöönotto ja siihen liittyvä vähäpäästöisten ajoneuvojen suosiminen ei etene suunnitellusti.

- Maankäytön tiivistymiseen voi liittyä riskejä esimerkiksi kaavoituksen tai liikennehankkeiden viivästymiseen liittyen. Tällöin hajaantuminen voi jatkua, autoriippuvuus säilyä korkeana, kilometrisuoritteet kasvaa ja resurssitehokkuus heikentyä.
- Yksilöllisten liikkumispalvelujen lisääntyminen voi lisätä päästöjä, jos siirtymät tulevat muusta kuin henkilöautoliikenteestä.
- Jos rakentamisen ja elinympäristön laadusta ei huolehdita riittävästi kaupunkirakennetta tiivistettäessä, on riskinä, että elinympäristön viihtyisyys heikkenee ja seudun houkuttelevuus vähenee. Tämä voi johtaa pitkällä aikajänteellä jälleen rakenteen hajaantumiseen ja resurssitehokkuuden heikkenemiseen.
- Luonnon monimuotoisuus voi heiketä, vesistöihin voi kohdistua liikaa painetta ja kulttuuriympäristöjä saatetaan menettää, ellei yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä kiinnitetä riittävästi huomiota luontoon, vesistöihin ja kulttuuriympäristöön.
- Ilmastonmuutoksen voimakkuus ja ennakoitua nopeampi muuttuminen on riski sopeutumisen kannalta. Jos muutoksiin ei reagoida riittävän joustavasti ja nopeasti, voivat vaikutukset olla mittavia.

Houkutteleva: Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita

- Asuntotuotantotavoite liittyy makrotaloudellisiin tekijöihin, jonka takia taantuma ja muut yllättävät markkinahäiriöt vaikuttaisivat suoraan asuntotuotantotavoitteen toteutumiseen.
- Asuntojen hintojen voimakas nousu suhteessa kotitalouksien odotuksiin ja käytettävissä oleviin tuloihin heikentäisi houkuttelevuutta, muuttoliikettä ja osaavan työvoiman saatavuutta. Tämä voisi muodostua talouskasvun pullonkaulaksi ja edelleen hidastaa toimenpiteiden rahoitusta ja toteuttamista.
- Asuntotuotantovauhdin ylläpito vaatii kunnilta kaavavarannon lisäksi merkittäviä investointeja, jotka nostavat tonttien luovutushintoja, vaikuttavat asuntorakennushankkeiden käynnistämiseen ja nostavat asuntojen hintoja. Kuntien ja rakennuttajien välillä oleva kytkös voi hidastaa asuntotuotantoa, seudun kasvua ja vaikuttaa suoraan julkistalouteen mm. kasvavina asumistukimenoina erityisesti nousukaudella.
- Jos alueiden tiivistäminen ja sekoittuneen kaupunkirakenteen laajentaminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille ei toteudu suunnitellusti, voi hajautumiskehitys jatkua. Epävarmuudet liikenteen ja maankäytön kehittämisessä vaikuttaisivat monella tavalla työvoiman saavutettavuuteen, jolla saattaa olla useita kerrannaisvaikutuksia mm. joukkoliikenteen kannattavuuteen ja palvelutasoon.
- Seudun työvoiman saavutettavuus riippuu useista toimenpiteistä. Tämän takia riskit saavutettavuuden kehityksessä kasvavat sitä enemmän, mitä enemmän toimenpiteet viivästyvät. Lisäksi mitä voimakkaammin seudun väestö kasvaa, sitä enemmän toimenpiteiden toteuttamisen aloittamisen tärkeys korostuu.
- Jos tiemaksut ja pysäköintimaksut eivät toteudu luonnoksen mukaisesti, vaikuttaisi se suoraan saavutettavuuteen ruuhkasuoritteen kasvaessa ja mahdollisuuksiin alentaa joukkoliikenteen lippuhintoja.
- Jos kaikkea tienkäyttömaksujen tuottoja ei saada kohdistettua riittävästi suunnitelmassa esitettyihin liikenteen toimenpiteisiin, vaikeuttaa se tiemaksujen

hyväksyttävyyttä. Tiemaksujen hyväksyttävyys voi vaarantua myös, jos tienkäyttömaksujen viestinnässä epäonnistutaan.

- Julkistaloudellisen kestävyysvajeen heikkeneminen ennakoitua enemmän tai muut yllättävät julkistaloudelliset epävarmuudet vaikuttaisivat suoraan investointien aloittamiseen ja seudullisen kasvun pysähtymiseen, joka edelleen heikentäisi työvoimasaavutettavuutta ja seudun vetovoimaa.
- Valtion tuen mahdollinen suuntautuminen muihin isoihin valtakunnallisiin liikennehankkeisiin voisi aiheuttaa merkittävän riskin seudullisen houkuttelevuuden ja kilpailukyvyn kehitykselle.

Elinvoimainen: Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden

- Jos valtion osallistumisaste liikennehankkeissa laskee ja muodostuu nykyistä epävarmemmaksi, vaikuttaa se suoraan rahoituspohjan ennustettavuuteen, hankkeiden aloittamiseen ja heikentää suunnitelman yhteiskuntataloudellista kokonaistehokkuutta.
- Julkisen talouden haasteet kuten ikääntyvä väestö vaikuttavat valtion ja kuntien talouden kestävyyteen ja edelleen luonnoksen kannalta vaadittavien toimenpiteiden rahoitukseen. Näiden lisäksi seudullisen houkuttelevuuden onnistuminen vaikuttaa väestön kasvun ja verokertymän kautta seudulliseen elinvoimaisuuteen.
- Lyhyelläkin riittävän voimakkaalla taloudellisella taantumalla voi olla merkittäviä vaikutuksia luonnoksen toteutumisen kannalta, koska se vaikuttaisi niin rahoituspohjaan, asuntotuotantoon ja liikennehankkeiden investointien aloittamiseen. Lisäksi taantumalla voisi olla vaikutuksia tiemaksujen hyväksyttävyyteen.
- Muutokset ennakoidussa työikäisen väestön kehityksessä vaikuttavat verokertymään, asuntomarkkinoihin ja joukkoliikenteen kannattavuuteen.
- Yksittäisten kuntien talouden ennustettavuus ja sykliherkkyys heikentävät alueellisten katuinvestointien rahoittamista ja niiden aloittamista, vaikka seudulliset liikenneinvestoinnit toteutuvatkin suunnitellusti.
- Jos liikennehankkeiden kustannukset nousevat (esim. rakennuskustannusten nousu, epätarkat kustannusarviot, korkojen nousu) tai hankkeet viivästyvät selvästi, on riskinä että osa liikennehankkeista jää toteutumatta. Kustannusten nousu pienentää liikennehankkeiden rahoituspohjaa ja aiheuttaa suurempia nostopaineita lippuhintoihin, vaikuttaen edelleen seudun saavutettavuuteen sekä kasautumishyötyihin.
- Jos tiemaksujen käyttöönotto ei toteudu, kasvaisivat liikenteen ruuhkasuoritteet ja osa suunnitelluista toimista jäisi todennäköisesti ilman rahoitusta, joka heikentäisi suoraan yhteiskuntataloudellista tehokuutta.

Hyvinvoiva: Terveellinen ja turvallinen ympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen

- Asuntotuotantotavoitteen edellytys on, että kunnat huolehtivat maapolitiikan, kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin määrätietoisesti maankäytön toteutusedellytyksistä ja valtio tukee toteutusedellytyksiä. Edellä mainittujen tekijöiden epävarmuudet vaikuttaisivat negatiivisesti maankäyttöön sekä asuntotuotannon määrään ja laatuun, ja sitä kautta mm. asumisen ja työpaikkojen kasautumiseen.
- Epävarmuudet valtionavustuksissa vaikuttaisivat haitallisesti kohtuuhintaisen asumisen toteuttamiseen, ja mm. esitetyn myönteisen erityiskohtelun ohjelman käynnistämiseen.

Lisäksi valtion sitoutuminen infra-avustuksiin on keskeistä täydennysrakentamisen turvaamisessa ja uusien alueiden avaamiseksi.

- Väestönkehityksen jääminen ennustetusta ja asuntorakentamisen toteutumisen epävarmuudet voivat vaikuttaa haitallisesti alueellisen palvelutarjonnan kehitykseen. Lisäksi lähipalveluiden saavutettavuutta voi heikentää kaupunkien palvelujen keskittäminen sekä verkkokaupan lisääntymisen ja muut kaupanalan murroksen tuomat muutokset.
- Rahoituksen epävarmuudet vaikuttavat liikennehankkeiden (mm. joukkoliikennehankkeet, pyöräväylien toteuttaminen) toteutumiseen ja heikentäisivät merkittävästi saavutettavuuden kehitystä. Liikennehankkeissa kuntien rahoitusmahdollisuudet ovat yksi kynnystekijä, mutta liikennehankkeiden toteutumiseen vaikuttaa erityisesti valtion rahoitus ja kustannusjaoista sopiminen.
- Joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen on kytköksissä tiemaksujen toteuttamiseen ja siitä saataviin tuloihin. Tiemaksun poliittinen hyväksyntä ja lakimuutoksen toteutuminen sisältävät epävarmuuksia. Jos tiemaksuja ei saada edistettyä, niin lippuhintoihin kohdistuu nousupaineita uusien liikennehankkeiden myötä.
- Liikenteen lähipäästöille altistuminen ja liikenneturvallisuus riippuvat siitä, kuinka sähköautojen ja muiden vähäpäästöisten teknologioiden tukeminen etenee sekä saadaanko tiemaksut otettua käyttöön. Jos nämä eivät toteudu, jäävät positiiviset terveysvaikutukset selvästi luonnoksessa esitettyä pienemmiksi.
- Tieliikenteen hiukkaspäästöt ovat riski hyvinvoinnille myös vähäpäästöisen teknologian lisääntyessä, jos kilometrisuoritetta ei saada hillittyä suunnitellusti.
- Yksilöllisten liikkumispalvelujen lisääntymisellä saattaa olla vaikutusta kaupunkitilan käyttöön ja viihtyvyyteen.
- Matkaketjujen alku- ja loppupäiden hoitaminen uusilla liikkumispalveluilla voi vähentää kävelyä ja pyöräilyä ja siten myönteisiä terveysvaikutuksia.
- Osa luonnoksen toimenpiteistä elinympäristön viihtyvyyteen ja segregaatioon liittyen ovat vielä hyvin yleisiä ja vaatii paljon jatkosuunnittelulta. Tämä vaatii aktiivista kehittämistä ja toteuttamista riittävin resurssein. Esimerkiksi myönteisen erityiskohtelun ohjelma, asumisen korkeasta tasosta ja viheralueiden riittävyydestä huolehtiminen, asukkaiden osallisuudesta ja yhteisöllisyydestä huolehtiminen ja korjausrakentamisen avustukset.
- Maahanmuuton voimakas kasvu voi vaikuttaa negatiivisesti segregaatioon, jos esimerkiksi turvapaikanhakijoita muuttaa paljon ennestään maahanmuuttajavaltaisille alueille.
- Kestävien kulkutapojen yleistyminen ja niiden kansanterveydelliset hyödyt ovat osittain toimenpiteiden positiivisia ulkoisvaikutuksia ja ne riippuvat pitkälti joukkoliikennehankkeiden, pyöräväylien ja asemanseutujen parantamistoimenpiteiden toteutumisesta sekä tiemaksujen ja pysäköinnin hinnoittelun toteutumisesta. Vaikutukset riippuvat investointien toteutumisesta.
- Julkisen talouden epävarmuudet voivat heijastua arjen turvallisuuteen monin tavoin. Tällöin on vaarana, että esimerkiksi investointeja meluntorjuntaan ja liikenneturvallisuuteen ei toteuteta, vaikka nämä ovat seudun asukkaiden arjen kannalta ensiarvoisia.
- Ilmaston muuttuminen voi vaikuttaa eri kulkutapojen houkuttelevuuteen, esimerkiksi lumeton pimeä aika sekä sään ääri-ilmiöt tulevat lisääntymään. Kulkutapamuutosten ennakointi on hankalaa ja vaikutusten arviointi sisältää epävarmuuksia

10 Miten 2050 suunnitelma vaikuttaa?

2050 vuoden suunnitelman toimenpiteet tukevat MAL 2019 -vision ja -tavoitteiden saavuttamista, mutta erityisesti kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite edellyttää vähennystoimien voimakasta käyttöä ja toimien aloittamista välittömästi, kuten vuoden 2030 suunnitelmassa on ehdotettu. Koska rakenteelliset toimet vaikuttavat hitaasti ja vaikuttavuus kasvaa pitkällä aikavälillä, on tärkeää, että toiminnallisiin muutoksiin, joilla päästöihin voidaan vaikuttaa, kiinnitetään riittävästi huomiota. On erittäin todennäköistä, että hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen edellyttää päästöjen kompensointia ja hiilinielujen kasvattamista, kuten suunnitelmassa on ehdotettu. 2050 suunnittelussa tunnistetut toimenpiteet ovat strategisesti merkittäviä seudun kehitysten kannalta vuoden 2030 jälkeistä aikaa ajatellen ja toimintaympäristön muutos huomioiden.

Toimenpiteet ovat jatkumoa vuoden 2030 suunnitelman päälinjauksille. Seudun tavoitteiden kannalta merkittäviä asioita ovat etenkin seudun kasvun ohjaaminen ja liikenneverkon, erityisesti raideverkon kehittäminen niin, että seudullinen, valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus tukevat asetettuja tavoitteita, ja henkilöautoliikenteen kasvua saadaan hillittyä riittävästi. Keinot, joilla uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi, tukevat MAL-tavoitteita myös vuoden 2030 jälkeen. Raidevision ja sen toteuttamispolun laadinta yhdessä maankäytön kehittämisen kanssa luo edellytykset MAL-tavoitteiden mukaiseen etenemiseen ja liikennehankkeiden valintaan 2050 -suunnittelussa. Jatkosuunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota siihen, millaisella yhteistyöllä ja toimintamalleilla MAL-yhteistyön lisäksi voidaan edistää toimien, kuten esimerkiksi uusien palveluiden ja teknologioiden hyödyntämistä.

Kriittisiä asioita vuoden 2030 jälkeen, joihin tulee varautua ja luoda suunnittelulla valmiutta jo nyt, ovat ilmastonmuutoksen hillinnän ja hiilineutraalisuuden toteuttaminen kaikilla kaupunkisuunnitteluun vaikuttavilla aloilla, ennakoitua suuremman väestönkasvun mahdollisuus ja sosiaalisten muutosten hallinta, teknologinen ja palvelukehitys sekä sään ääri-ilmiöihin sopeutuminen.

Vuoden 2050 suunnitelmaa on arvioitu MAL-vision ja MAL -tavoitteiden saavuttamisen, arviointiohjelman arviointikehikon teemojen, MAL 2019 -ilmiöt ja skenaariot -selvityksen muutostekijöiden aiheuttamien riskien ja mahdollisuuksien näkökulmasta. Lisäksi suunnitelmaa on peilattu Uusimaa kaavan 2050 energia- ja ilmastoasioiden taustaselvitykseen.
Strategisesti tärkeitä muutostekijöitä ovat:

- kaupungistumisen jatkuminen ja rakenteen tiivistyminen
- kestävien kulkutapojen kysynnän lisääntyminen
- liikenteen automatisaatio
- väestön ikääntyminen ja monikulttuurisuus
- työn tekemistapojen monipuolistuminen
- uusien liikennepalveluiden kehittäminen sekä henkilöliikenteen ja logistiikan raja-aitojen muutos
- ympäristötehokkaiden ratkaisujen hyödyntäminen
- fossiilisten polttoaineiden hinnan nousu
- sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen

Vuosien 2030-2050 suunnittelu lähtee samoista lähtökohdista ja tavoitteista kuin vuoden 2030 suunnittelu. Haasteellisin suunnitelman tavoitteista on kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite. Vuoteen 2030 mennessä pyritään luonnoksessa esitetyin toimin vähentämään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 50 % vuoden 2005 tasosta. Tavoite saavutetaan, jos kaikki esitetyt toimet kyetään toteuttamaan. Vuoteen 2050 mennessä on suunnittelulle asetettu tavoitteeksi, että liikenteen päästöissä saavutettaisiin lähes nollataso, ja muuten päästäisiin hiilineutraalisuuteen. Voidaan kuitenkin kysyä, onko vähennysnopeus riittävä, kun otetaan huomioon kansallinen pyrkimys hiilineutraalisuuteen jo vuonna 2045 sekä Uudenmaan maakunnan ja useiden Helsingin seudun kuntien pyrkimys hiilineutraaliksi jo vuoteen 2035 mennessä. Vähennystavoitteen riittävyyttä on myös tarpeen pohtia uusimpien tutkimustulosten perusteella (IPCC 2018). Tutkimusten mukaan teollisuusmaiden tulisi vähentää päästöjään huomattavasti nopeammin kuin mitä Pariisin ilmastosopimuksessa (2015) on sitouduttu, jotta ilmaston lämpeneminen voitaisiin rajoittaa 1,5 asteeseen. Suomen valtio on sitoutunut Pariisin ilmastosopimuksen myötä EU:n päästörajoituksiin. Ehdotus Suomen päästövähennykseksi vuonna 2030 on -39% verrattuna vuoden 2005 tasoon.

Onkin siis todennäköistä, että vähennystavoitteet tiukkenevat jo ennen vuotta 2050 ja Helsingin seudun on kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja tavoitteita nopeammin. Tämä korostaa pikaista tarvetta toteuttaa esitettyjä vähennystoimia riittävän tehokkaasti.

Toimenpiteiden tehostamista tarvitaan myös kestävien kulkutapojen edistämisessä ja pyrittäessä sijoittamaan asuntoja ja työpaikkoja kestävän liikkumisen vyöhykkeille. Vaikka vuoteen 2030 mennessä ollaan edetty oikeaan suuntaan, ei kestävien kulkumuotojen osuudelle asetettua tavoitetta (kestävien kulkutapojen osuus seudun kulkutapajakaumasta on vähintään 70%) saavuteta tuohon vuoteen mennessä. Tämä heikentää osaltaan myös kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteen saavuttamista.
Koska luonnoksen avulla saavutetaan lähes kaikki asetetut tavoitetasot, on perusteltua, että vuosien 2030- 2050 suunnitelma jatkaa vuoden 2030 suunnitelman peruslinjoja:

- Kasvihuonekaasupäästöjä leikataan vuoden 2030 tasosta maankäytön ja liikenteen suunnittelulla, taloudellisten ohjauskeinojen avulla, uusia palveluita ja teknologioita kehittämällä ja hyödyntämällä, ruoan ja energian lähituotannolla, päästöjen kompensoinnilla sekä hiilinieluilla.
- Uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja niiden täydentymisalueille. Mahdollisia laajentumisalueita otetaan käyttöön, mikäli alueen edellytyksenä olevasta liikenneinvestoinnista on sitova päätös.
- Varmistetaan, että seudun asuntotuotanto on riittävää kasvavan väestön tarpeisiin ja mahdollistaa laadukkaan asumisen kaikille väestöryhmille.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kestäviin kulkumuotoihin pohjautuvaksi muodostamalla koko seudulle pitkän aikavälin raidevisio sekä sen toteuttamispolku. Joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena juna- ja metroverkosta alkaen.

Näiden toimien lisäksi vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon suunnitelmassa esitetyt tarkentavat toimet, jotka konkretisoivat hieman toteutusta. Koska kyseessä ovat vuodet 2030-2050, eikä toimien suuruusluokkaa ole esitetty, arvioinnissa pysytään yleispiirteisellä tasolla ja nostetaan esiin toimien tavoitteidenmukaisuus ja merkittävyys tavoitteiden kannalta. Monet toimenpiteet vaikuttavat usean eri tavoitteen saavuttamiseen. Toimet ovat myös kytkennässä

toisiinsa. Siksi arvioinnissa tarkastellaan toisiinsa liittyviä toimia yhdessä eri tavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta.

Maankäytön sijoittaminen tiivistävästi

Maankäytön sijoittaminen tiivistävästi tukee liikkumistarpeen vähentämistä ja kestävien liikkumismuotojen kilpailukykyä sekä luo suotuisia puitteita elinkeinoelämän toiminnalle ja elämäntapojen kestävyydelle.

Maankäytön sijoittaminen tiivistävästi ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja kestävillä kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi tukee liikkumistarpeen vähentämistä ja kestävien liikkumismuotojen kilpailukykyä sekä luo suotuisia puitteita elinkeinoelämän toiminnalle ja elämäntapojen kestävyydelle. Toimenpiteet ottavat huomioon kaupungistumiskehityksen jatkumisen vuoden 2030 jälkeen ja kestävien liikkumismuotojen kysynnän lisääntymisen. Lisäksi toimilla tuetaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä. Toimet tukevat eheää yhdyskuntarakennetta, mikä vähentää liikennetarvetta. Toimet tukevat myös yhteiskunnan toimivuutta tilanteessa, missä fossiilisten polttoaineiden hinta nousisi. Rakenteen tiivistymisellä on positiivisia vaikutuksia myös julkistalouteen, kun ylläpidettävä infra tai esimerkiksi joukkoliikenteen tarjoaminen on aiempaa tehokkaampaa asukasta kohden. Kun rakentamista keskitetään rajallisille alueille ja täydennetään vajaasti rakennettuja alueita, vähennetään infran rakentamistarvetta. Seudulla on tällöin paremmat mahdollisuudet säilyttää yhtenäisiä luonto- ja maisema-alueita sekä luoda edellytykset viheralueiden hiilinielujen säilymiselle.

Vuoden 2050 suunnitelmassa ei ole erikseen mainittu toimia, joilla vaikutettaisiin rakennusten energiankulutukseen tai fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen uusiutuvilla tai vähäpäästöisillä energialähteillä. Vuoden 2030 suunnitelmassa sen sijaan rakennusten energiatehokkuutta parannetaan olemassa olevassa asuntokannassa mm. peruskorjausten yhteydessä tehtävillä energiasaneerauksilla. Uudistuotannon energiatehokkuus varmistetaan lainsäädännöllä ja tukemalla lakia kunnianhimoisempia innovatiivisia kokeiluja. Lisäksi kehitetään ja hyödynnetään kestäviä energiatuotannon ratkaisuja (mm. paikalliset ja uudistuvan energiantuotannon ratkaisut). Koska kaikkia toimenpiteitä ei todennäköisesti kyetä tekemään runsaan 10 vuoden kuluessa, työ jatkunee suunnittelukaudella 2030-2050 ilmastotavoitteiden ohjaamana.

Kestävien kulkutapojen kysyntään vastaaminen

Kestävien kulkutapojen kysyntään vastaaminen edellyttää joukko- ja pyöräliikenteen infraa ja palveluita sekä kestävien kulkumuotojen yhteen toimivuutta.

Kestävien kulkutapojen kysyntään vastaaminen edellyttää luonnoksessa esitettyjä lisätoimia: joukko- ja pyöräliikenteen infraa ja palveluita sekä kestävien kulkumuotojen yhteen toimivuuden parantamista muun muassa solmupisteitä parantamalla ja informaatio-ohjauksella. Niillä edistetään yhtenäisesti toimivan seudun ja sujuvien matkaketjujen syntymistä. Sujuvia matkaketjuja tarvitaan, jotta raideliikenteen lisäämisen myötä syntynyttä joukkoliikenteen verkostomaisuutta voidaan edelleen kehittää. Matkaketjut mahdollistavat MAL-vision mukaisten omailmeisten keskusten verkoston rakentumisen ja turvaavat työmatkat myös kauempana raideliikenteestä. Matkaketjujen sujuvoittamiseksi tarvitaan vaihtojen parantamista paitsi metron ja junan, myös bussiliikenteen sekä tulevaisuudessa syntyvien ja vähitellen teknologian kehittymisen myötä lisääntyvien uusien liikennepalveluiden välillä. Matkaketjujen sujuvuus on tärkeää, koska vaihdollisten yhteyksien määrä todennäköisesti nousee. Toimenpiteillä on monipuolisia positiivisia

vaikutuksia saavutettavuuteen, liikkumismahdollisuuksiin ja arjen sujuvuuteen, mutta vaikutusten voimakkuus riippuu vahvasti siitä, millä tavoin ja millaisin resurssein toimenpiteitä toteutetaan.

Raideinvestoinnit ja joukkoliikenteen integrointi

Suunnitellut raideinvestoinnit ja joukkoliikenteen integrointi tukevat arjen sujuvuutta sekä sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta.

Suunnitellut raideinvestoinnit ja joukkoliikenteen integrointi kokonaisuutena -myös poikittaisin yhteyksin- luovat perustan verkostomaisuuden edelleen kehittymiselle ja raideliikenteen kapasiteetin riittävyydelle seudun kasvaessa ja asutuksen tiivistyessä. Nämä toimet tukevat arjen sujuvuutta sekä sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta. Verkostomaisuudella on suuri vaikutus seudun kilpailukyvylle ja elinkeinoelämälle, sillä uusien sujuvien yhteyksien kautta työvoiman saavutettavuus paranee. Joukkoliikenteen integroinnin lisäksi ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla vähennetään liikenteen määrää ja vaikutetaan sen ajoittumiseen. Tehdyissä laskelmissa sen merkitys sujuvuuden ja tavoitteiden saavuttamisen kannalta on merkittävä.

Palvelujen ja teknologioiden kehittäminen ja hyödyntäminen

Palvelujen ja teknologioiden kehittämisellä ja hyödyntämisellä vaikutetaan työmatkoihin, asiointi- ja ostosmatkoihin sekä kuljetustarpeen syntyyn.

Vaikka työn tekemisen tavat monipuolistuvat ja osa työhön liittyvästä liikkumistarpeesta korvaantuu tietoliikenneyhteyksillä, hyvä saavutettavuus ja toimintojen kasaantuminen ovat jatkossakin tärkeitä elinkeinoelämän toiminnalle. Työn tekemisen muutosten vaikutukset liikkumistarpeisiin ja liikennemääriin on vaikeasti arvioitavissa. Osaltaan muutos vaikuttanee ruuhkahuippuja tasoittavasti. On kuitenkin huomion arvoista, että jo nyt valtaosa liikkumisesta on muuta kuin työmatkaliikennettä. Suunnitelma sisältääkin toimia, joilla **palvelujen ja teknologioiden kehittämisellä ja hyödyntämisellä** vaikutetaan asiointi- ja ostosmatkoihin ja kuljetustarpeen syntyyn. Myös liikennevirtaa ja kuljetuksia pyritään optimoimaan. Keskeisen tie- ja katuverkon tulee mahdollistaa automaattiajaminen sekä muut turvallisuutta ja ympäristöä merkittävästi parantavat ratkaisut. Liikenteen automatisaatio ja siihen varautuminen etenee jo, mutta automaattiajamisen on arvioitu lisääntyvän merkittävästi 2030-luvulla ja sen jälkeen. Teema tulee ottaa huomioon kaikessa liikenteen suunnittelussa, ja pitää huolta, että muutokset vievät liikennejärjestelmää entistä kestävämpään suuntaan.

Liikenteen ja maankäytön yhteensovitettu suunnittelu

Liikenteen ja maankäytön yhteensovitettu suunnittelu mahdollistaa kasaantumisesta saatavia hyötyjä ja tehostaa olemassa olevan kapasiteetin hyödyntämistä.

Seudun taloudellisen tehokkuuden kannalta tärkeitä ovat esitetyt toimet **liikenteen ja maankäytön yhteensovitetusta suunnittelusta** sekä uuden maankäytön tiivistämisestä. Ne mahdollistavat kasaantumisesta saatavia hyötyjä ja olemassa olevan kapasiteetin hyödyntämistä. Kapasiteetin hyödyntämistä tukevat myös toimet, joilla liikennevirtaa ja kuljetuksia optimoidaan. Taloudellista tehokkuutta parantavat toimet, joilla lisätään työmarkkinoiden toimivuutta. Esimerkiksi saavutettavuus paranee, kun raideliikennettä ja matkaketjujen toimivuutta kehitetään. Seudun

toimivuuden takaamiseksi myös jatkossa tarvitaan seudun kasvun ohjaamista kestävän liikkumisen vyöhykkeille ja liikennemäärien hallintaa. Suunnitelmassa näihin pyritään vaikuttamaan muun muassa ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla.

Raidevisio ja toteuttamispolku

Pitkän aikavälin raidevisio ja toteuttamispolku luovat pohjan seudun sisäisen ja ulkoisen saavutettavuuden kehittämiselle.

Taloudellisen ohjauksen tueksi tarvitaan tarjontaa, joka voi luoda kilpailukykyisen ja kestävän vaihtoehdon oman auton käytölle. Keskeisen rungon tarjonnalle muodostaa raideliikenne, mutta miten sitä eri alueilla täydennetään ja mitkä ovat toteuttamispolut siirryttäessä siihen eri alueilla, vaatii lisäpohdintaa. Onkin ehdotetun mukaisesti tarpeen luoda **pitkän aikavälin raidevisio ja toteuttamispolku**, jotka luovat pohjan seudun sisäisen ja ulkoisen saavutettavuuden kehittämiselle sekä mahdollisuuden omailmeisten keskusten väliselle toimivalle liikenteelle.

Raidevisio ja toteuttamispolku ovat myös tarpeen, jotta tulevaisuudessa voidaan ohjata **seudun keskukseen suuntautuva työmatkaliikenne raiteille** vaarantamatta arjen sujuvuutta. Tarvitaan myös kokonaiskuva nopeiden säteittäisten yhteyksien ja niitä täydentävien poikittaisten yhteyksien kehittämisestä. Lisäksi seudullisten raideyhteyksien kehittäminen on tarpeen liittää seudun kilpailukyvyn kannalta oleellisiin valtakunnallisiin ja kansainvälisiin yhteyksiin niin, että noista yhteyksistä saadaan seudulle mahdollisimman suuri vaikuttavuus. **Nopeat junayhteydet** vaikuttavat seudun laajenemissuuntiin ja siihen, millä aikavälillä hankkeet on tarkoituksenmukaista toteuttaa, jotta saadaan riittävä asukastiheys palvelujen käyttäjiksi. Vision määrittelyssä on tarpeen jatkaa tiivistä MAL-yhteistyötä ja muodostaa siinä seudun ja valtion yhteinen näkemys riittävän kunnianhimoisesta mutta realistisesta raideliikenteen verkosta. Raideyhteyksien kehittäminen on tärkeää kaikkien valmistelutyön aikana esiin nousseiden skenaarioiden näkökulmasta (MAL 2019-ilmiöt ja skenaariot):

- Jos kasvu jatkuu nykytahtiin ja suurin osa kasvusta on muuttoliikettä muualta Suomesta sekä maahanmuuttoa (Jatkumo), muodostuvat yhteydet muualle Suomeen ja seudun kasvun hallinta ja suunta tärkeäksi.
- Jos teknologinen kehitys nopeutuu ja rakennetaan huippunopeat raideyhteydet (Tesla), on olennaista tarkastella valtakunnallisen ja seudullisen raideliikenteen yhdistämistä ja muuta liikennejärjestelmän kokonaisuutta sekä uusien liikennepalveluiden roolia siinä.
- Jos väestö ikääntyy ja elämäntavoissa korostuu työn, vapaa-ajan ja harrastamisen kytkeytymien toisiinsa (Toukola), korostuvat tarkasteluissa keskusten kehittäminen, palvelut ja niiden väliset yhteydet sekä verkoston toimivuus.
- Jos taas väestön kasvu on ennakoitua suurempaa (Blade Runner), tarjoaa raideliikenteeseen perustuva kokonaisuus tehokkaimman ratkaisun kasvavalle liikkumistarpeelle ja pohjan riittävälle asuntotuotannolle hyvin saavutettavissa olevilla alueilla.

Seudun väestön kasvun suuntaamiseksi ja houkuttelevuuden turvaamiseksi tarvitaan näkemystä, miten jatketaan maankäytön kehittämistä tulevaisuudessa ja miten seudun laajentuminen kannattaa toteuttaa, jotta tavoitteet saavutetaan ja eri muutostekijöiden vaikutukset otetaan huomioon. Tavoitteiden, erityisesti liikenteen päästöjen vähentämistavoitteiden kannalta on oleellista, että **uusia laajentumisalueita** otetaan käyttöön vain, mikäli alueen edellytyksenä oleva liikenneinvestointi todella tehdään. Vuoden 2030 tilanteessa laajentumisalueiden asukastiheydet eivät tue kannattavan

joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä eivätkä palvelujen muodostumista lähelle asumista. Samalla seudulla on alueita, joilla on joukkoliikenteen järjestämisen kannalta hyvä asukastiheys, mutta joukkoliikenteen palvelutaso ei kuitenkaan riitä houkuttelemaan käyttäjiä. On tarpeen kytkeä **asuminen ja joukkoliikenteen kehittäminen** toisiinsa tavoitteiden saavuttamiseksi sekä kasvihuonekaasujen vähentämisessä että maankäytön tiivistämisessä. Yhteinen kehittäminen antaa pohjan **maankäytön laajentumisalueiden hyödyntämiselle ja on keskeinen tehtäessä suuria kynnysinvestointeja seudun kasvaessa.**

Resurssi- ja ekotehokkuus

Resurssi- ja ekotehokkuuden näkökulmasta on hyvä täydentää vajaasti rakennettuja asemanseutuja ja keskuksia sekä tehostaa maankäyttöä olemassa olevien ratojen varrella.

Ennen uusien raideyhteyksien rakentamista on resurssi- ja ekotehokkuuden näkökulmasta hyvä **pitäytyä rakentamisessa vajaasti rakennettujen asemanseutujen ja keskusten täydentämisessä sekä rakentaa uusia asemia ja maankäyttöä olemassa olevien ratojen varrelle.** Lisärakentaminen luo mahdollisuuksia alueen kokonaisuuden kehittämiselle. Kehittämisen yhteydessä alueelle saadaan lisäpanosta, jolloin voidaan huolehtia alueen turvallisuudesta ja viihtyisyydestä. Siten alue säilyy houkuttelevana työpaikkojen, asukkaiden ja palveluiden sijoittumiselle.

Keskukset ja joukkoliikenteen solmukohdat ovat houkuttelevia palveluiden sijoittumiskohteita jo nyt. Suunnitelmassa **vähittäiskauppaa ja palveluja ohjataan keskuksiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin.** Näin ihmisten on mahdollisista saada palvelut läheltä kävely- ja pyöräilyetäisyydeltä sekä osana matkaketjuja, millä on merkitystä arjen sujuvuuden ja päästötavoitteen kannalta. Kuitenkin on tärkeää huolehtia muuallakin seudulla riittävästä asukastiheydestä, jotta lähipalveluja on saatavissa, eikä palveluiden keskittyminen johda etäisyyksien ja liikkumistarpeen kasvuun. Palvelujen saavutettavuus ja joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen ovat erityisen tärkeitä eriytymisuhan alla oleville alueille, mutta myös alueen ikääntyvälle väestölle. Seudun houkuttelevuuden ja eriytymiskehityksen estämiseksi on ehdotettu **asuntotuotannon riittävyydestä huolehtiminen** keskeinen toimenpide samoin kuin **joukkoliikennehankkeiden kohdistaminen eriytymisuhan alla oleville alueille**. Toimet parantavat alueiden saavutettavuutta. Kun lisäksi huolehditaan suunnitelman mukaisesti elinympäristön ja asuntokannan laadusta, lisätään alueiden houkuttelevuutta kaikille väestöryhmille. Näin menetellen vaikutetaan alueiden välisiin eroihin ja ehkäistään MAL-suunnittelun käytössä olevin keinoin sosiaalista eriytymistä.

Hiilineutraalisuus

Hiilineutraalisuuden saavuttaminen edellyttää maankäytön ja liikenteen suunnittelun lisäksi teknologisten mahdollisuuksien täyttä hyödyntämistä, liikkumistapoihin vaikuttamista sekä energiatehokkaiden palveluiden kehittämistä.

Edellä olevat toimenpiteet, joilla yhdyskuntarakennetta eheytetään ja kestävien liikennemuotojen erityisesti raideliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn liikenteen osuutta liikkumisessa kasvatetaan muun muassa infraa ja matkaketjujen toimivuutta parantamalla, ovat **tärkeitä**

kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen kannalta. Maankäytön ja liikenteen suunnittelulla voidaan oleellisesti vaikuttaa liikennetarpeen syntyyn sekä kestävien liikennemuotojen käyttöön pidemmällä aikavälillä. Myös **uusia teknologioita ja palveluja hyödyntämällä** voidaan vähitellen vaikuttaa ihmisten liikkumiseen ja kuljetuksiin. Haaste on kuitenkin suuri, sillä vuoteen 2050 mennessä on kunnissa ja seudulla asetettu tavoitteeksi hiilineutraalisuus ja esimerkiksi maankäytön keinot vaikuttavat hitaasti. Tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaankin toimia välittömästi, kuten vuoden 2030 suunnitelmassa on esitetty. Lisäksi liikennesuoritetta lisäävien päätösten tekemistä tulee välttää, ellei toimi ole jostain muusta erittäin hyvin perustellusta syystä tarpeen tehdä.

Hiilineutraalisuuden saavuttaminen edellyttää maankäytön ja liikenteen suunnittelun lisäksi teknologisten mahdollisuuksien täyttä hyödyntämistä, liikkumistapoihin vaikuttamista sekä energiatehokkaiden palveluiden kehittämistä. Hiilivapaan tai vähähiilisen käyttövoiman, erityisesti sähkön hyödyntäminen sekä erilaiset edistämiskeinot, joilla vaikutetaan liikkumisen tarpeeseen (palveluiden saamiseen) ja liikkumisvalintoihin, ovat kaikki tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. **Haasteena on saada oikean suuntaisten toimien voimakkuus riittäväksi tavoitteiden saavuttamisen kannalta.** Taloudellisen ohjauksen merkitys on siinä suuri. Muutoksen suuruuden vuoksi tarvitaan niin keppejä kuin porkkanoitakin. Vuonna 2030 on hyvässä lykyssä saavutettu vasta puolet liikenteen vähennystavoitteesta. Vaikka kahdenkymmenen vuoden aika (2030-2050) periaatteessa riittäisi uuden ajoneuvoteknologian vakiintumiseen, muun muassa siirtymiseen lähes hiilettömään käyttövoimaan, tehdyt kansalliset arviot päästökehityksestä eivät tue näin nopeaa kehittymistä. Siksi esitys **vähäpäästöisten teknologioiden tukemisesta** osaltaan on tarpeen kehityksen nopeuttamiseksi.

Uusien palvelujen kehittäminen ja teknologioiden hyödyntäminen ovat keskeisessä roolissa niin liikenteen kuin rakennustenkin energiankulutusta ja päästöjä vähennettäessä. MAL-suunnittelun keinot toimien toteutuksessa ovat rajalliset, mutta on tärkeää tunnistaa keinoja, joita seutu tarvitsee tavoitteeseen päästäkseen, jotta näitä keinoja voidaan edistää muissa yhteyksissä riittävästi. Puhtaamman teknologian nopea käyttöönotto edellyttää lainsäädännön kehittämistä ja taloudellista tukea, kuten verotusta, hankinta- ja muuntotukea. Taloudellisen ohjauksen suuruudesta ja muista toimenpiteistä lähivuosina saataneen suuntaa liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportissa joulukuussa 2018. Taloudellisen ohjauksen merkitys on luonnoksessa tunnistettu. Siinä esitetään taloudellisen ohjauksen keinoja, joilla vaikutetaan liikenteen määrään, kulkumuotojen valintaan ja puhtaamman teknologian käyttöön. Hinnoittelun määrä ja kohdennusta säädetään vaikutusten perusteella. Kuntien yhteistyöllä ja niiden maankäytön ja liikenteen suunnittelulla sekä muutosta tukevalla taloudellisella ohjauksella voidaan nopeuttaa teknologioiden käyttöönottoa. Kuitenkin päätös teknologian käyttöönotosta jää pitkälle yksityisten kansalaisten ja yritysten vastuulle. Jatkototeutuksessa onkin tarpeen etsiä toimintatapoja, joilla eri toimijoiden yhteistyöllä voitaisiin nopeuttaa vähennyskehitystä.

Raideliikenteen edelleen kehittäminen on tärkeä keino kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä kasvavalla seudulla. Esitettyjen raidevision ja toimenpidepolun avulla voidaan etsiä seudun kehitykseen sopivaa mahdollisimman kattavaa raideliikenneverkkoa, lisätä kapasiteettia ja sovittaa maankäyttöä sen kanssa yhteen. Näin saadaan uusia alueita kestävän liikenteen piiriin ja mahdollistetaan autoriippumattomuus, mikä on tarpeen varsinkin, jos väestön kasvu seudulla on odotettua suurempaa. Raideliikenteen kehittämistä puoltaa sen vähäpäästöisyyden lisäksi se, että raideliikenteen varrella asuvien autonomistus on selvästi vähäisempää kuin muualla seudulla.

Vuosien 2030-2050 suunnittelu perustuu tilanteeseen, joka muodostuu erilaisten muutostekijöiden ja toteutettujen toimien yhteisvaikutuksena. Kun arvioidaan seudun tilannetta yli 30 vuoden päähän, monet tekijät voivat muuttua ja niiden vaikutusta on vaikea arvioida. Koska maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittäminen vaikuttavat vähitellen, on tärkeää muodostaa systemaattinen ja jatkuva toimintalinja, jolla edetään niin, että voidaan saavuttaa ne tavoitteet, jotka tiedetään olevan relevantteja tulevaisuudessakin. Vuoden 2030 suunnitelma ja vuosien 2030-2050 toimet muodostavat tällaisen jatkumon. Tiedetään, että kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen ovat relevantteja kysymyksiä koko tämän vuosisadan. Asuntotuotannon riittävyys ja laadukkuus sekä kestävän liikkumisen edistäminen ja siihen liittyen uuden maankäytön sijoittaminen tiiviisti ja kestävästi ovat kaikkien MAL-tavoitteiden näkökulmasta keskeisiä. Tavoitteena on, että seutu olisi houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva, ihmisten arki sujuisi, eläminen olisi terveellistä ja turvallista, eikä alueiden eriytyminen kasvaisi. MAL-suunnitteluyhteistyö antaa mahdollisuuden tarkastella eri tavoitteiden saavuttamista ja toimenpiteistä muodostuvaa kokonaisuutta sekä mukautua toimintaympäristön muutoksiin. Yhteistyötä tarvitaan jatkossa monien toimien konkreettisessa toteutuksessa.

11 Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta

Suunnitelman toteuttaminen

MAL 2019 -suunnitelmassa pyritään realistiseen ja konkreettiseen tavoitevuoteen 2030 tähtäävään toimenpiteiden suunnitteluun ja toteuttamiseen. Suunnitelmassa määritetään tavoitteiden saavuttamista palveleva maankäytön ja asumisen kehittäminen sekä niitä tukevat liikennejärjestelmän toimenpiteet. Suunnitelman pohjalta valmistellaan ja solmitaan vuoden 2019 aikana MAL-sopimus 2020-2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. Sopimuksen myötä vahvistetaan kuntien keskinäistä sekä seudun ja valtion välistä yhteistyötä suunnitelman toimenpiteiden toteuttamiseksi. MAL-sopimuksen solmiminen ja asteittainen toteuttaminen konkretisoi suunnitelman. HLJ-toimikunnan alaiset seudulliset liikenteen yhteistyöryhmät edistävät toteuttamista omilla vastuualueillaan. Maankäytön ja asumisen seudulliset yhteistyöryhmät ovat avainroolissa oman vastuualueen toimenpiteiden edistämisessä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan ensimmäistä kertaa seuraavalla hallituskaudella (2019-). Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman ja MAL-sopimuksen tulisi olla keskeisiä lähtökohtia sen valmistelulle. MAL-suunnitelma ja -sopimus tulee yhteensovittaa valtakunnallisen 12–vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun. Myös vaikutusten arvioinnin ja seurannan osalta yhteistyöllä voidaan palvella molempia suunnitelmia.

Suunnitelma valmistuu kevään 2019 aikana, jonka jälkeen on tarpeen viestiä suunnitelmasta ja sen sisältämistä toimenpiteistä kattavasti eri keinoin. Suunnitelma on vaikuttava, kun seudun asiantuntijat ja luottamushenkilöt tuntevat suunnitelman sisällön, kokevat suunnitelman omakseen ja sitoutuvat sen toteuttamiseen. Myös vaikutusten arvioinnin aineistojen hyödyntäminen on tärkeää. Suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin aineistoja tullaan jakamaan myös erillisen karttasovelluksen avulla, jolloin aineistojen joustava hyödyntäminen on mahdollista kaikille kiinnostuneille.

Suunnitelman ja sen liiteaineistona olevien toimenpidekorttien viimeistelyssä tullaan jokaiselle toimenpiteelle määrittelemään vastuutahot, jotta myös niiden seuranta on helposti mahdollista.

Suunnitelman seuranta

MAL-sopimuksen seuranta tapahtuu sopijaosapuolten edustajien vuosittaisen seurantakokouksen sekä sen valmistelusta vastaavan MAL-sihteeristön toimesta. HSY vastaa seuranta-aineiston ylläpidosta ja koordinoinnista. Maankäytön ja asumisen seurantatiedon tuottamista varten on perustettu MAL-seurantatietoryhmä, jonka puheenjohtajana toimii HSY. Liikenteen seurantatiedot tuottaa Helsingin seudun liikenne (HSL) yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. HSY vastaa yhteisten seurantaraporttien kokoamisesta. MAL-sopimuksen seuranta on ollut systemaattista ja kattavaa jo edellisellä sopimuskaudella, ja seurantaa on tarkoituksenmukaista jatkaa ja kehittää edelleen.

Suunnitelman tavoitteet ja tavoitetasot ovat seurannan lähtökohtana. Seurannassa on tarpeen näyttää, kuinka hyvin toimenpiteitä toteutetaan suunnitelman mukaisesti ja saavutetaanko

tavoiteltuja vaikutuksia. Seurannan kehittämisessä on tärkeää hahmottaa maankäytön, asumisen ja liikenteen kokonaisuus siten, että luodaan kokonaisvaltainen kuva seudun kehityksestä. Päämittareilla ja tukimittareilla on ollut MAL 2019 –suunnitelman vaikutusten arvioinnissa tärkeä rooli. Mittarit ja niiden muodostaminen on tullut vaikutusten arvioinnissa tutuksi, ja niiden hyödyntäminen on perusteltua myös jatkossa. Liikennemallia on kehitetty siten, että mittariarvoja saadaan laskettua suoraviivaisesti.

Liikenteen päästövähennystavoite on velvoittava MAL 2019 -suunnitelmassa. Päästökehitys on keskeinen seurannan kohde jatkossa. Yksi näkökulma päästöjen tarkasteluun on liittää systemaattinen päästötarkastelu kaikkiin seudun maankäyttö- ja liikennehankkeisiin, kaikilla suunnittelutasoilla. Tällöin saadaan laajaa ja kattavaa tietoa liikenteen päästökehityksestä Helsingin seudulla. Kasvihuonekaasupäästöjen arviointi ja seuranta tulee kaikessa suunnittelussa muuttumaan tiukkenevien tavoitteiden myötä yhä systemaattisemmaksi, ja MAL-seurannassa voidaan näyttää tietä seurannan kehittämisessä.

12 Liitteet

LIITE 1 Päämittarit

LIITE 2 Tukimittarit

LIITE 3 Täydentävät arviointimenetelmät

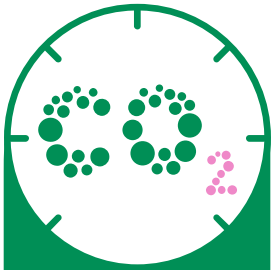
LIITE 4 Liikenne-ennustemallin kuvaus

LIITE 5 MAL 2019 -ennusteet

LIITE 1
MAL 2019 -luonnos
Päämittaritasot
30.10.2018

MAL 2019 -päämittarit tavoitetasoineen 1/2

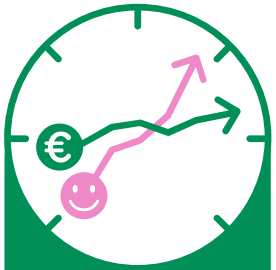
MAL 2019



Liikenteen kasvihuone-kaasupäästöt vähenevät vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä [CO_2]

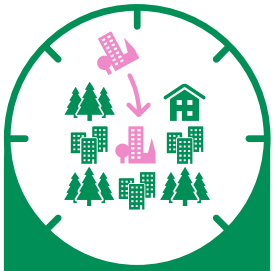
Työvoiman saavutettavuus paranee vähintään 10 % nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä

Alueiden väliset erot pienenevät nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä eikä sosiaalinen eriytyminen kasva vuoteen nykytilanteesta vuoteen 2030



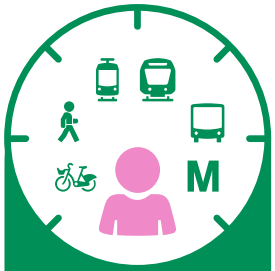
Yhteiskunta-taloudellinen tehokkuus: järjestelmä-tasolla tehtävän kehittämisen hyöty-kustannus – suhde on yli 1

MAL 2019 -päämittarit tavoitetasoineen 2/2



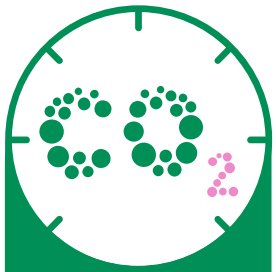
Asunto-tuotannosta vähintään 90 % kohdistuu seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille

Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus seudun kulkutapa-jakaumasta on vähintään 70 %



Väestöstä vähintään 85% sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille

Lähes kaikki tavoitetasot saavutetaan MAL 2019 -luonnoksen toimenpiteillä



Liikenteen kasvihuone-kaasupäästöt

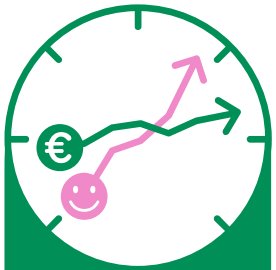
Tavoite -50%
Luonnos -50%
(Ve 0 -33%)

Työvoiman saavutettavuus

Tavoite +10%
Luonnos +14%
(Ve 0 +8%)

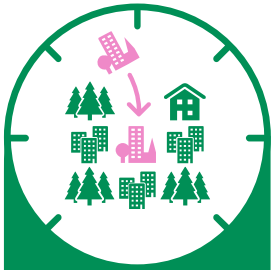
Alueiden väliset erot pienenevät ja sosiaalinen eriytyminen ei kasva

Luonnos: toimenpiteillä edistetään myönteisesti kehitystä



Yhteiskunta-taloudellinen tehokkuus

Tavoite 1,0
Luonnos 2,9



Asunto-tuotannon kohdistuminen ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille

Tavoite 90%
Luonnos 94 %

Kestävien kulkutapojen osuus

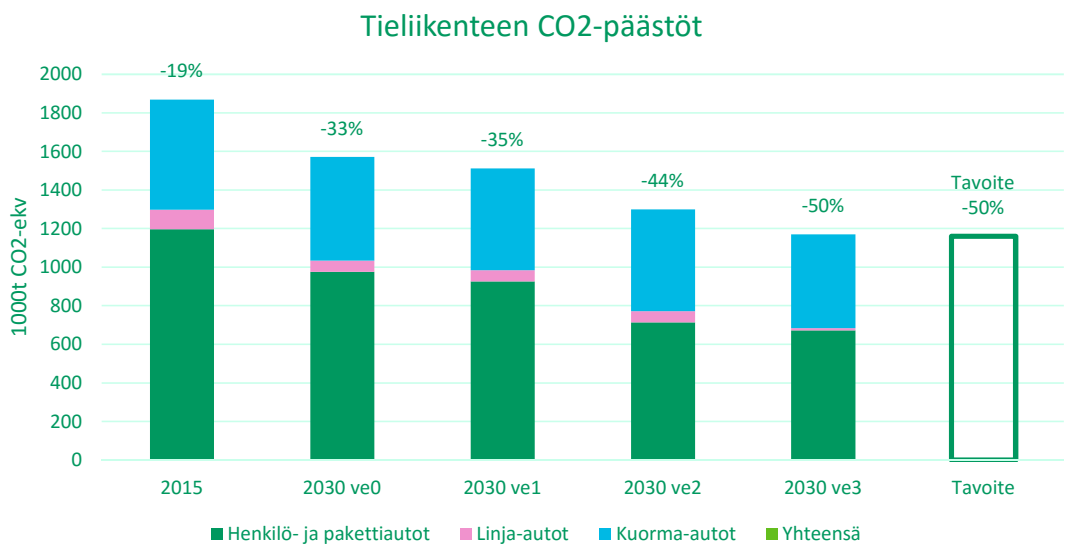
Tavoite 70%
Luonnos 65 %
(Ve 0 57 %)

Väestö sijoittuminen kestävän liikkumisen vyöhykkeillä

Tavoite 85 %
Luonnos 90 %
(Ve 0 82 %)

Päämittari: Liikenteen CO2-päästöt

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

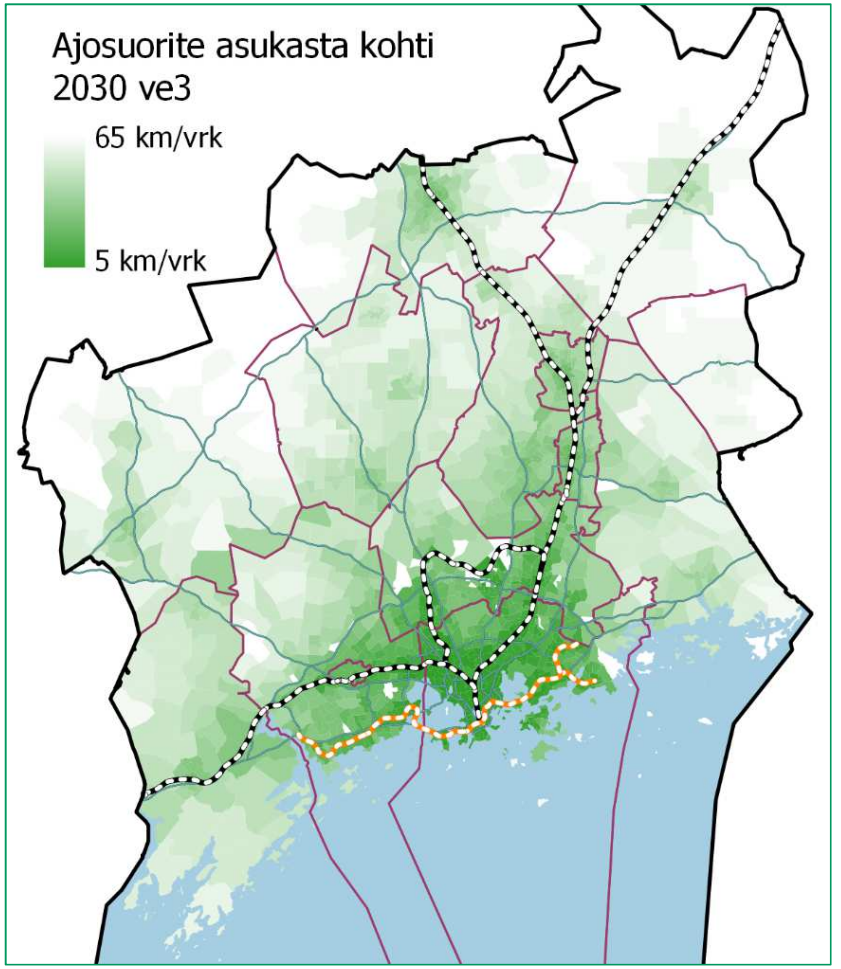
- Kehitykseen vaikuttaa erityisesti ajoneuvotekniikan oletettu kehitys (esim. tiemaksun alennus vähäpäästöisille autoille vaikuttaisi todennäköisesti merkittävästi autokantaan)
- Hinnoittelu ja bulevardisointi vähentävät suoraan ajoneuvosuoritetta
- Muihin kulkumuotoihin kohdistuvat toimenpiteet vaikuttavat ajoneuvosuoritteeseen vain epäsuoraisesti

Vaikutuskeinot

- Ajoneuvotekniikan kehityksen ja uusiutuvien polttoaineiden käytön edistäminen (esim. tiemaksun ja pysäköintimaksujen alennukset sekä kaistaetuudet vähäpäästöisille autoille, latausinfra)
- Autoilun ja joukkoliikenteen hinnoittelu (tiemaksun tulojen käyttö lippuhintojen laskemiseen)
- Uuden maankäytön sijoittaminen sekä joukkoliikenteen yhteyksien ja palvelujen kehittäminen

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Liikenteen CO2-päästöjen kokonaismäärä (tonnia/vuosi). HELMET-mallilla ennustetut tieliikennesuoritteet ja arvio CO2-yksikköpäästöjen kehityksestä vuoteen 2030. (Lipasto/ LIISA-tietokanta)



Taustatiedot sähköautojen osuudesta päästöihin

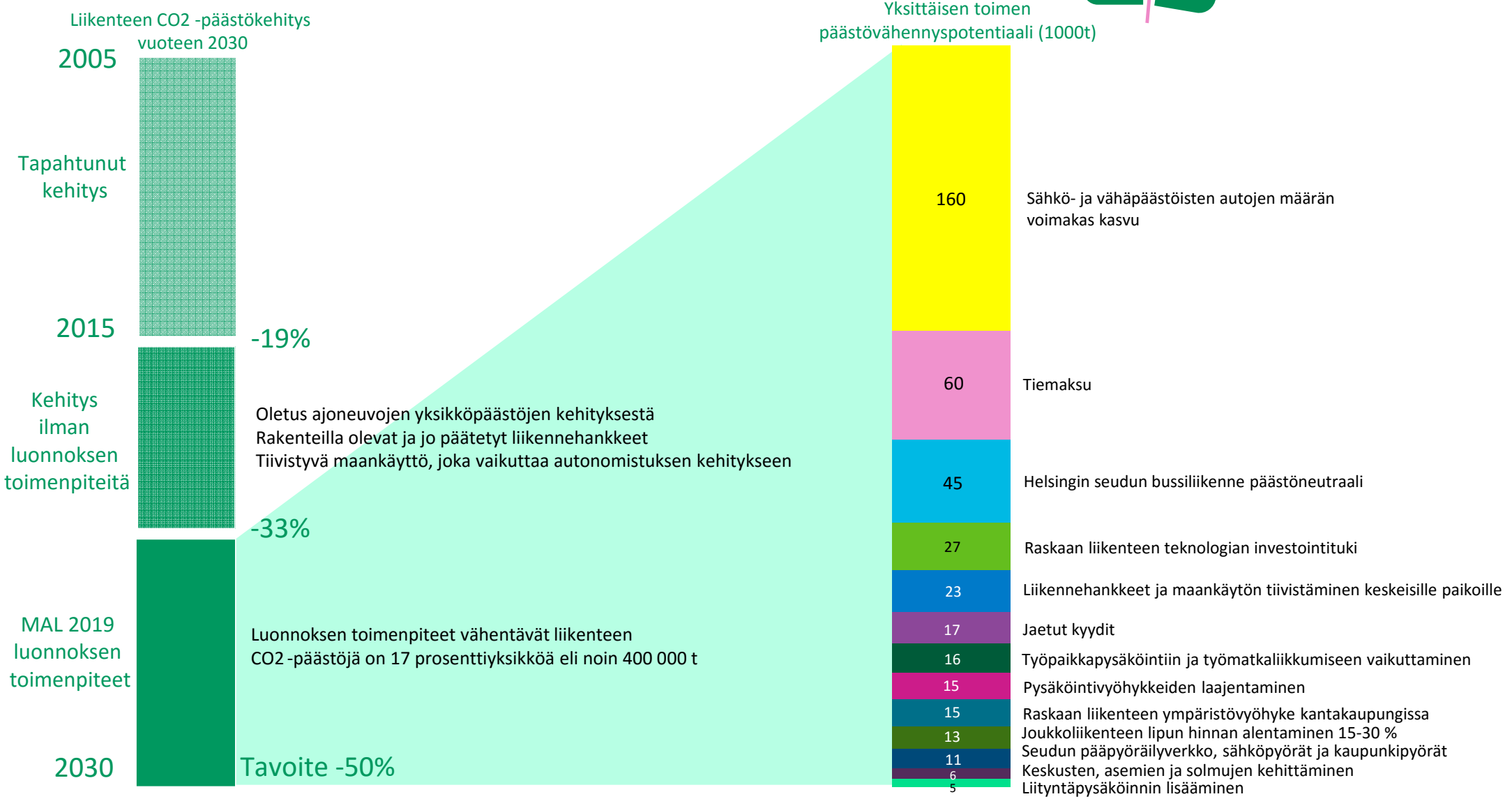
- → Valtioneuvoston selonteossa kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030 on esitetty tavoitteeksi vähintään 250 000 täyssähköautoa ja ladattavaa hybridiä.
- → VE2-VE3 on tarkasteltu samankaltaisella kasvulla. Oletettu että 20% seudun autoista on sähköautoja (20% suoritteesta sähköautoilla)
- → Sähköauton päästöksi laskettu 15 g CO2 / ajon.km [1]
- → Laskelmaan liittyy monia epävarmuuksia (mm. sähköautojen osuus Helsingin seudulla suhteessa koko maahan, sähköautojen lisääntymisen vaikutukset muihin kuin henkilöautoihin)

Tarkastelussa käytetyt päästökertoimet:

Päästöt (g/ajon.km)	Henkilöautot	Pakettiautot	Linja-autot	Kuorma-autot
Lipasto v. 2016 (nykytila)	152	279	949	675-2199
LIISA v. 2030 (VE0, VE1)	109	134	562	652
VE2	91	134	562	652
VE3	91	134	0 (562)	639

[1] Liikennejärjestelmän tehokkaimmat keinot ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi Helsingin seudulla -selvityksessä käytetty päästömäärä

Toimenpiteet liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä Helsingin seudulla



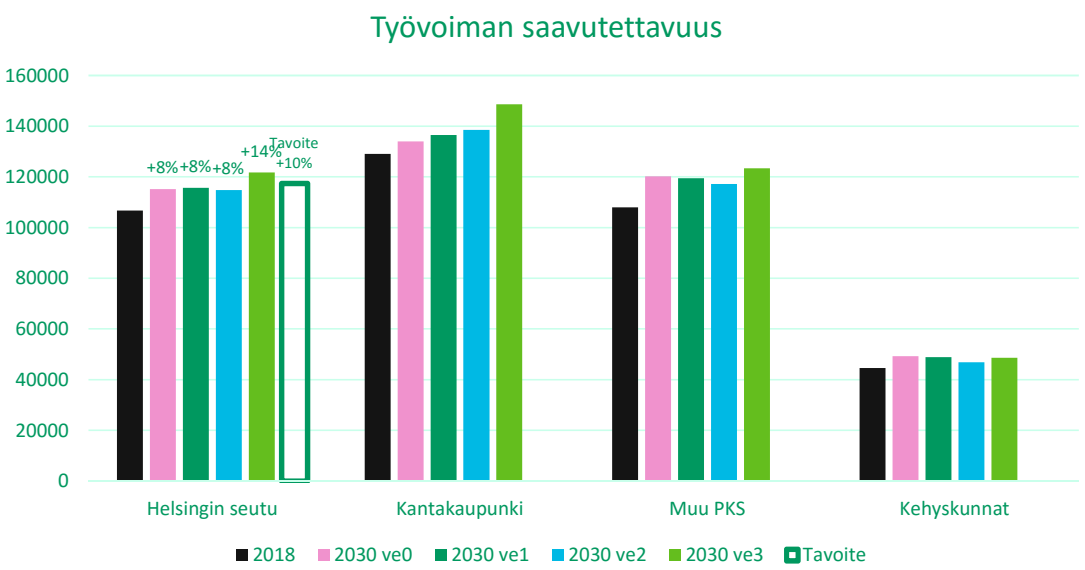
Toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen CO2 -päästöihin on arvioitu liikennemallin avulla ja erilaisia oletuksia tekemällä asiantuntija-arvioihin perustuen. Alla on kuvattu tarkemmin, miten toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen CO2-päästöihin on arvioitu:

MAL 2019

- → Sähkö- ja vähäpäästöisten autojen määrän voimakas kasvu: Kuvattu kalvolla 6.
- → Tienkäyttömaksut: Vaikutuksia on arvioitu vuonna 2016 valmistuneen Ajoneuvoliikenteen hinnoitteluselvityksen (HLJ 2015) mukaisena porttijärjestelmänä.
- → Helsingin seudun bussiliikenne päästöneutraali: arvioitu, että HSL-alueen bussien päästöt ovat 0, Helsingin seudulla muut bussit 562 g/ajon.km.
- → Raskaan liikenteen teknologian investointituki: arvio, että raskaiden ajoneuvojen yksikköpäästöt laskevat 5 %
- → Liikennehankkeet ja maankäytön tiivistäminen keskeisille paikoille: luonnoksen liikennehankkeet ja asuntostrategiaan perustuva maankäyttö
- → Jaetut kyydit: arvioitu, että vähentävät henkilöautojen ajosuoritetta 2 %
- → Työpaikkapysäköintiin ja työmatkaliikkumiseen vaikuttaminen: yli sadan hengen työpaikoissa oletetaan -10 % ajosuoritevähennystä
- → Raskaan liikenteen ympäristövyöhyke kantakaupungissa: kantakaupungissa alkavat ja sinne päätyvät kuljetukset -30 % päästövähennys
- → Pysäköintivyöhykkeen laajentaminen: pysäköinti maksullinen kaikissa asiointipaikoissa (vähintään 1 euro tunnissa) koko Helsingin kaupungissa ja tärkeimmissä keskuksissa pääkaupunkiseudulla sekä työmatkoille Helsingin kantakaupungissa
- → Joukkoliikenteen lippujen hinnan alentaminen: Joukkoliikenteen lipunhintoja koko Helsingin seudulla alennetaan keskimäärin 15-30 % alueen mukaan. Kuntien subventio joukkoliikenteeseen pysyy edelleen korkeintaan 50 %:ssa. Toimenpide rahoitetaan tiemaksujen tuotoilla siten, että 30 % tiemaksutuotoista kohdistetaan lipun hintojen alentamiseen huomioiden erityisesti ne alueet, joiden asukkaisiin tiemaksut vaikuttavat eniten. Hintojen alentaminen voi koskea julkisesti hankittua tai tuettua liikennettä, mutta ei markkinaehtoista liikennettä.
- → Seudun pääpyöräilyverkko, sähköpyörät ja kaupunkipyörät: pyöräliikenteen pääverkko (0,4 % päästövähennys) (selvitetty aiemmin), sähköpyörien edistäminen (oletus että 1,3 % asukkaista korvaavat automatkoja viikoittain) sekä seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä (oletus että 0,8 % asukkaista korvaavat automatkoja viikoittain)
- → Keskusten, asemien ja solmujen kehittäminen: oletettu 0,4 % päästövähennys (yhtä suuri vaikutus kuin pyöräliikenteen pääverkolla).
- → Liityntäpysäköinnin lisääminen: liityntäpysäköinti vähentää noin 4 500 tonnia liikenteen CO2 -päästöjä vuonna 2025, mikä tarkoittaa noin 0,4 % vähennystä. Tätä oletusta on käytetty myös tässä arvioinnissa. Lähde: HSL:n selvitys: Liityntäpysäköinnin vaikutuksia liikenteen hiilidioksidipäästöihin (HSL 2017).

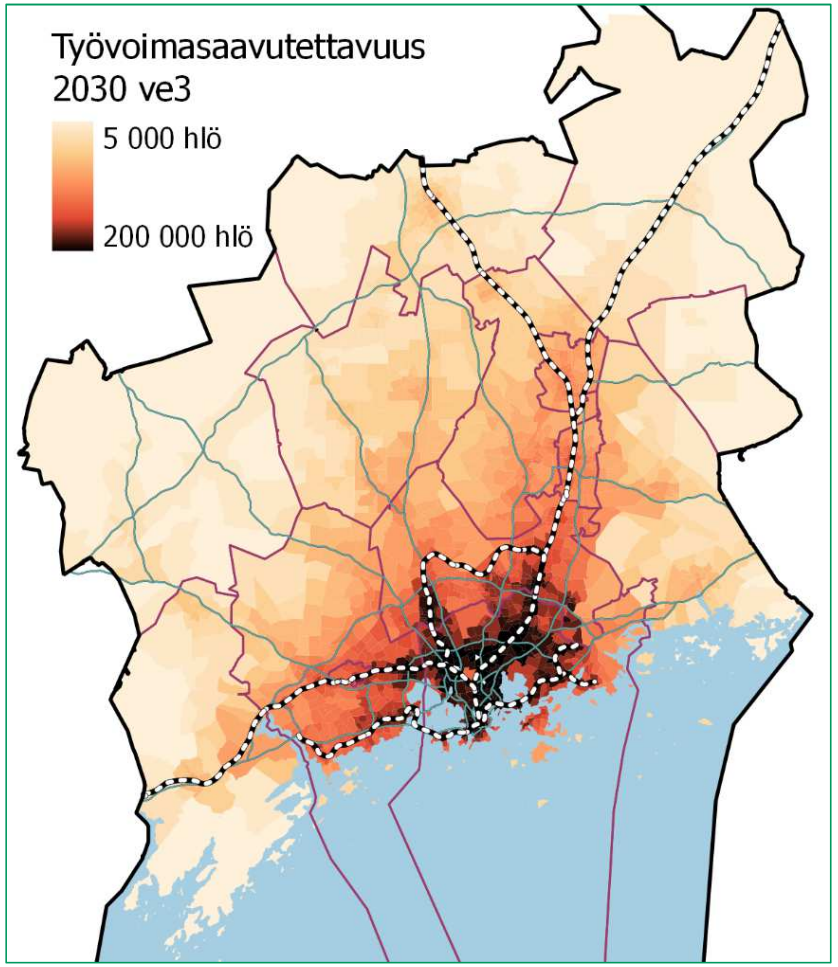
Päämittari: Työvoimasaavutettavuus

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Kuvaa kuinka monta asukasta (työvoima) on saavutettavissa työpaikan näkökulmasta. Asukkaiden saavutettavuus työpaikkoihin nähden työssäkäyntimatkojen matka-aika ja -kustannusfunktiolla vaimennettuna.



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Parantaa saavutettavuutta:

- Asukkaiden kokonaismäärän kasvu (ve0-ve3)
- Väestön kohdistuminen seudun ytimeen (ve3)
- Liikenneyhteyksien kehittyminen (ve0-ve3)
- Joukkoliikenteen lippuhintojen alentaminen (ve3)

Heikentää saavutettavuutta:

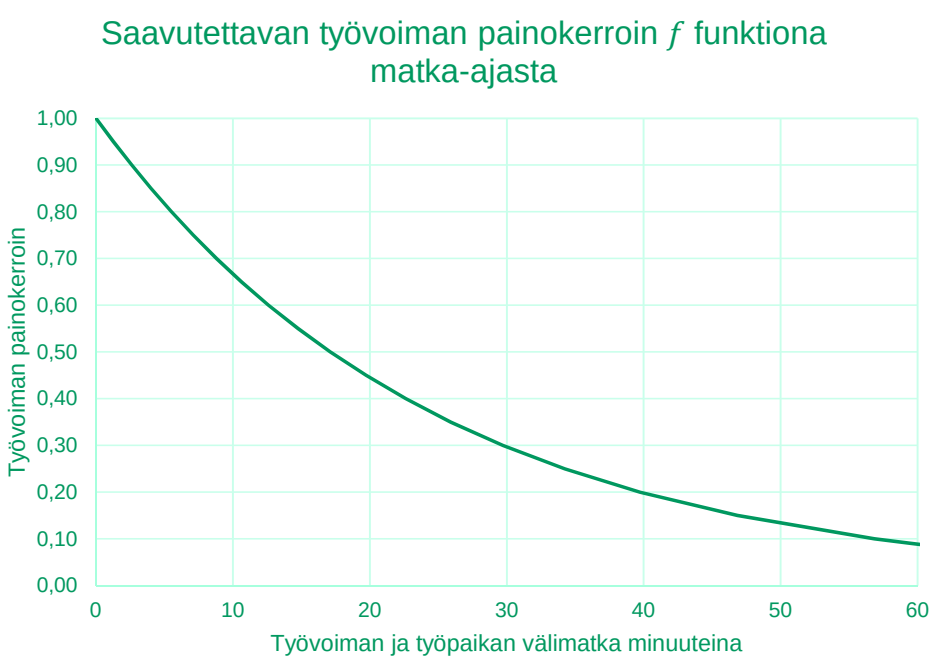
- Tieliikenteen ruuhkautuminen (ve0)
- Tiemaksun vaikutus matkakustannuksiin (ve1-ve3)

Vaikutuskeinot

- Joukkoliikenteen hinnoittelu (tiemaksun tulojen käyttö lippuhintojen laskemiseen)
- Uuden maankäytön (asuminen ja työpaikat) sijoittaminen entistä tehokkaammin
- Joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen, tieliikenteen sujuvuuden turvaaminen

Työvoimasaavutettavuus

- Työvoiman saavutettavuus lasketaan työpaikkoihin nähden työssäkäyntimatkojen matka-aika- ja kustannusfunktiolla f vaimennettuna
- $f = \left(e^{-\beta_0-\beta_1 t_A-\beta_2 c_A} + e^{-\beta_3-\beta_4 t_J-\beta_5 c_J} + e^{-\beta_6 t_P}\right)^{\gamma}$, missä t=matka-aika, c=kustannus, A=henkilöauto, J=joukkoliikenne, P=polkupyörä, β ja γ ovat parametrit
- Funktio toimii alueiden työvoiman painokertoimena
- Työvoiman painokerroin 1 tarkoittaa että työvoimalle kuuluva henkilö on yritykselle täysin saatavissa (etäisyys on 0)
- Lopullinen arvo on summa saavutettavan työvoiman määrästä keskimäärin kaikille alueen työpaikoille



Päämittari: Alueellisen eriytymisen hillintä

Arvio mittarin kehityksestä

Vaikutusten arvioinnin perusteella voidaan todeta, että suunnitelmaluonnoksen myötä alueiden väliset erot pienenevät nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä eikä sosiaalinen eriytyminen kasva nykytilanteesta vuoteen 2030.

Suurimmat MAL-suunnittelussa käytettävät keinot alueiden eriytymisen hillintään liittyvät etenkin maankäytön sijoittumiseen sekä asumisen monipuolisuutta koskeviin toimenpiteisiin. Lisäksi liikennehankkeiden ja muiden liikenteen toimenpiteiden avulla voidaan parantaa alueiden saavutettavuutta sekä mahdollistaa uutta maankäyttöä, joilla oletetaan olevan vaikutusta segregaation hillintään.

Sosioekonomisesti heikot alueet (työllisyyden ja tulotason mukaan tarkasteltuna) ovat olleet yksi keskeinen lähtökohta maankäytön ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden muodostamisessa. Asuntotuotannon riittäväksi tasoksi on luonnoksessa arvioitu 16 500 asuntoa vuodessa, mikä on lähes 200 000 asuntoa vuoteen 2030 mennessä. Asuntotuotannon määrään ja monipuolisuuteen liittyvät toimenpiteet kohdistuvat koko seutuun, mutta painottuvat ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille, raideliikenteen piiriin ja keskuksiin. Valtaosa sosioekonomisesti heikoiksi tunnistetuista alueista (noin 90 %) sijoittuu luonnoksen ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Myös täydennysrakentamisen tukeminen ja purkava lisärakentaminen tarjoaa uusia mahdollisuuksia eriytymiskehityksen hillintään. Asuntokannan houkuttelevuudesta huolehditaan myös mm. pitkäjänteisellä kiinteistönpidolla ja peruskorjauksiin kannustavilla korjaus-, energia- ja hissiavustuksilla. Maankäytön tiivistäminen lisää monilla alueilla lähipalvelujen syntymistä ja myös tätä kautta alueiden houkuttelevuutta.

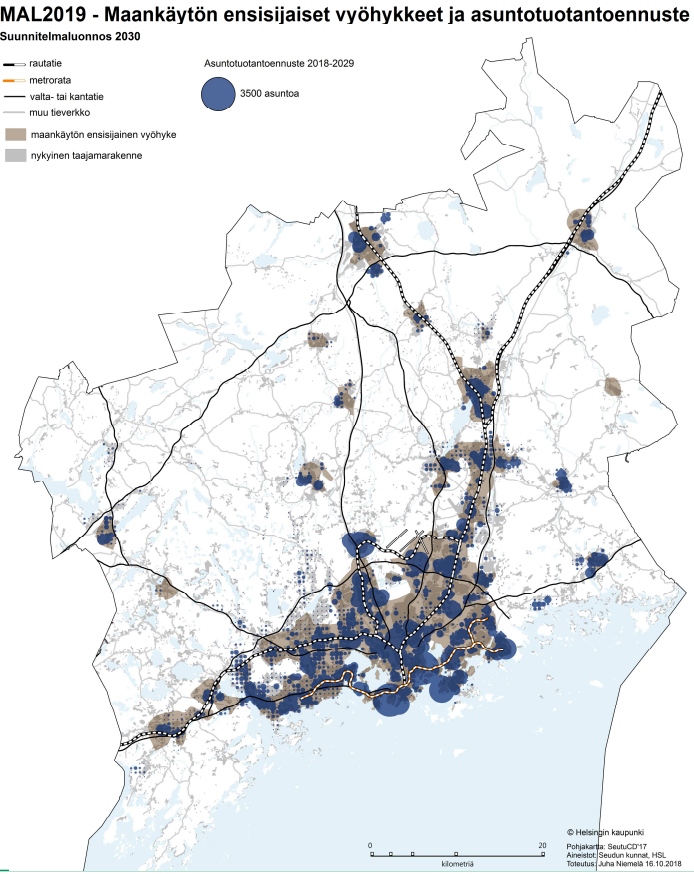
Luonnoksessa esitetty konkreettinen myönteisen erityiskohtelun ohjelma auttaa toteuttamaan eriytymiskehityksen teemaan liittyviä toimenpiteitä ja jakamaan hyviä käytäntöjä seudulla. Monet sosioekonomisesti heikossa asemassa olevat alueet ovat lähellä raideliikennettä, jolloin suunnitelman toimenpiteet raideliikenteen ja asemanseutujen kehittämiseksi vaikuttavat positiivisesti näihin alueisiin. Uusista liikennehankkeista etenkin Vantaan ratikka ja Viikin-Malmin pikaraitiotie parantavat saavutettavuutta usealla sosioekonomisesti heikoksi tunnistetulla alueella.

Vaikutuskeinot

Alueellisen eriytymisen hillinnän keinoja ovat mm. riittävä ja kohtuuhintainen asuntotuotanto keskeisillä sijainneilla, monipuolinen alueellinen asuntotarjonta, alueiden saavutettavuuden parantaminen ja lähiympäristön laadun kohentaminen.

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

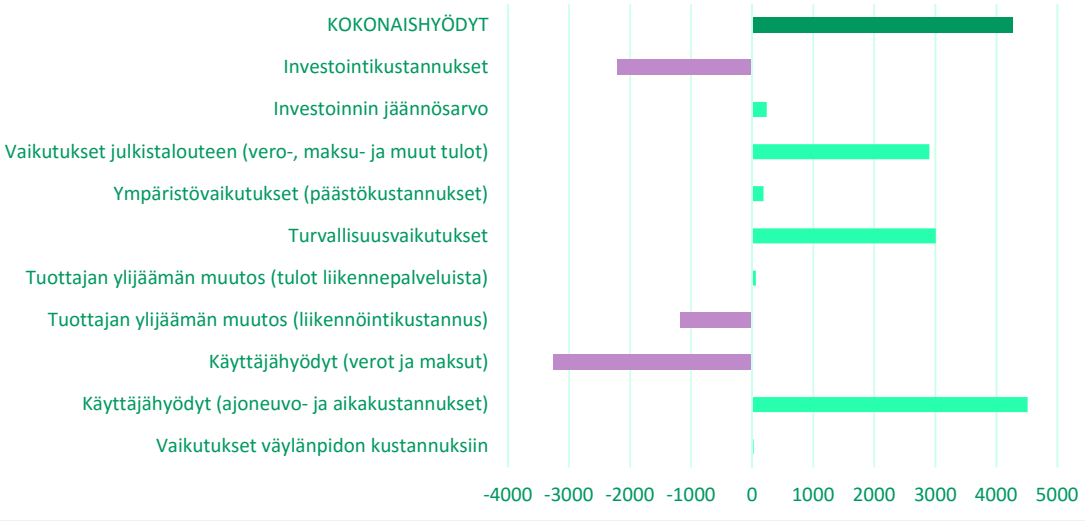
Mittari: Alueiden väliset erot pienenevät nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä, eikä sosiaalinen eriytyminen kasva nykytilanteesta vuoteen 2030. Alueellisen eriytymisen hillintää on arvioitu laadullisena asiantuntija-arviona ottaen huomioon suunnitelmanluonnoksen maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyviä toimenpiteitä laajasti.



Päämittari: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Yhteiskuntataloudellinen muutos suhteessa ve0:aan



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

- Aikasäästöjen summa rahana selvästi suurempi kuin investointikustannukset (ve2-ve3)
- Varsinkin (tarkennetut) pikaraitotiet tuovat isoja käyttäjähyötyjä (ve3)
- Tie- ja pysäköintimaksut muodostavat ison kustannuserän käyttäjille, mutta palautuvat tuloeränä julkistalouteen (ve1-ve3)
- Joukkoliikenteen suosion kasvu sujuvoittaa tieliikennettä ja vähentää onnettomuuksia (ve1-ve3)

Vaikutuskeinot

- Joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen kustannustehokkaasti (tehokkaat runkolinjat, raitioliikenteen kehittäminen), pyöräinfran rakentaminen, tieliikenteen sujuvuuden turvaaminen, liikenteen hinnoittelun optimointi ja uuden maankäytön sijoittaminen

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Kustannus-hyötyanalyysi on hanketason vaihtoehtovertailussa laajasti käytetty menetelmä, jota on kehitetty palvelemaan paremmin myös järjestelmätason toimenpiteiden valintaa.

Hyödyt/kustannukset -suhde

2,9

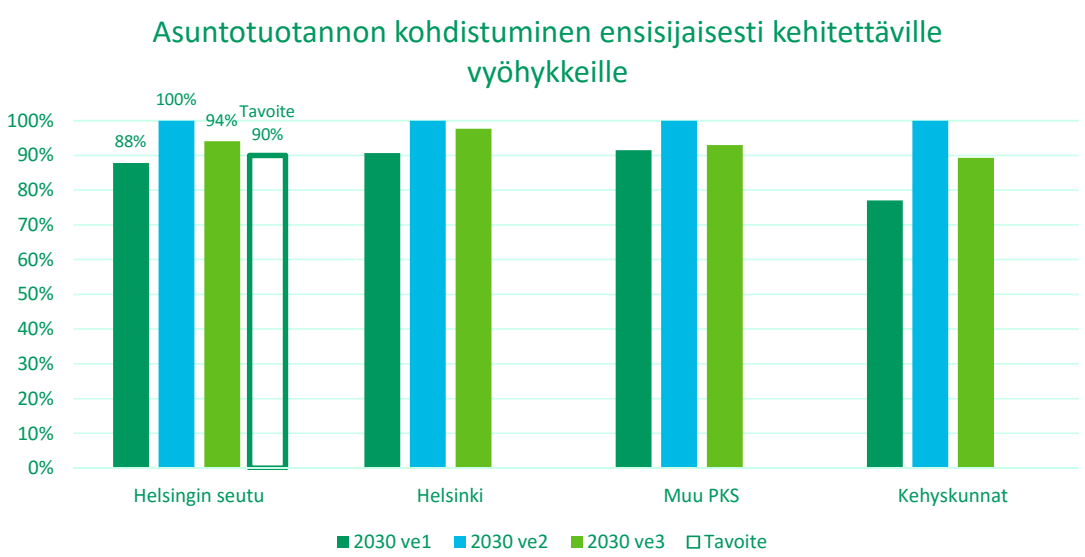
Ve3 2030

Ve2 2,3
Ve1 0,7

Tavoite > 1

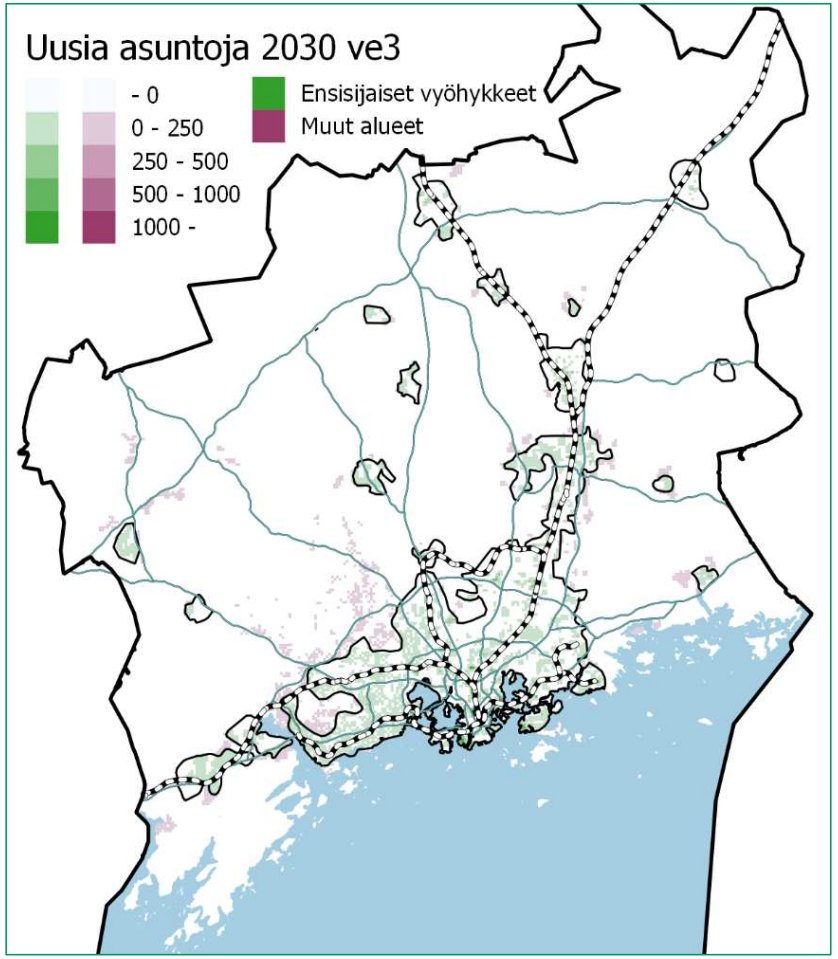
Päämittari: Asuntotuotannon kohdistuminen ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäyttövyöhykkeille kohdistuvien uusien asukkaiden osuus kaikista uusista asukkaista (%). Asukasmäärämuutosten kohdistaminen maankäyttövyöhykkeille.



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

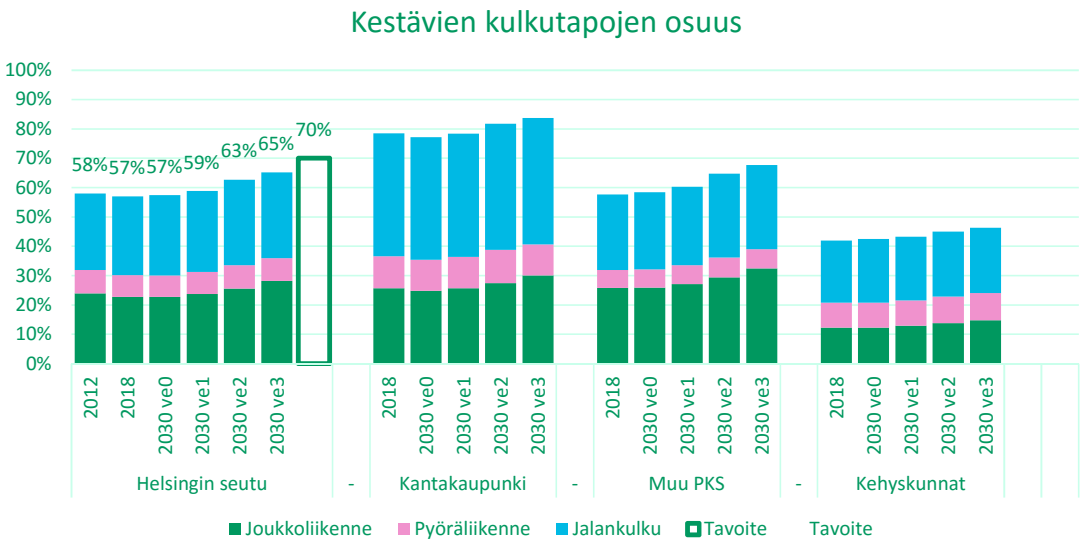
- Mittarin laskentatapa on muuttunut (nyt pohjana asuntotuotantoennuste, kun kevään arvioinnissa oli maankäyttöprojektio) ja vyöhykkeet on päivitetty kesän aikana MAL 2019 -työssä
- Ve 2:ssa kaikki uusi asuminen on sijoiteltu kokeilumielessä edellisen suunnittelukierroksen ensisijaisille maankäyttövyöhykkeille koko seudun osalta (musta rajaus
- Vuoden 2012 asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille kohdistui 80 %

Vaikutuskeinot

- Tärkeää tarkastella kriittisesti ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden ulkopuolelle sijoittuvaa asuntotuotantoa

Päämittari: Kestävien kulkutapojen osuus

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

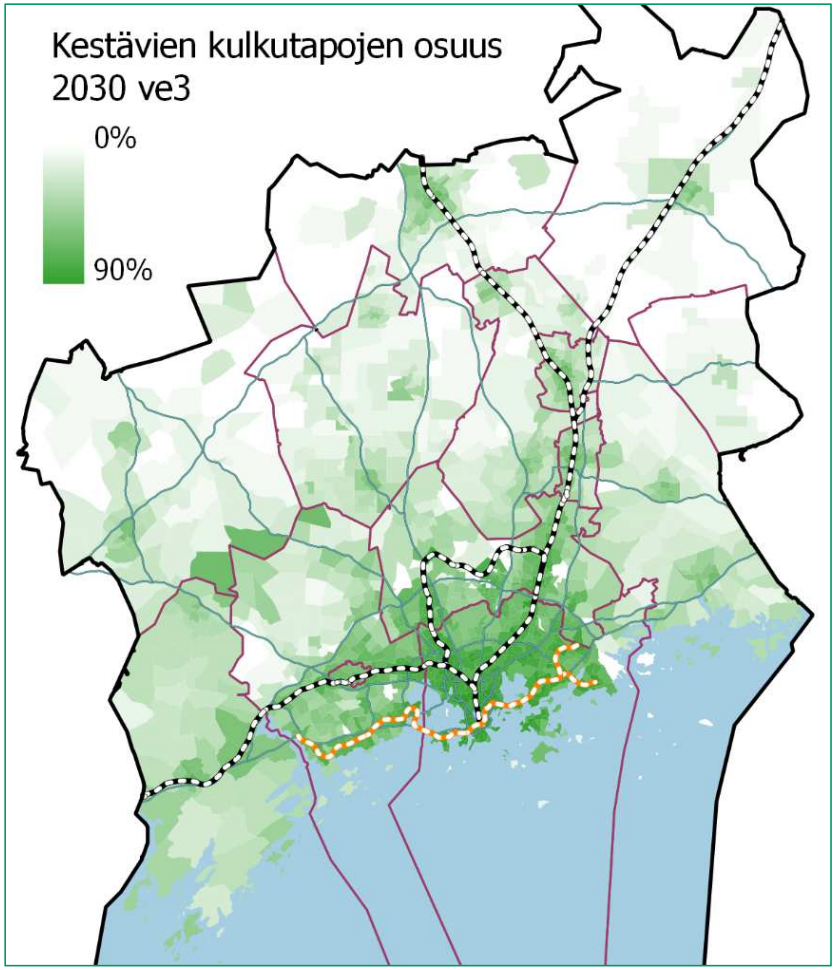
- Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta kasvattavat mm. lippuhintojen alentaminen, raideliikennehankkeet, tie- ja pysäköintimaksut sekä uuden maankäytön painottuminen joukkoliikenteen kannalta edullisille alueille
- Kävelyn kulkutapaosuutta kasvattaa erityisesti maankäytön tiivistäminen
- Pyöräliikenteen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän autoliikenteen kulkutapaosuutta 0,4 prosenttiyksikköä

Vaikutuskeinot

- Maankäytön tiivistämisen, asuntojen ja työpaikkojen sijoittuminen hyville sijainneille, joukkoliikenteen runkoyhteydet, liikenteen hinnoittelu

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

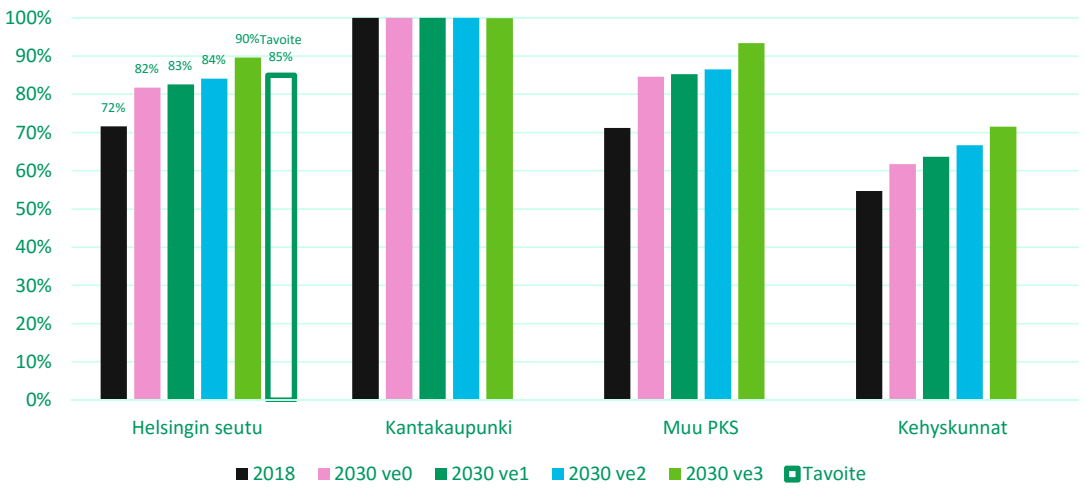
Eri kulkutavoilla tehtävien matkojen osuus arkivuorokauden matkoista (%). Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus seudun kulkutapajakaumasta.



Päämittari: Väestön sijoittuminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille

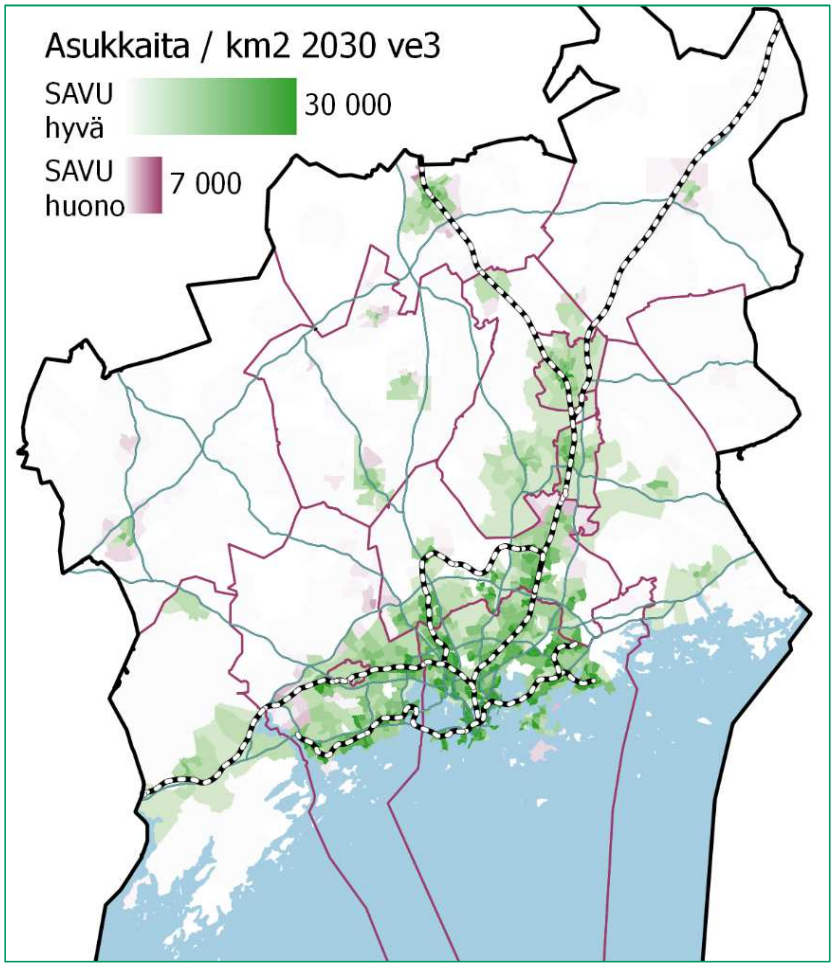
Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Asukkaiden sijoittuminen kestävän liikkumisen kannalta hyville saavutettavuusvyöhykkeille



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Asukasmäärien kohdistuminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille vuonna 2030. Tunnuslukuina pääkaupunkiseudulla SAVU-vyöhykkeille I-III ja muualla I-V sijoittuvien asukkaiden osuus kaikista asukkaista (%).



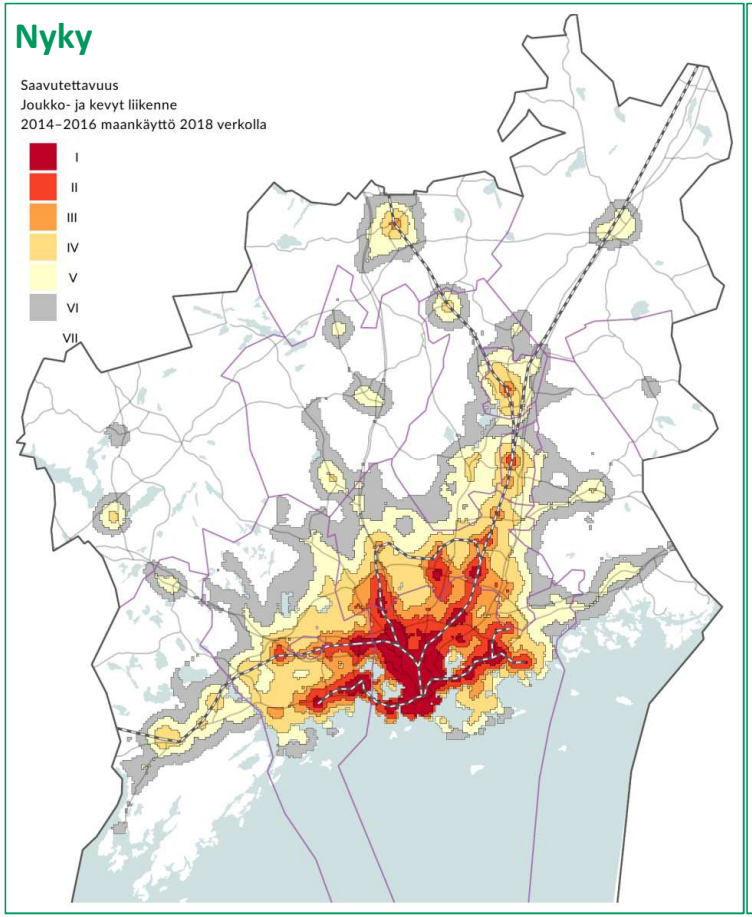
Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

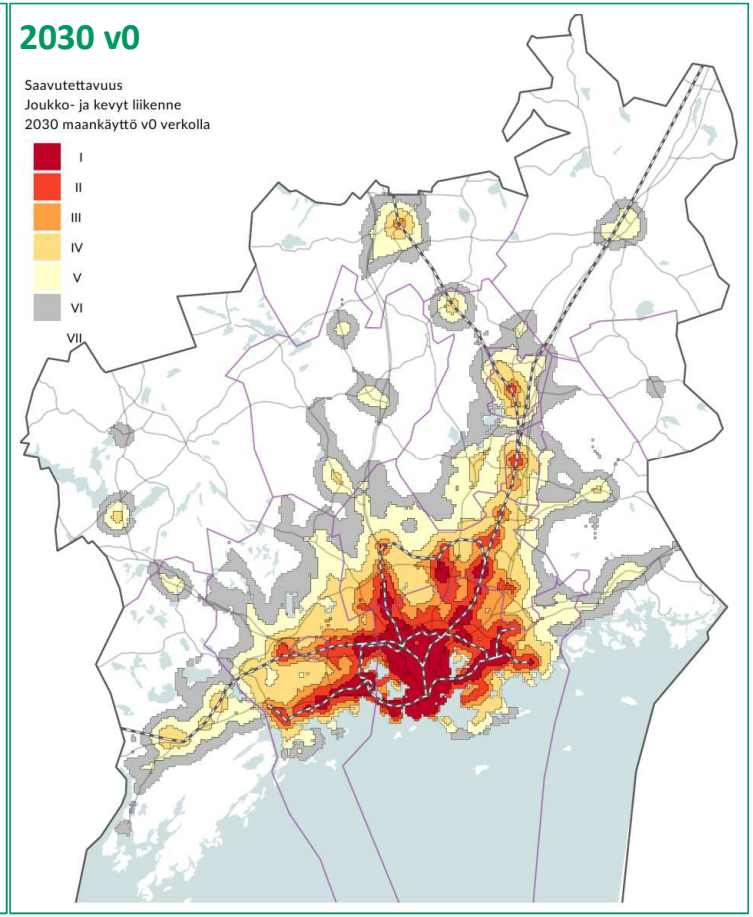
- Koko seudun mittakaavassa noin 90 % asukkaista sijoittuu suunnitelman luonnosversion mukaisesti kestävän liikkumisen vyöhykkeille vuonna 2030
- Uudet asukkaat sijoittuvat keskimäärin nykyisiä asukkaita enemmän kestävän liikkumisen saavutettavuusvyöhykkeille
- Saavutettavuusvyöhykkeet laajentuvat joukkoliikenteen kehittämisen ja lippujen hintojen alentamisen myötä

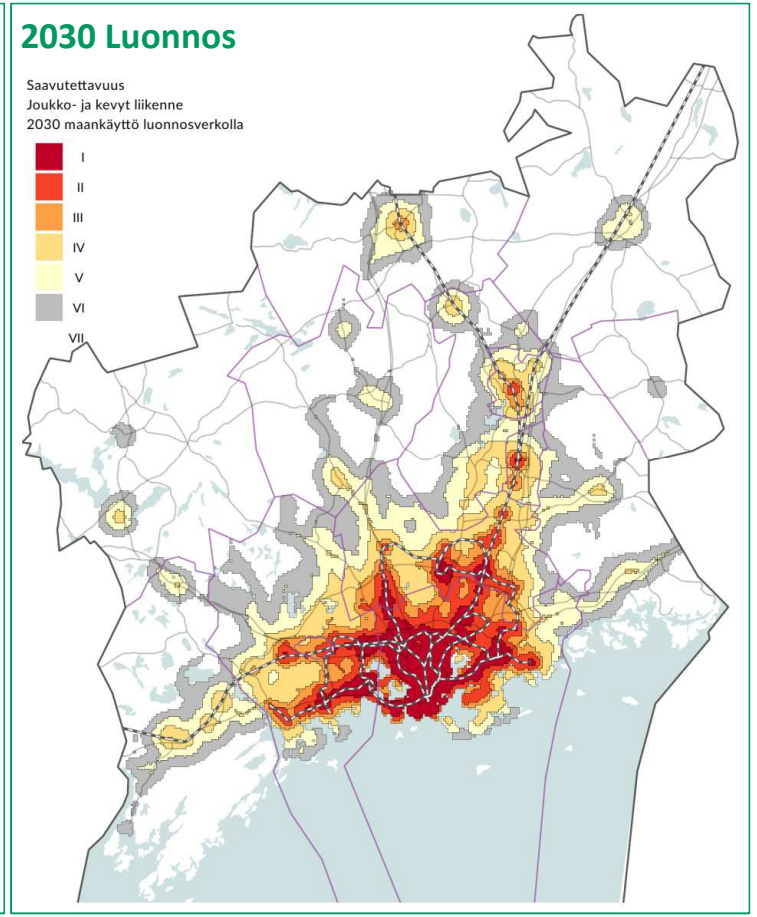
Vaikutuskeinot

- Hyvin saavutettavien alueiden parempi hyödyntäminen ja alueiden ulkopuolelle sijoittuvan asumisen kriittinen tarkastelu
- Joukkoliikenteen runkoyhteyksiä kehittäminen (nopeuttaminen, palvelutaso ja uudet yhteydet)

Seudullinen saavutettavuus kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä kasvaa luonnoksen toimien myötä







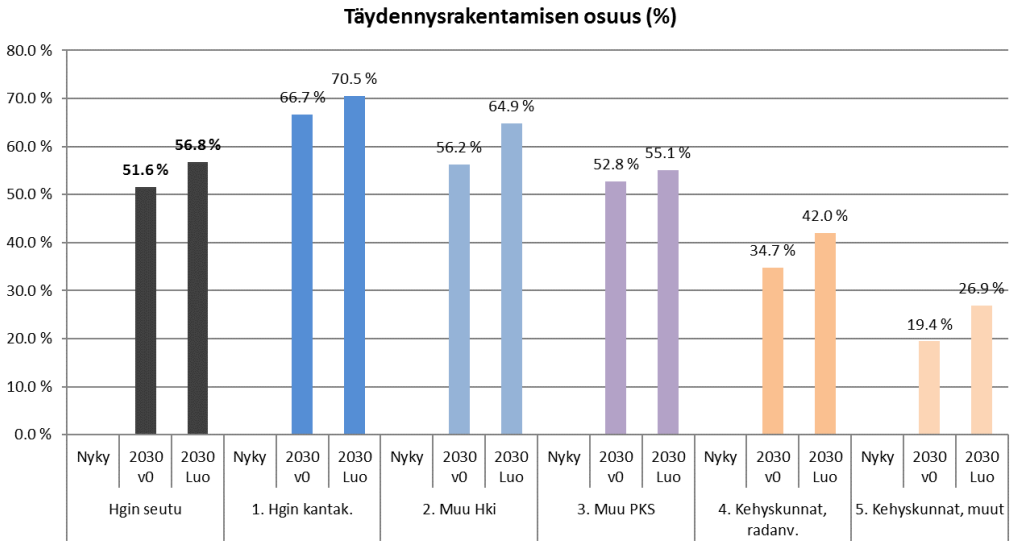
LIITE 2
MAL 2019 -luonnos
Tukimittarit
30.10.2018

Tukimittareiden yhteenveto

	Nro	Mittari	Mittarin arvo				Muutos vs. Nyky			Muutos vs. 2030 v0		Ero 2030 Luo-2030 v2
			Nyky	2030 v0	2030 v2	2030 Luo	2030 v0	2030 v2	2030 Luo	2030 v2	2030 Luo	
TUKIMITTARIT												
Maankäyttö, asuminen ja saav.	M1	Täydennysrakentamisen osuus (%)		51.6 %	57.9 %	56.8 %				12.2 %	10.0 %	-1.9 %
	M2	Uusien asukkaiden sijoittuminen raideliikenteen piiriin (%)		64.0 %	80.0 %	70.8 %				25.0 %	10.6 %	-11.5 %
	M3	Asukasmäärien väheneminen heikosti saavutettavilla alueilla (asukasta)		6 541	4 653	14 769				-28.9 %	125.8 %	217.4 %
	M4	Työpaikkojen sijoittuminen kestävän liikkumisen kannalta hyville saavutettavuusvyöhykkeille (%)	88.5 %	90.0 %	91.5 %	91.5 %	2 %	3 %	3 %	1.7 %	1.7 %	0.0 %
	M5	Asuinalueiden maankäytön keskitiheys (as+tp/ha)	88	94	97	99	7 %	11 %	13 %	3.6 %	5.8 %	2.1 %
	M6	Työpaikka-alueiden maankäytön keskitiheys (as+tp/ha)	202	204	205	205	1 %	2 %	1 %	0.6 %	0.4 %	-0.2 %
	M7	Asukkaiden keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta (km)	14.2	14.2	14.1	13.9	0 %	-1 %	-2 %	-0.8 %	-1.9 %	-1.1 %
	M8	Työpaikkojen keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta (km)	10.3	10.4	10.4	10.4	1 %	1 %	1 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %
	M9	Työpaikkojen kasautuminen (työpaikkojen määrä läheisyydessä)	1 059	1 238	1 141	1 058	17 %	8 %	0 %	-7.8 %	-14.5 %	-7.3 %
	M10	Asukkaiden kasautuminen (asukkaiden määrä läheisyydessä)	33 622	38 793	40 033	39 992	15 %	19 %	19 %	3.2 %	3.1 %	-0.1 %
	M11	Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta (ind)	28.8	31.3	34.3	34.5	9 %	19 %	20 %	9.6 %	10.3 %	0.6 %
Kestävä liikkum.	K1	Kävely- ja pyöräilymatkojen kulkutapaosuus (%)	34.1 %	34.5 %	37.0 %	36.5 %	1 %	8 %	7 %	7.1 %	5.7 %	-1.3 %
	K2	Kävely- ja pyöräilymatkojen km-suorite asukasta kohti (km/as/vrk)	1.55	1.57	1.66	1.62	1 %	7 %	4 %	6.1 %	3.2 %	-2.8 %
	K3	Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottoroiduista matkoista (%)	34.3 %	34.8 %	40.4 %	44.4 %	1 %	18 %	30 %	16.2 %	27.7 %	9.9 %
	K4	Henkilöautotiheys (autoa/1000 as)	401	383	363	359	-5 %	-9 %	-11 %	-5.2 %	-6.4 %	-1.3 %
	K5	Henkilöautoilun ajosuorite asukasta kohti (ajon.km/vrk/as)	19.0	18.2	16.6	16.3	-4 %	-13 %	-14 %	-9.1 %	-10.6 %	-1.6 %
	K6	Henkilömatkojen keskimääräinen yleistetty matkavastus (min-ekv)	46.3	46.4	49.7	50.2	0 %	7 %	8 %	7.3 %	8.3 %	1.0 %
Haitat ja kustannukset	H1	Moottoriajoneuvoliikenteen kilometrisuorite (milj. ajon.km/vrk)	26.2	29.8	26.7	26.1	14 %	2 %	0 %	-10.5 %	-12.3 %	-2.0 %
	H2	Tieliikenteen ruuhkautuvuussuorite (ekvivalentti-h/vrk)	60 476	82 573	47 889	43 169	37 %	-21 %	-29 %	-42.0 %	-47.7 %	-9.9 %
	H3	Teoreettisten liikennemelualueiden pinta-ala (km2)	362.4	383.6	368.5	362.9	6 %	2 %	0 %	-3.9 %	-5.4 %	-1.5 %
	H4	Tieliikenteen paikallishaitoille altistuvien asukkaiden osuus (%)	25.4 %	26.9 %	26.4 %	24.9 %	6 %	4 %	-2 %	-1.5 %	-7.4 %	-6.0 %
	H5	Liikenteen henkilövahingot (kpl/v 1000 asukasta kohti)	1.15	0.81	0.74	0.72	-30 %	-36 %	-38 %	-8.9 %	-11.5 %	-2.8 %
	H6	Kuorma-autokuljetusten keskikustannus (eur/matka)	58.0	58.0	57.3	57.2	0 %	-1 %	-1 %	-1.2 %	-1.3 %	-0.1 %
	H7a	Joukkoliikenteen hoidon kustannukset asukasta kohti (eur/as/v)	350	310	356	367	-12 %	2 %	5 %	15.0 %	18.5 %	3.0 %
	H7b	Joukkoliikenteen hoidon kustannukset JL-matkaa kohti (eur/matka)	1.74	1.53	1.58	1.47	-12 %	-9 %	-16 %	3.1 %	-4.0 %	-6.9 %
		Asukkaita	1 421 912	1 685 244	1 685 164	1 685 272	19 %	19 %	19 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %
		Työpaikkoja	661 025	839 653	839 653	839 653	27 %	27 %	27 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %

M1. Täydennysrakentamisen osuus

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

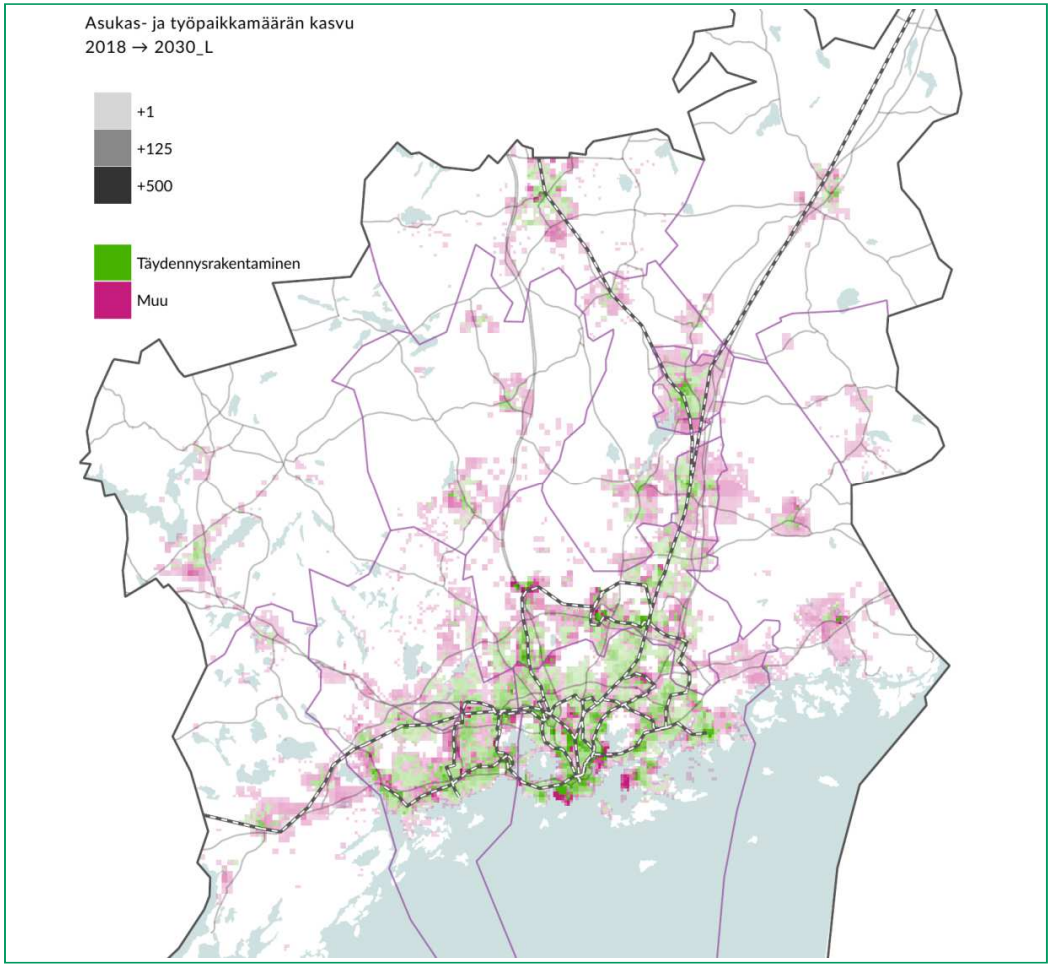
Täydennysrakentamisen osuus uudesta asuin- ja työpaikkarakentamisesta on luonnoksessa noin 10 % suurempi kuin vertailuvaihtoehdossa v0. Ero vertailuvaihtoehtoon on suurin kehysalueella sekä Helsingin esikaupunkialueilla. Helsingissä täydennysrakentamisen osuus on lähes 70 %, muualla pääkaupunkiseudulla noin 55 % ja kehysalueella noin 40 %.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.

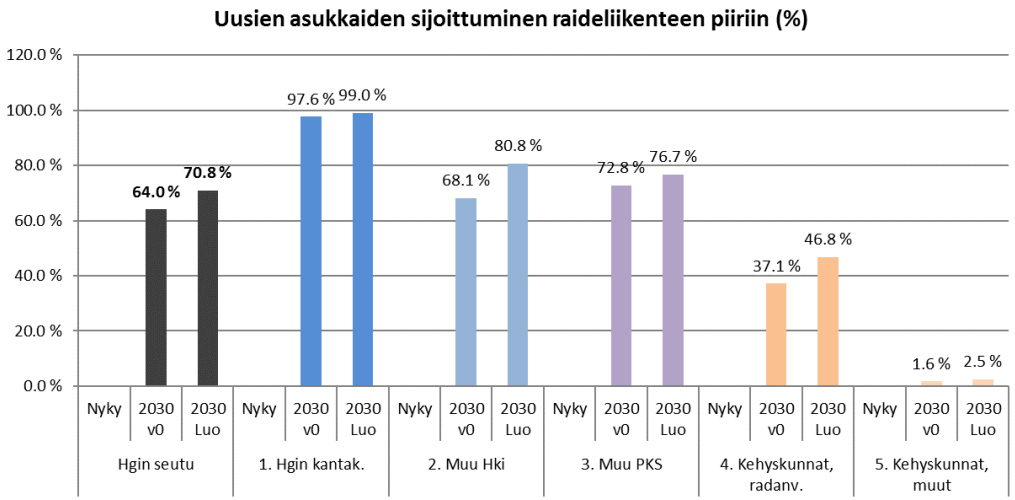
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Osuus uusista asukkaista ja työpaikoista, joka sijoittuu 250 metrin ruutuihin, joissa on entuudestaan vähintään 100 asukasta tai työpaikkaa (16 asukasta tai työpaikkaa hehtaarilla).



M2. Uusien asukkaiden sijoittuminen raideliikenteen piiriin

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

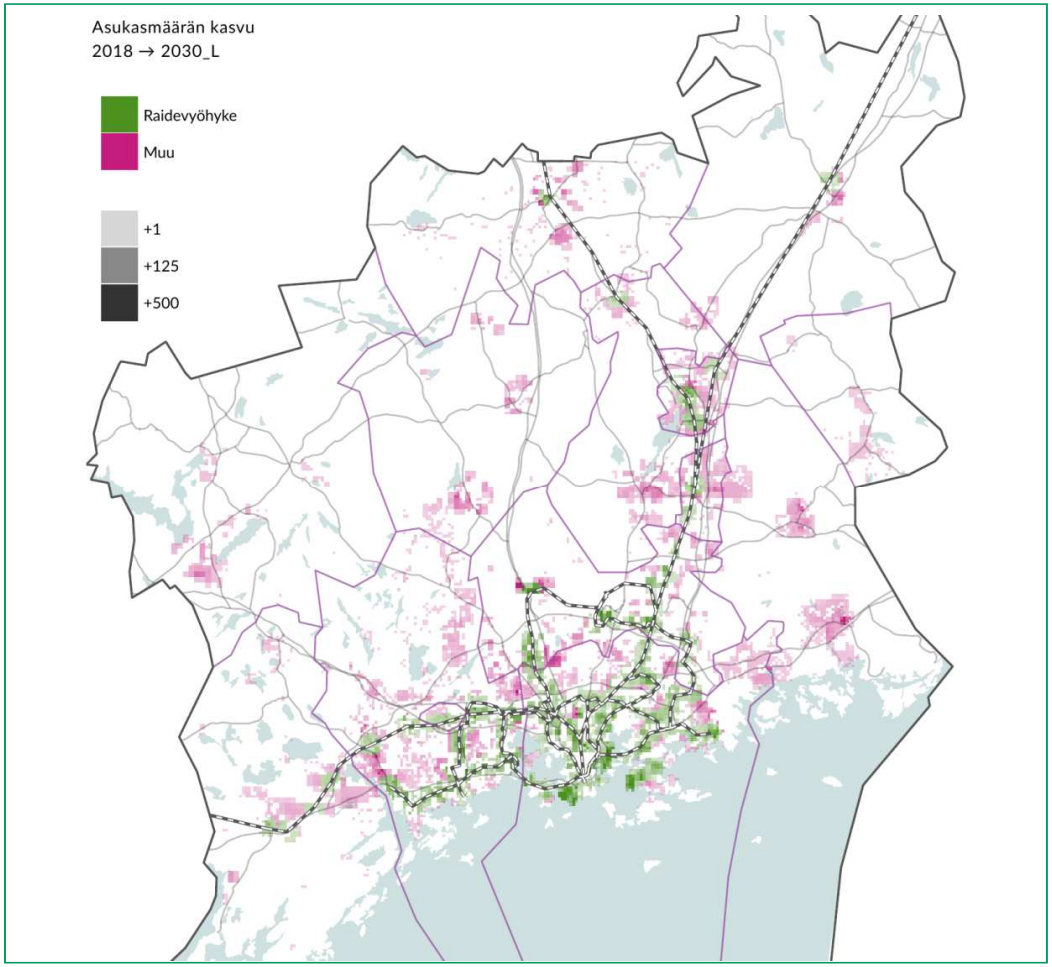
Luonnoksessa raidevyöhykkeiden osuus uusista asukkaista on noin 71 %, mikä on noin 11 % (7 %-yksikköä) enemmän kuin vertailuvaihtoehdossa v0. Osuutta kasvattavat uudet raitiolinjat Helsingin esikaupunkivyöhykkeellä , Espoossa ja Vantaalla sekä asuinmaankäytön tiivistäminen raidevyöhykkeille koko seudun osalta.

Vaikutuskeinot

- Uuden asuinmaankäytön sijoittaminen.
- Raideliikennehankkeet.

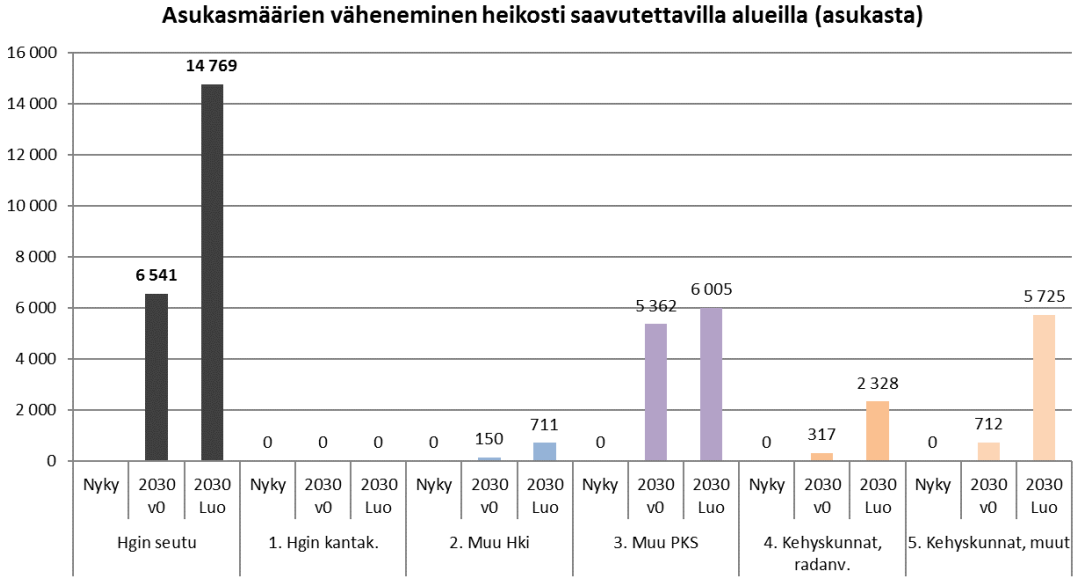
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Osuus uusista asukkaista 800 metrin etäisyydellä raitio- tai pikaraitiotiepysäkeistä tai 1000 metrin etäisyydellä metro- tai rautatieasemista (%).



M3. Asukasmäärän vähenemä heikosti saavutettavilla alueilla

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

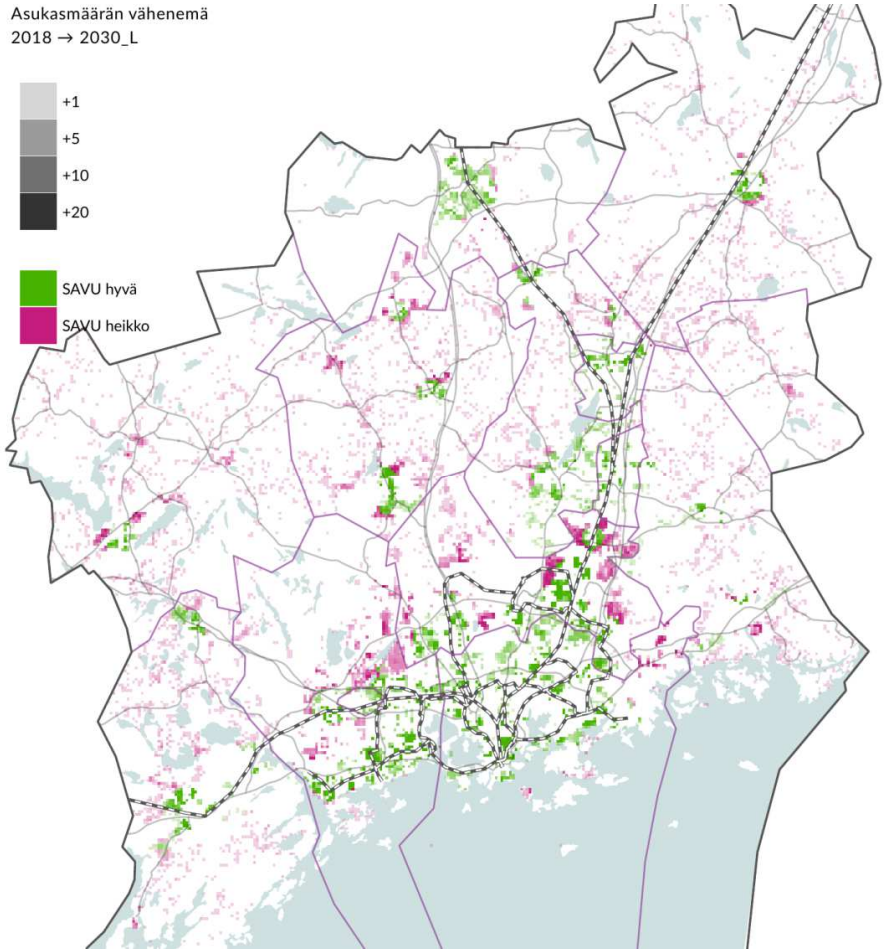
Suurimmat asukasmäärävähenemät heikosti saavutettavilla alueilla ovat Länsi- ja Pohjois-Espoossa, Vantaan pohjoisosissa sekä kehysvyöhykkeellä. Luonnoksessa vähenemät ovat seututasolla huomattavasti suurempia kuin vertailuvaihtoehdossa v0.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittuminen.
- Joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen.

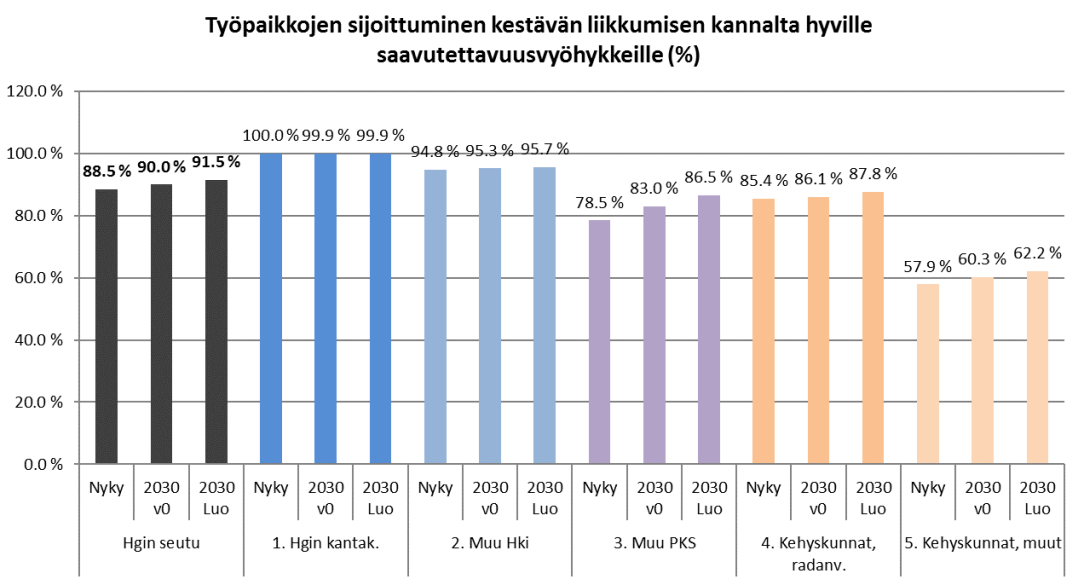
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Asukasvähenemä pääkaupunkiseudulla SAVU-vyöhykkeillä IV-VII ja muualla VI-VII .



M4. Työpaikkojen sijoittuminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

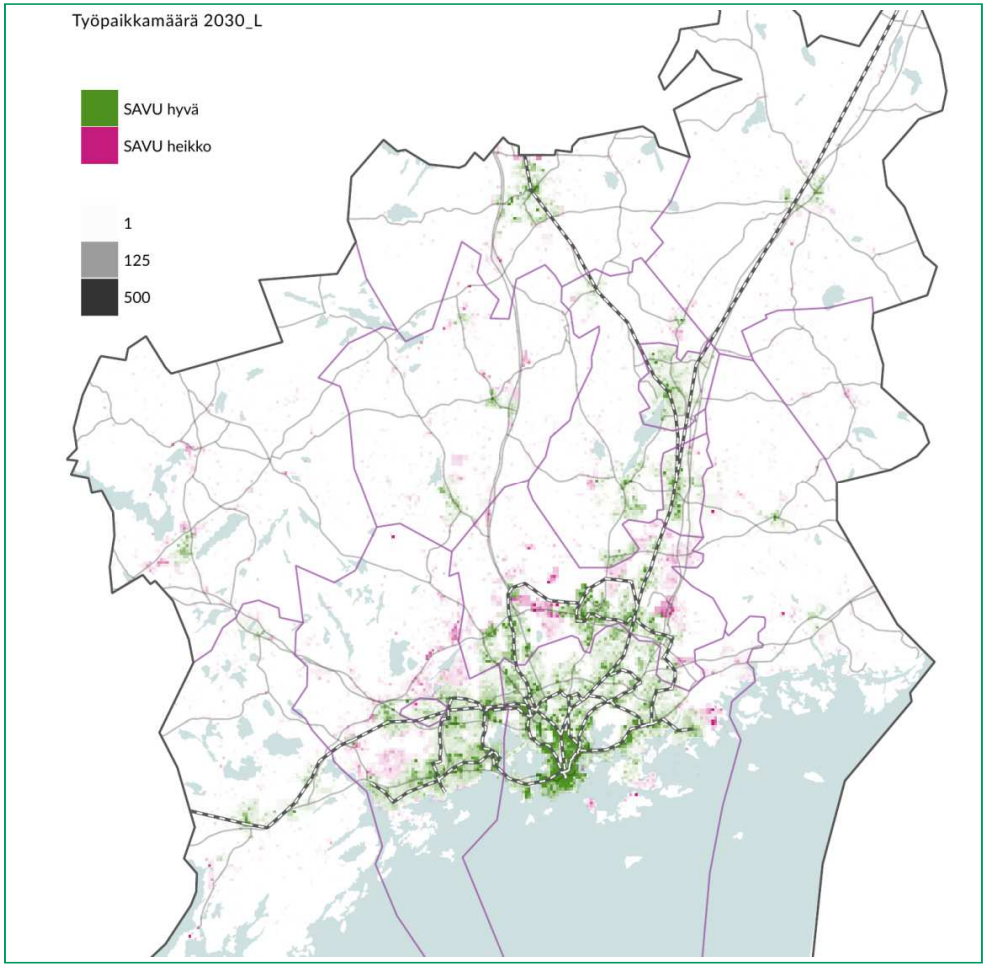
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 kestävän liikkumisen vyöhykkeillä sijaitsee noin 2 % nykyistä suurempi osuus työpaikoista. Luonnoksessa kestävän liikkumisen vyöhykkeet laajenevat joukkoliikennehankkeiden seurauksena, jolloin lähes 2 % enemmän työpaikoista sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille, vaikka työpaikkamaankäyttö on sama kuin vertailuvaihtoehdossa v0.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen.

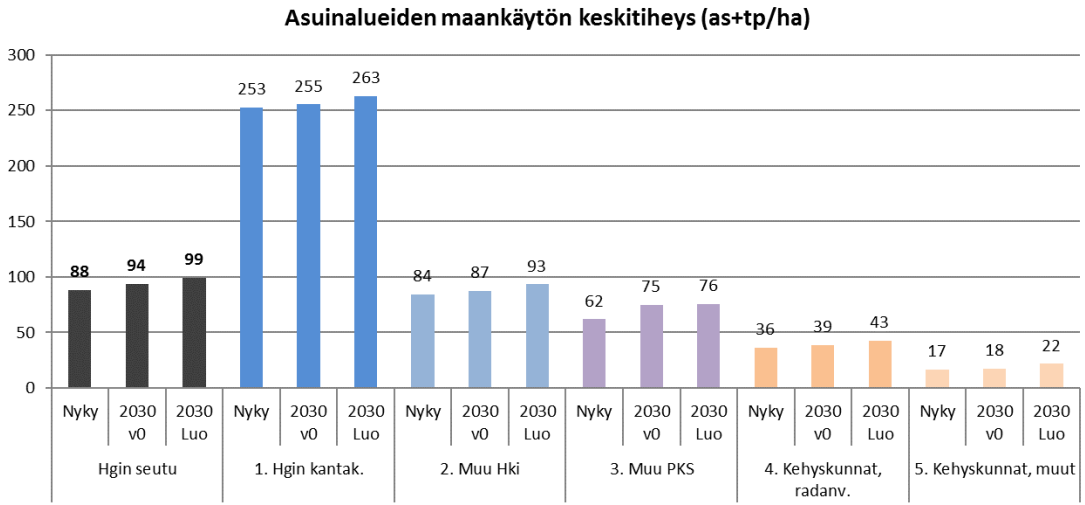
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Työpaikkamäärien kohdistuminen pääkaupunkiseudulla SAVU-vyöhykkeille I-III ja muualla I-V. Mittarina näille vyöhykkeille sijoittuvien työpaikkojen osuus kaikista työpaikoista (%).



M5. Asuinalueiden tiiveys

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

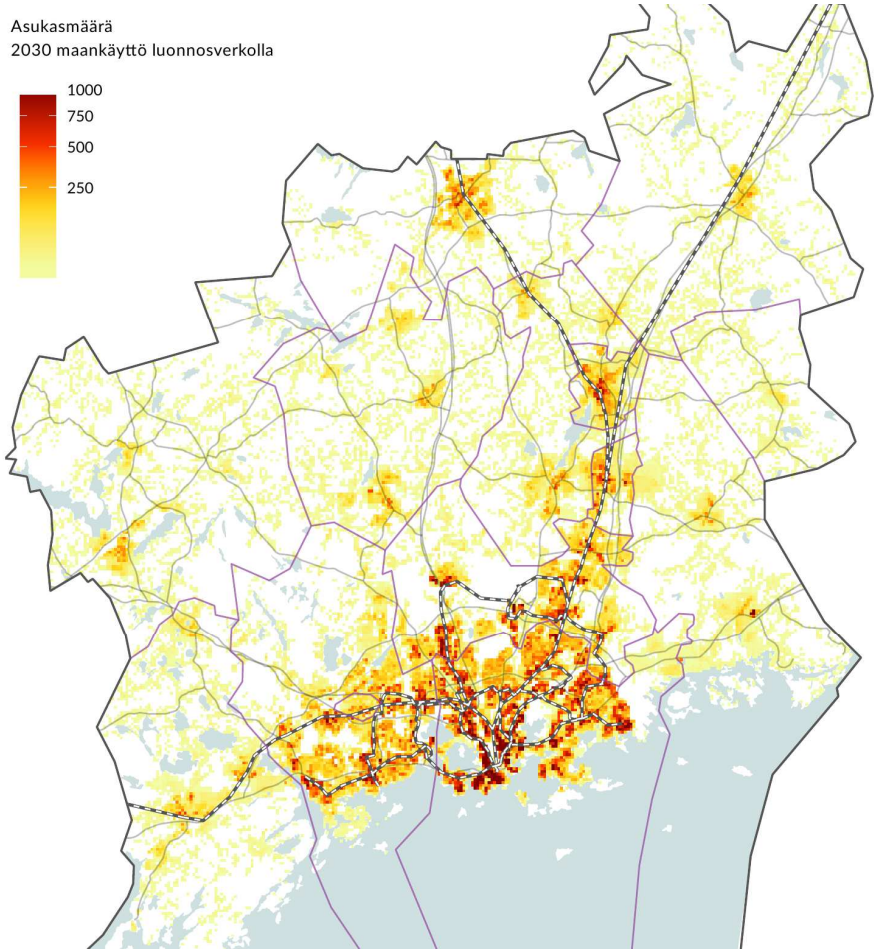
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 asuinalueet tiivistyvät keskimäärin noin 7 % nykyisestä. Luonnoksessa asuinalueiden tiiveys kasvaa edelleen noin 6 %. Nykytilanteeseen nähden asuinalueet tiivistyvät eniten Espoo-Vantaa –vyöhykkeellä.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.

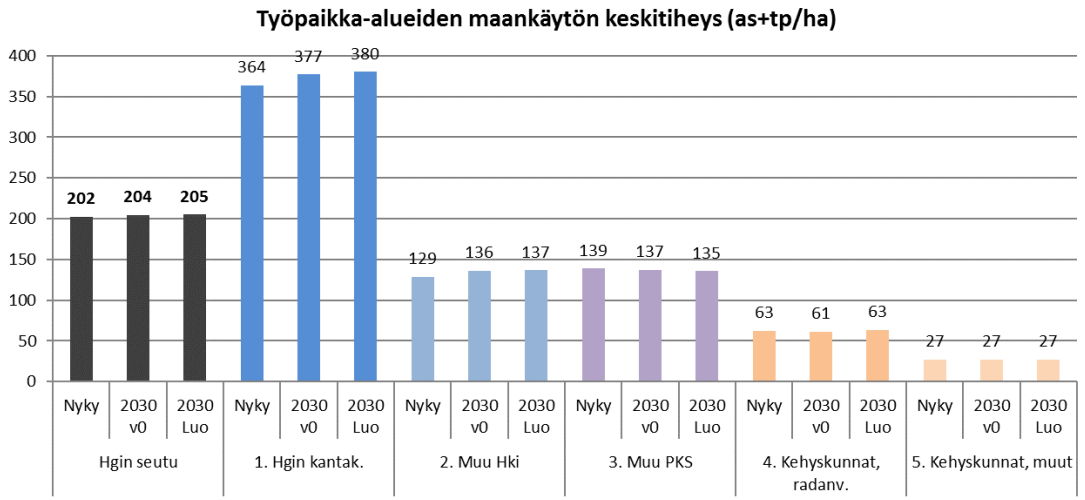
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Asuinalueiden tiiveyttä on arvioitu 250 m ruutujen maankäytön tiheydellä (AS+TP/km2). Alueelliset keskiarvot on laskettu asukkaiden määrällä painotettuna.



M6. Työpaikka-alueiden tiiveys

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

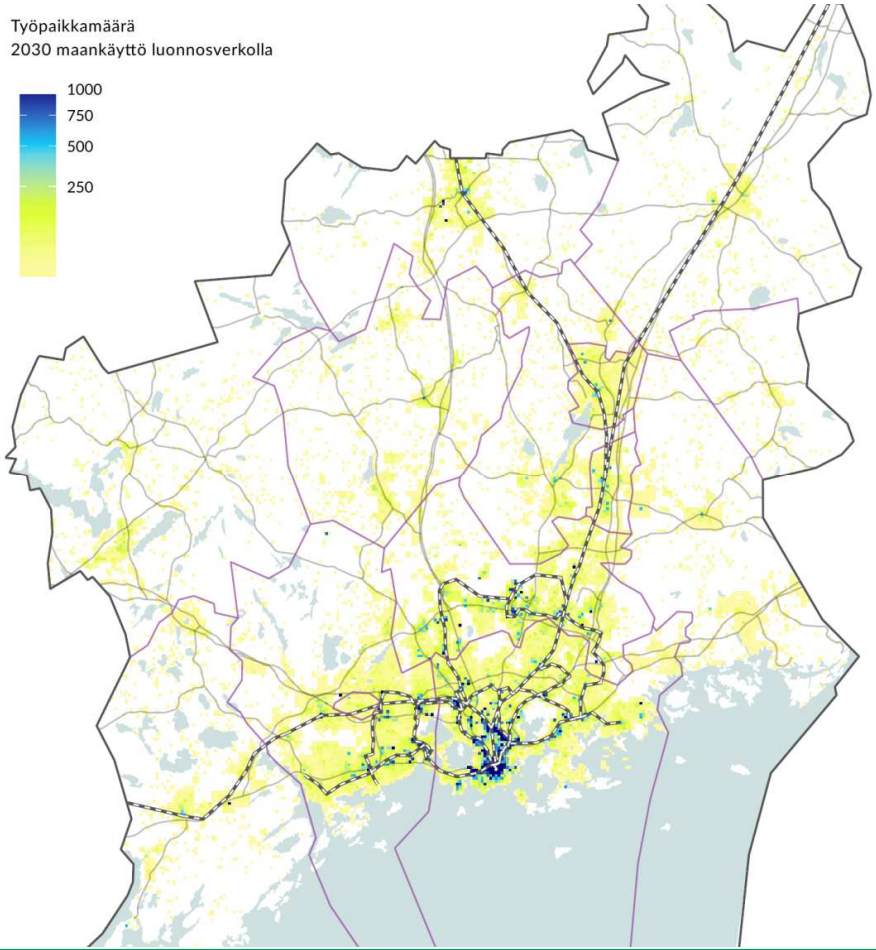
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 työpaikka-alueet tiivistyvät keskimäärin noin prosentin verran nykyisestä. Tiivistyminen kohdistuu lähinnä Helsingin alueelle. Luonnoksessa työpaikkojen sijainti ei poikkea vertailuvaihtoehdosta v0, mutta asumisen tiivistyminen työpaikka-alueilla lisää tiiveyttä keskimäärin noin prosentilla.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.

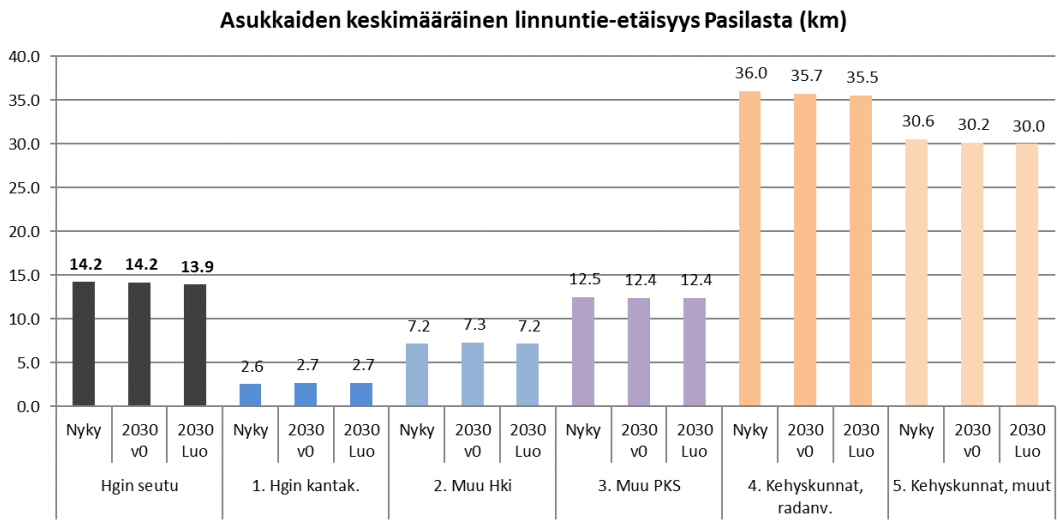
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Työpaikka-alueiden tiiveyttä on arvioitu 250 m ruutujen maankäytön tiheydellä (AS+TP/km2). Alueelliset keskiarvot on laskettu asukkaiden määrällä painotettuna.



M7. Asukkaiden keskittyneisyys

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

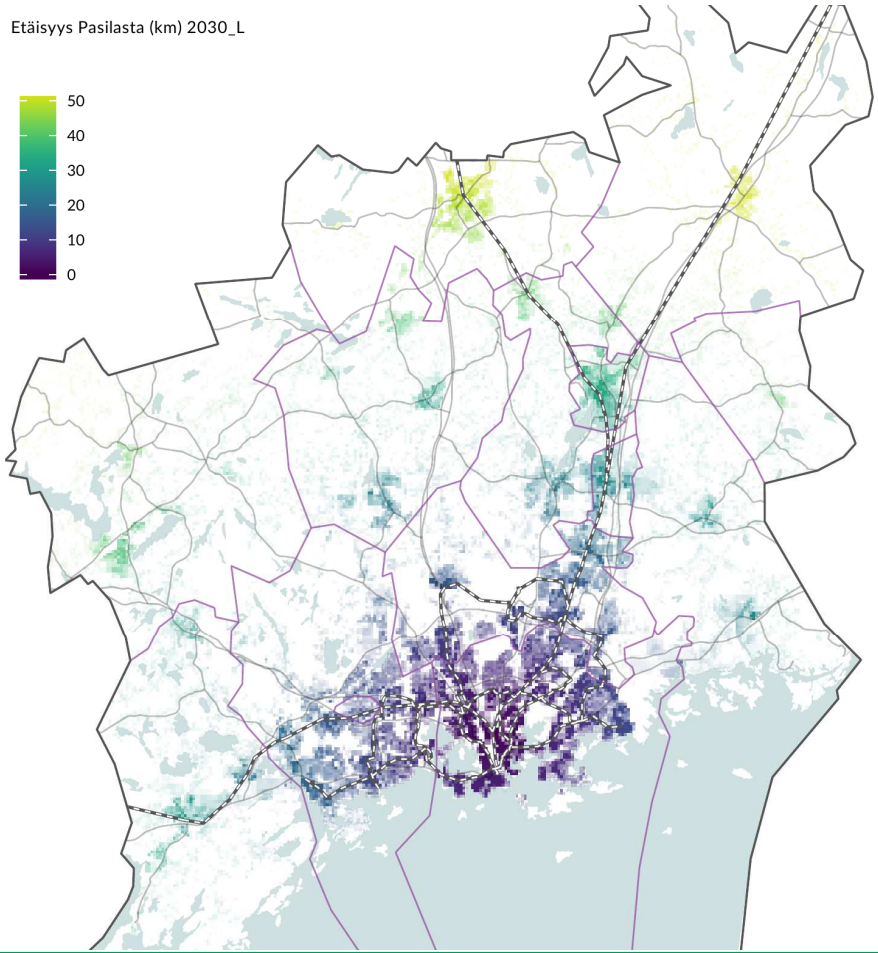
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 asumisen keskittyneisyydessä seudun painopisteeseen nähden ei tapahdu seudullisesti merkittäviä muutoksia. Kehysvyöhykkeellä uudet asukkaat sijoittuvat hieman lähemmäs seudun ydintä kuin nykyisin. Luonnoksessa uudet asukkaat painottuvat keskimäärin hieman lähemmäs seudun ydintä.

Vaikutuskeinot

- Uuden asuinmaankäytön sijoittaminen.

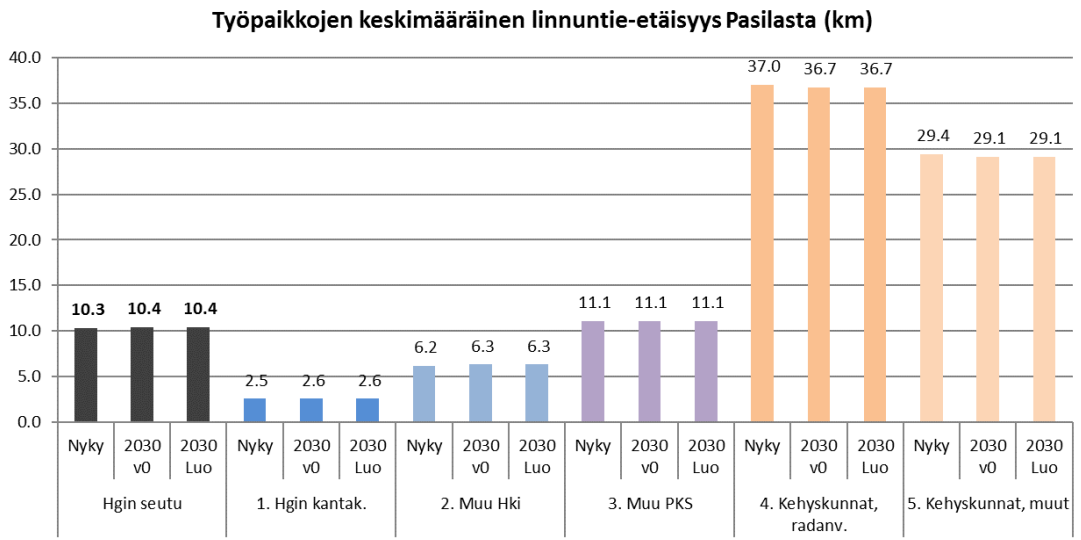
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Asukkaiden keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta, joka on seudun työpaikkojen likimääräinen painopiste.



M8. Työpaikkojen keskittyneisyys

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

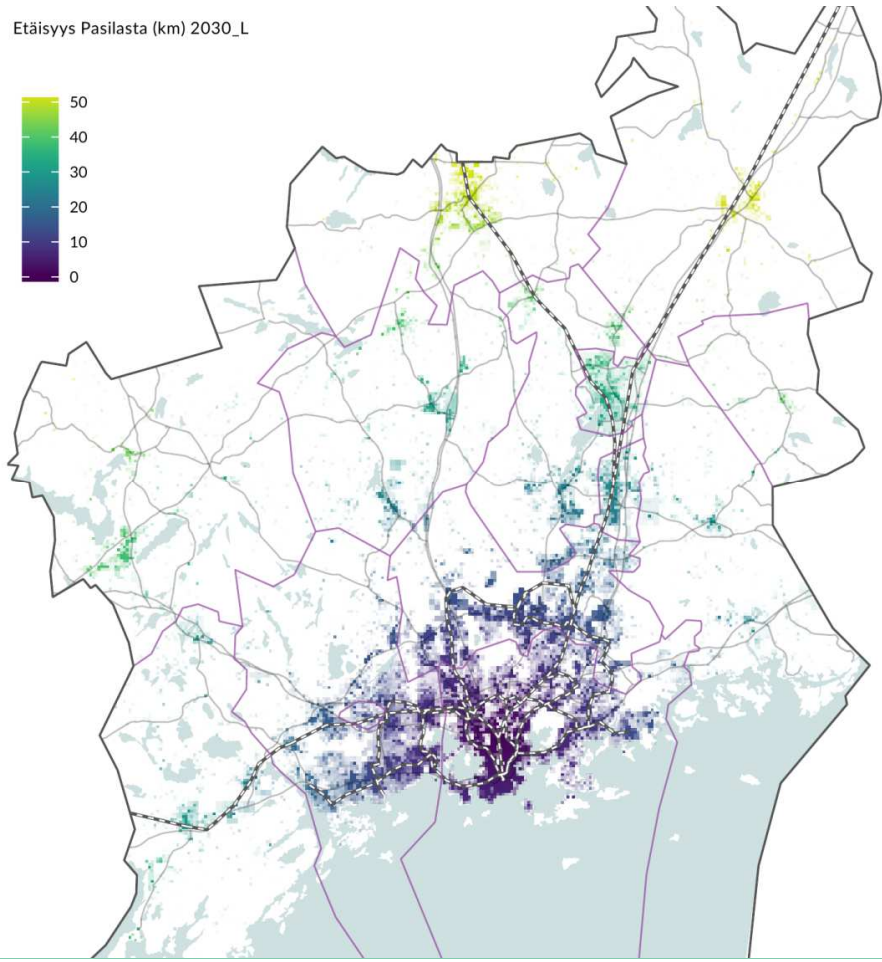
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 työpaikkojen keskittyneisyydessä seudun painopisteeseen nähden ei tapahdu seudullisesti merkittäviä muutoksia. Kehysvyöhykkeellä uudet työpaikat sijoittuvat hieman lähemmäs seudun ydintä kuin nykyisin. Luonnoksessa ei ole työpaikkojen sijoittumisen osalta eroja vertailuvaihtoehtoon v0 nähden.

Vaikutuskeinot

- Uuden työpaikkamaankäytön sijoittaminen.

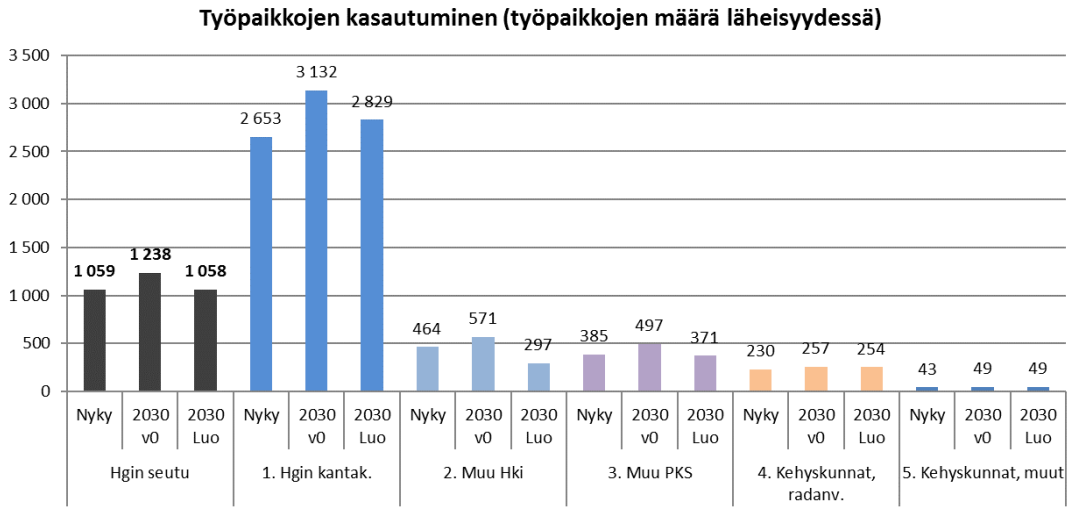
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Työpaikkojen keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta, joka on seudun työpaikkojen likimääräinen painopiste.



M9. Työpaikkojen kasautuminen

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

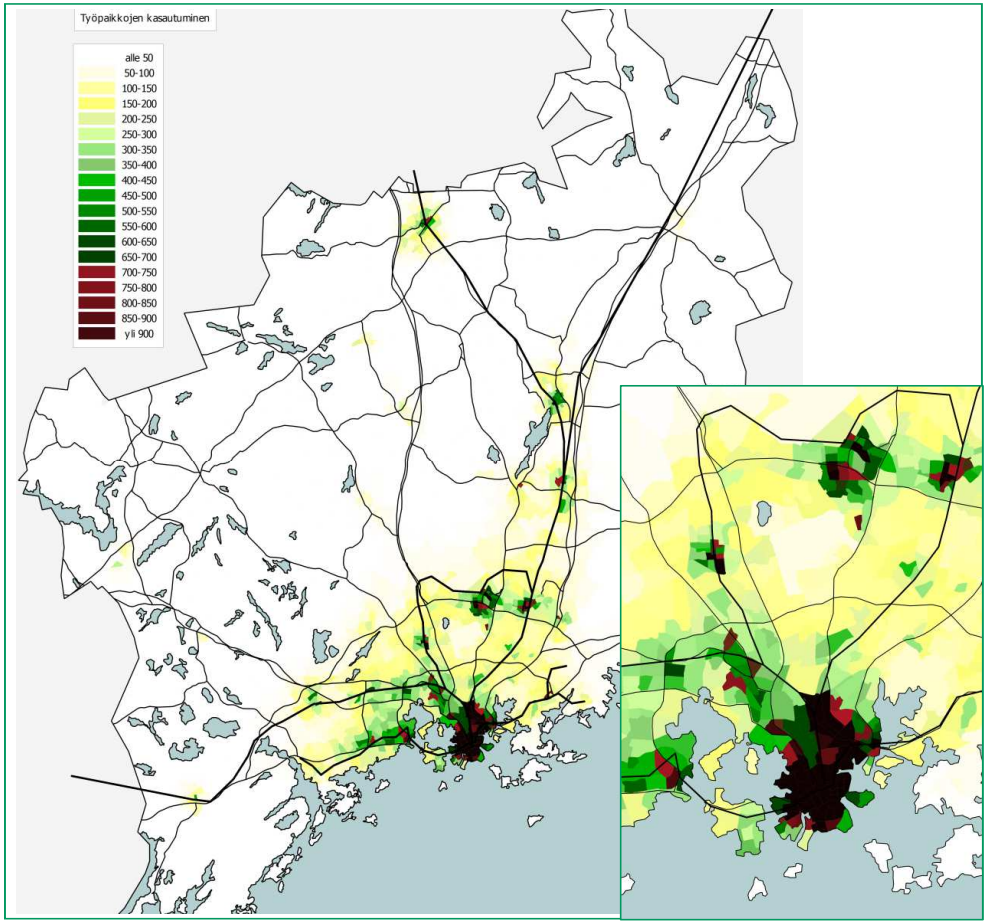
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 työpaikkojen kasautuminen kasvaa noin 17 % nykyisestä erityisesti työpaikkamäärän kasvun seurauksena. Kasautuminen on selvästi voimakkainta Helsingin kantakaupungin alueella. Luonnoksen kasautumisluku on vertailuvaihtoehtoa v0 lähes 15 % pienempi, vaikka työpaikkojen määrä ja sijoittuminen on sama. Kasautumislukua pienentää matkavastuksen kasvu tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen seurauksena sekä kulkutapamuutokset henkilöautosta hitaampiin kulkumuotoihin. Suhteellisesti kasautumisluku pienenee eniten Helsingin kantakaupungin ulkopuolisella pääkaupunkiseudulla, jonka työpaikoille henkilöauto on paljon käytetty kulkutapa.

Vaikutuskeinot

- Uuden työpaikkamaankäytön sijoittaminen.
- Liikenneyhteydet.
- Liikkumisen hinta.

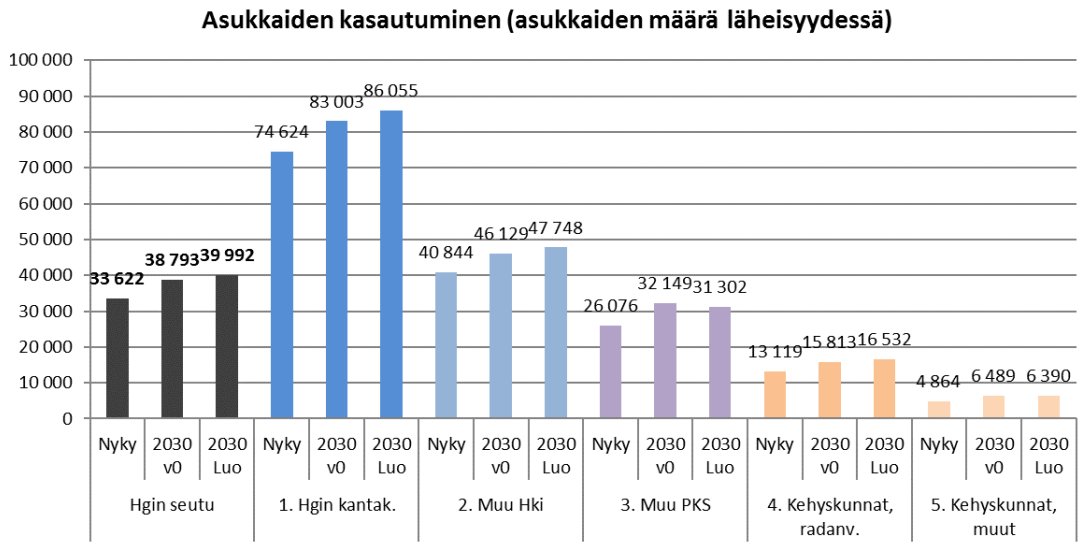
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Työpaikkojen määrä kulkutapakohtaiselle matkavastusetäisyydellä painotettuna ($d^{-2,5}$) kulkutavat niiden osuudella painotettuna. Matkavastus sisältää myös matkojen kustannukset. Aluekohtaiset keskiarvot on laskettu työpaikkamäärillä painotettuna. Kasautumisluku kertoo työpaikkojen agglomeraatiopotentiaalista



M10. Asukkaiden kasautuminen

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

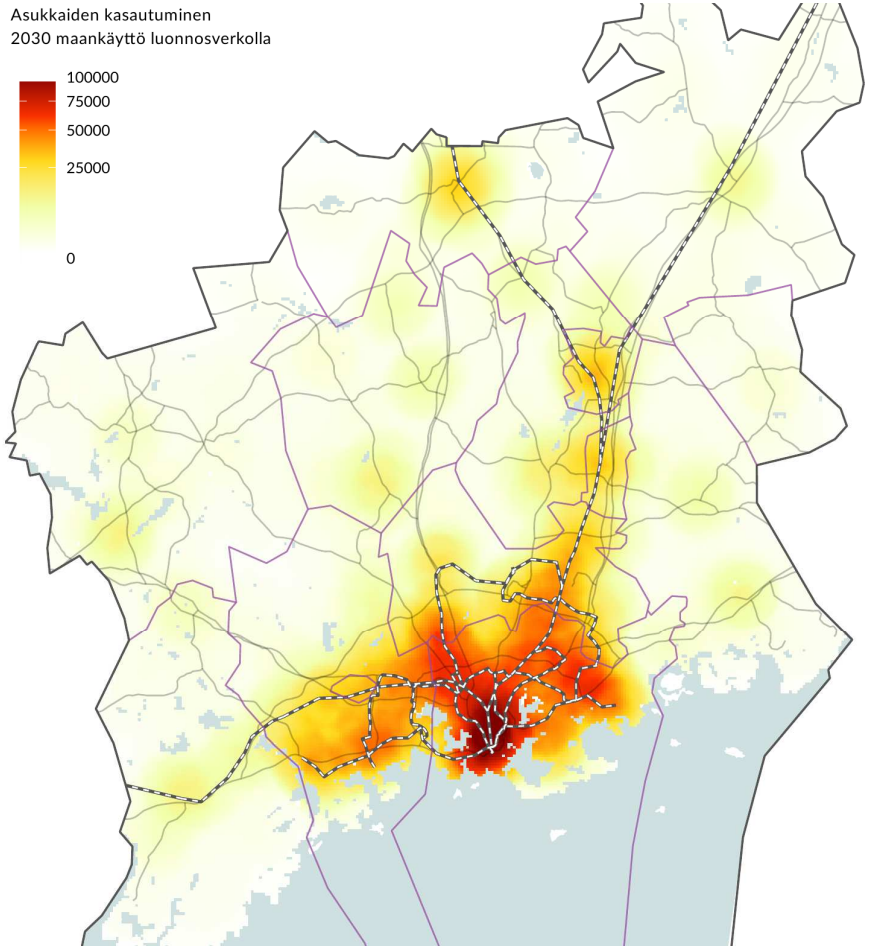
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 asukkaiden kasautuminen kasvaa noin 15 % nykyisestä. Luonnoksessa kasautuminen kasvaa edelleen noin 3 %. Kasautuminen kasvaa vertailuvaihtoehtoon v0 nähden muilla kuin Espoo-Vantaa –vyöhykkeellä.

Vaikutuskeinot

- Uuden asuinmaankäytön sijoittaminen.

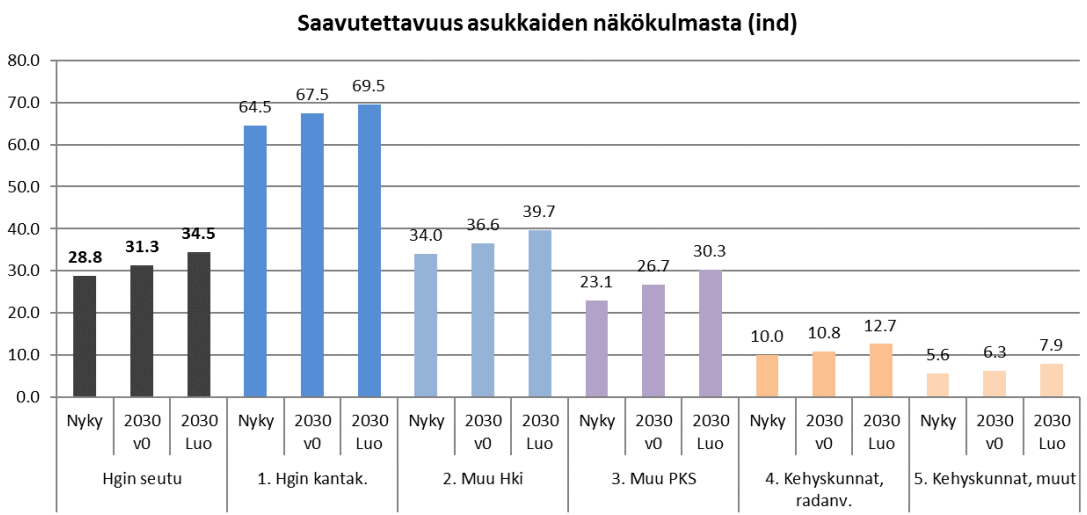
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Asukkaiden määrä 1 km linnuntie-etäisyydellä + 0.5 x asukkaiden määrä 1-3 km linnuntie-etäisyydellä. Aluekohtaiset keskiarvot laskettu asukasmäärillä painotettuna. Kasautumisluku kertoo mm. lähipalveluiden järjestämisedellytyksistä.



M11. Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

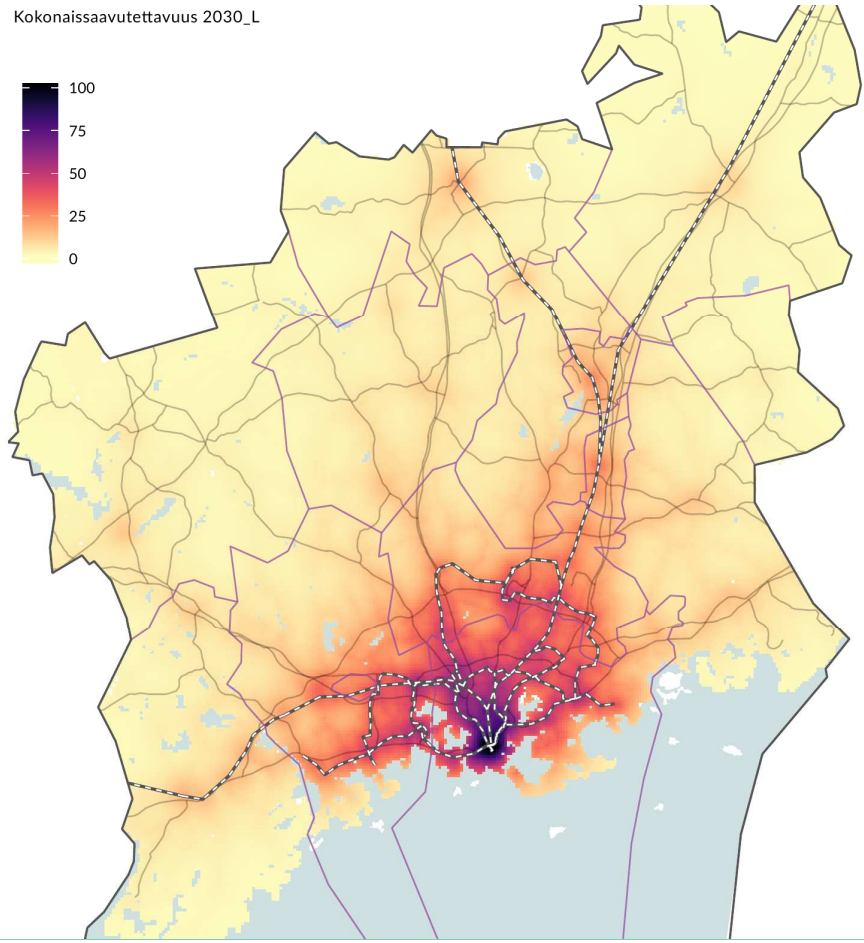
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta kasvaa nykyisestä noin 9 % maankäytön kasvun sekä liikenneverkon kehittymisen seurauksena. Luonnoksessa saavutettavuus kasvaa edelleen keskimäärin noin 10 %. Saavutettavuutta kasvattavat maankäytön tiivistäminen, joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen ja tieliikenteen ruuhkautumisen vähentyminen tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen sekä joukkoliikenteen lipun hintojen alentamisen seurauksena. Saavutettavuusluvut eivät sisällä liikkumisen kustannuksia.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen.
- Tieliikenteen sujuvuuden turvaaminen.

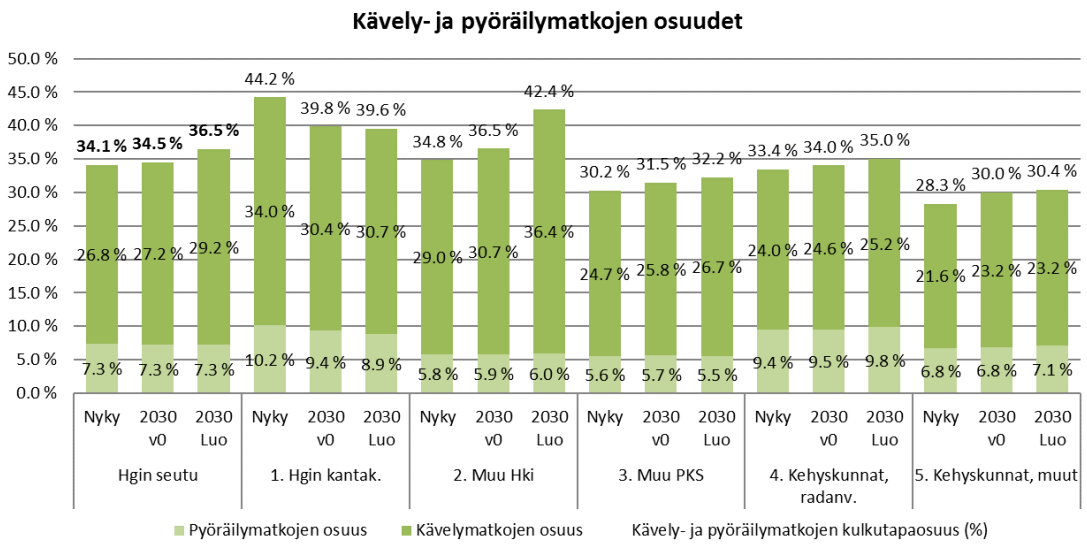
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Saavutettavuusluku indeksoituna 0-100 (nykytilanteen paras) kaikki matkaryhmät sisältäen. Painotus kestävät kulkutavat 65 %, henkilöauto 35 %. Ei sisällä matkakustannuksia.



K1. Kävely- ja pyöräilymatkojen kulkutapaosuus

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

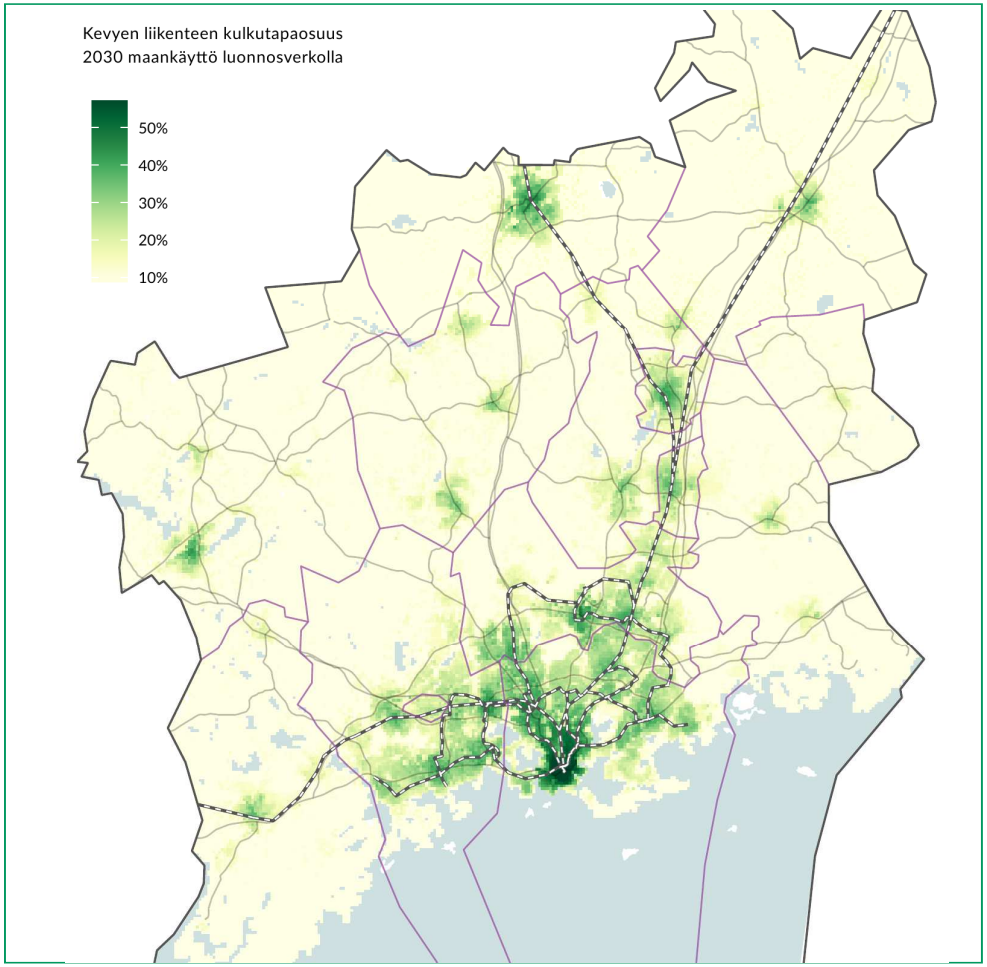
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 kävely- ja pyöräilymatkojen yhteenlaskettu osuus kasvaa noin prosentin nykyisestä maankäytön tiivistymisen seurauksena. Luonnoksessa osuus kasvaa edelleen noin 6 % (2 %-yksikköä) mm. asuinmaankäytön tiivistämisen sekä tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen seurauksena. Joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen ja lipun hintojen alentaminen leikkaavat osaltaan pyöräilyn osuuden kasvua. Laskentamenetelmät eivät huomioi kävely- ja pyöräilyinfran laadullisia muutoksia.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen ja autoilun hinnoittelu.
- Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen.

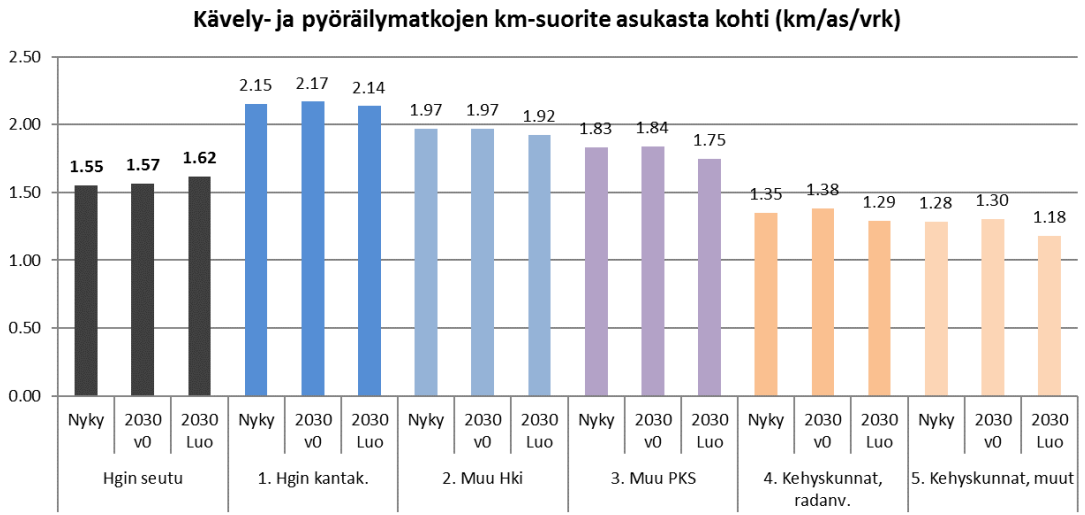
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Jalankulku- ja pyöräily-matkojen osuus arkivuorokauden matkoista HELMET-mallilla laskettuna. Karttakuva 250 metrin ruudukossa RUUTI-malleilla laskettuna. Laskentamenetelmät eivät huomioi kävely- ja pyöräilyinfran laadullisia muutoksia.



K2. Kävely- ja pyöräilymatkojen kilometrisuorite asukasta kohti

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

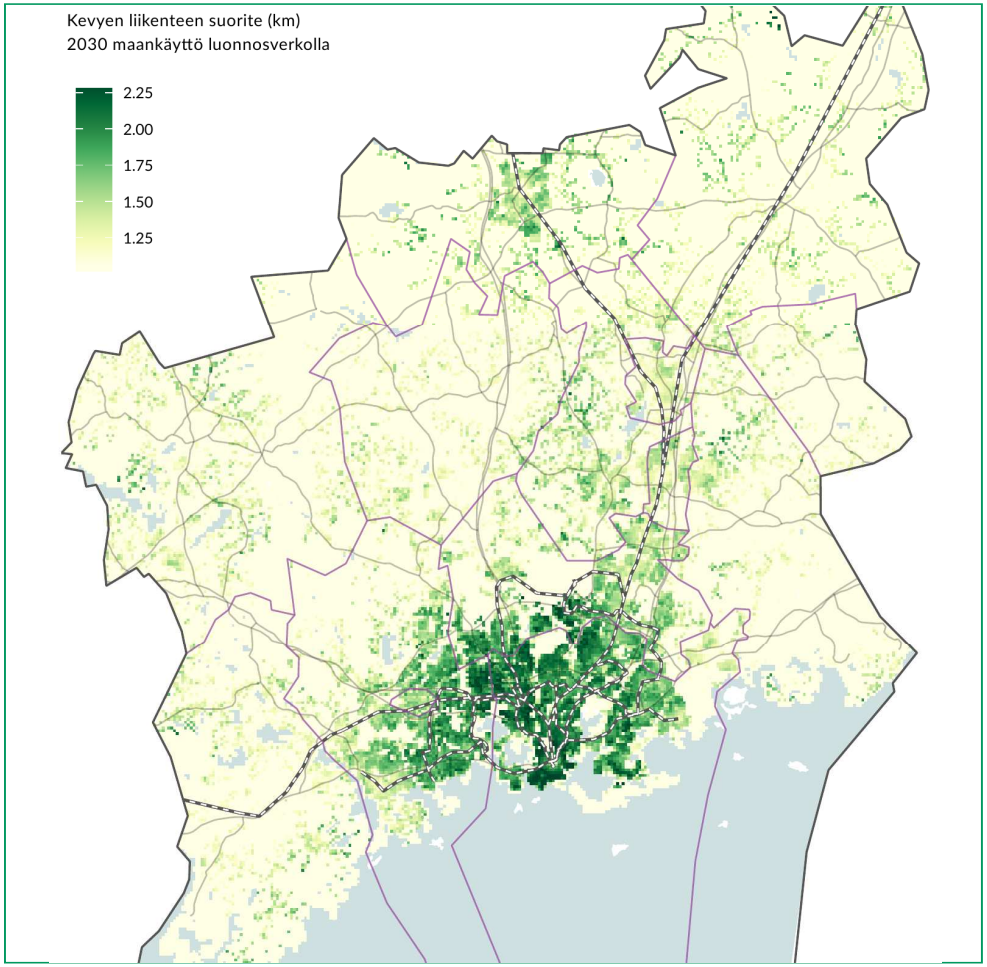
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 kävely- ja pyöräilymatkojen yhteenlaskettu kilometrisuorite asukasta kohti kasvaa nykyisestä noin prosentin maankäytön tiivistymisen seurauksena. Luonnoksessa suorite kasvaa edelleen noin 3 % mm. tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen lisätessä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta. Joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen ja lipun hintojen alentaminen leikkaavat osaltaan erityisesti pyöräilyn kilometrisuoritteen kasvua. Pyöräilymatkojen mallinnettu keskipituus säilyy ennallaan noin 3,3 kilometrissä. Laskentamenetelmät eivät huomioi kävely- ja pyöräilyinfran laadullisia muutoksia.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen ja autoilun hinnoittelu.
- Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen.

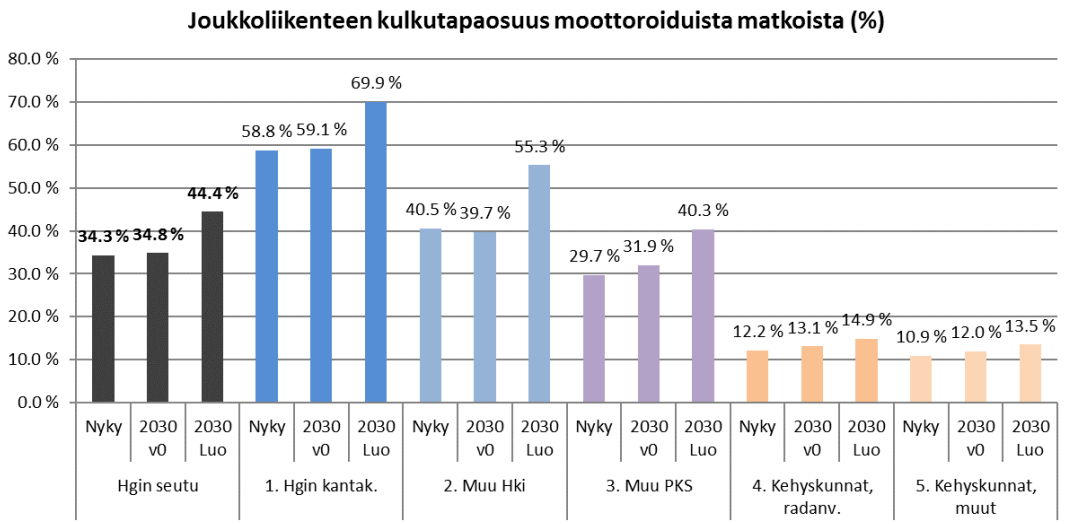
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

HELMET-mallilla laskettu kävely- ja pyöräilysuorite asukasta kohti. Alueelliset tunnusluvut ja karttakuva tuotettu RUUTI-mallilla, joka ei huomioi liikkumisen hinnan muutoksia. Laskentamenetelmät eivät huomioi kävely- ja pyöräilyinfran laadullisia muutoksia.



K3. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottoroiduista matkoista

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

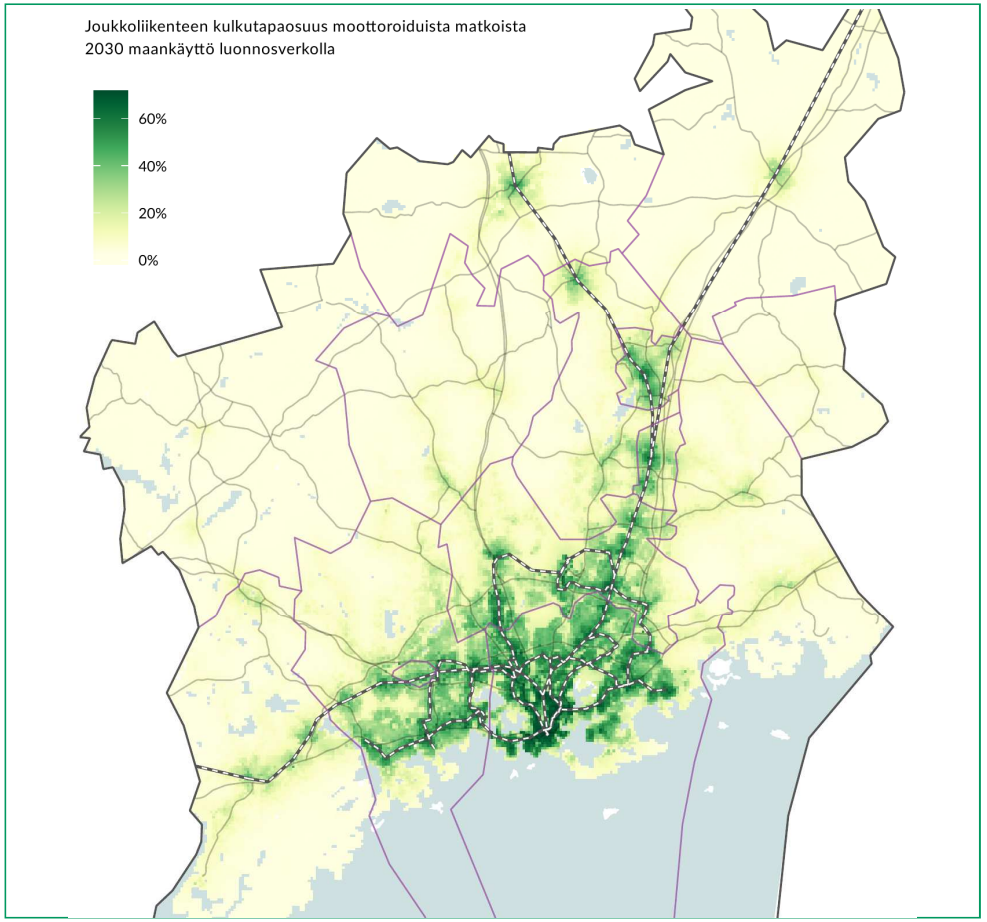
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 joukkoliikenteen osuus moottoroiduista matkoista kasvaa noin prosentin nykyisestä mm. tieliikenteen ruuhkautumisen seurauksena. Luonnoksessa osuus kasvaa edelleen noin 28 % tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen, asuinmaankäytön tiivistämisen sekä joukkoliikenneyhteyksien kehittämisen ja lipun hintojen alentamisen seurauksena. Kasvu on voimakasta erityisesti pääkaupunkiseudun alueella, johon henkilöautoliikenteen maksujen kasvu ja toisaalta suuri osa raideliikennehankkeista kohdistuvat.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen ja autoilun hinnoittelu.
- Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen.

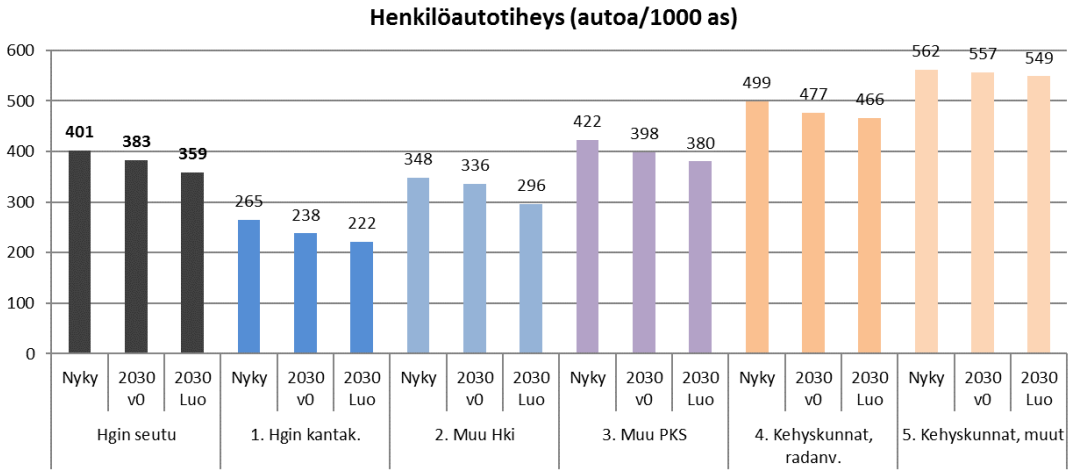
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Joukkoliikenteen osuus arkivuorokauden yhteenlasketuista joukkoliikenne- ja henkilöautomatkoista HELMET-mallilla laskettuna. Karttakuva 250 metrin ruudukossa RUUTI-malleilla laskettuna.



K4. Henkilöautotiheys

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

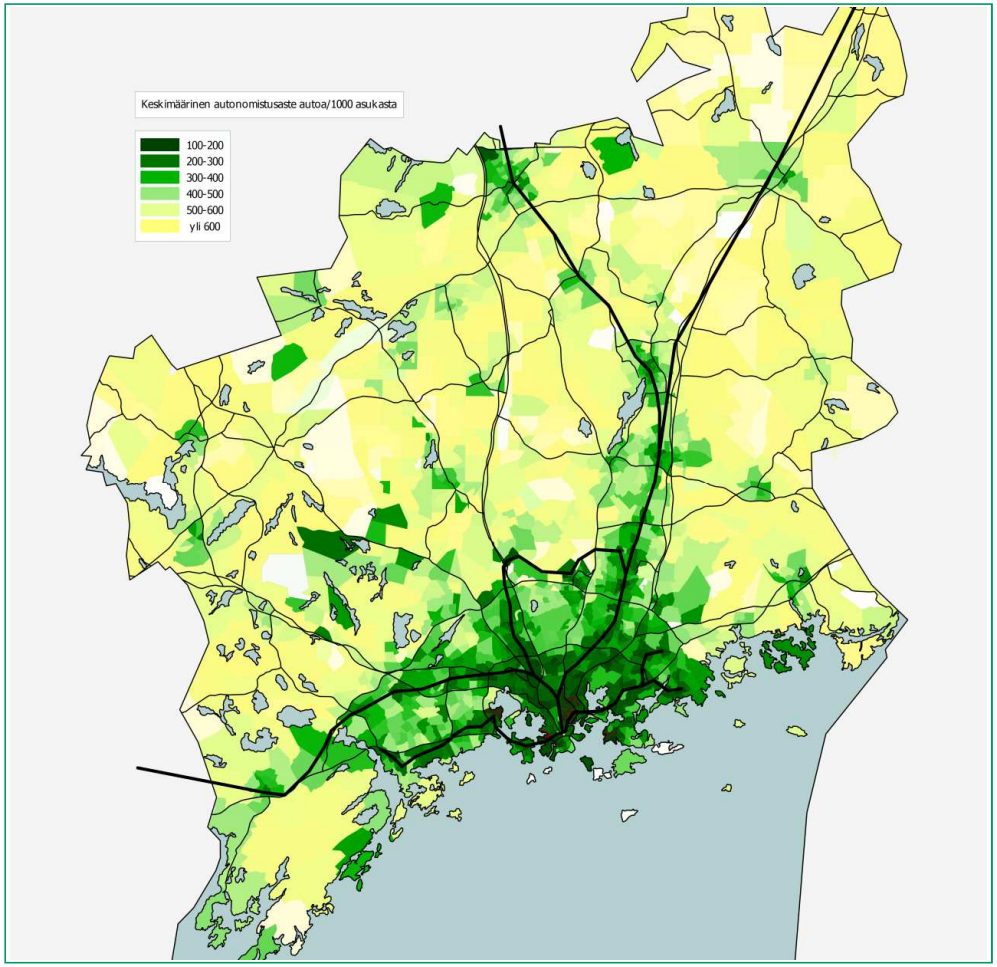
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 henkilöautotiheys laskee nykyisestä noin 5 % mm. maankäytön tiivistymisen ja tieliikenteen ruuhkautumisen seurauksena. Luonnoksessa henkilöautotiheys laskee edelleen noin 6 % tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen, asuinmaankäytön tiivistymisen sekä joukkoliikenneyhteyksien kehittämisen ja lipun hintojen alentamisen seurauksena.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittuminen.
- Liikenteen hinnoittelu
- Joukkoliikenteen kehittäminen.

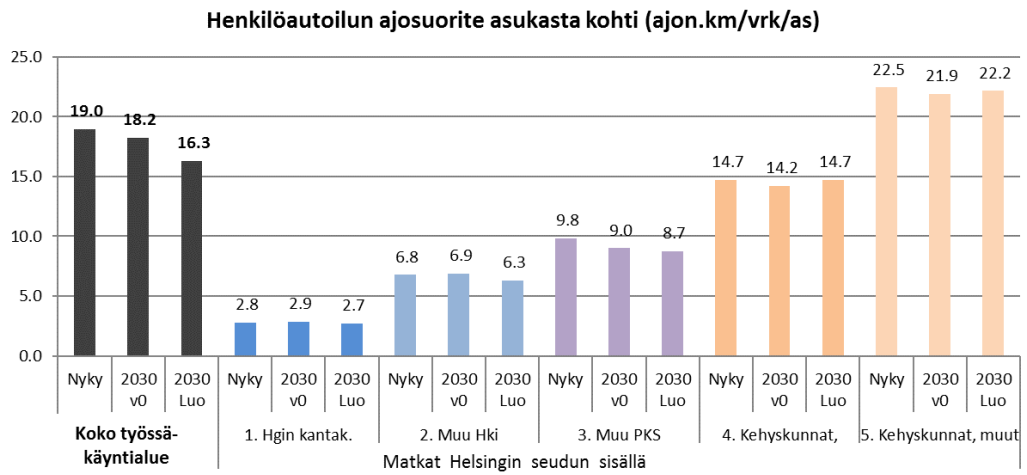
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

HELMET-mallilla laskettava henkilöautotiheys (henkilöautoa 1000 asukasta kohti). Autonomistusmalli reagoi mm. maankäytön tiiveyteen, henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen matka-aikoihin ja matkakustannuksiin.



K5. Henkilöautoilun ajosuorite asukasta kohti

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

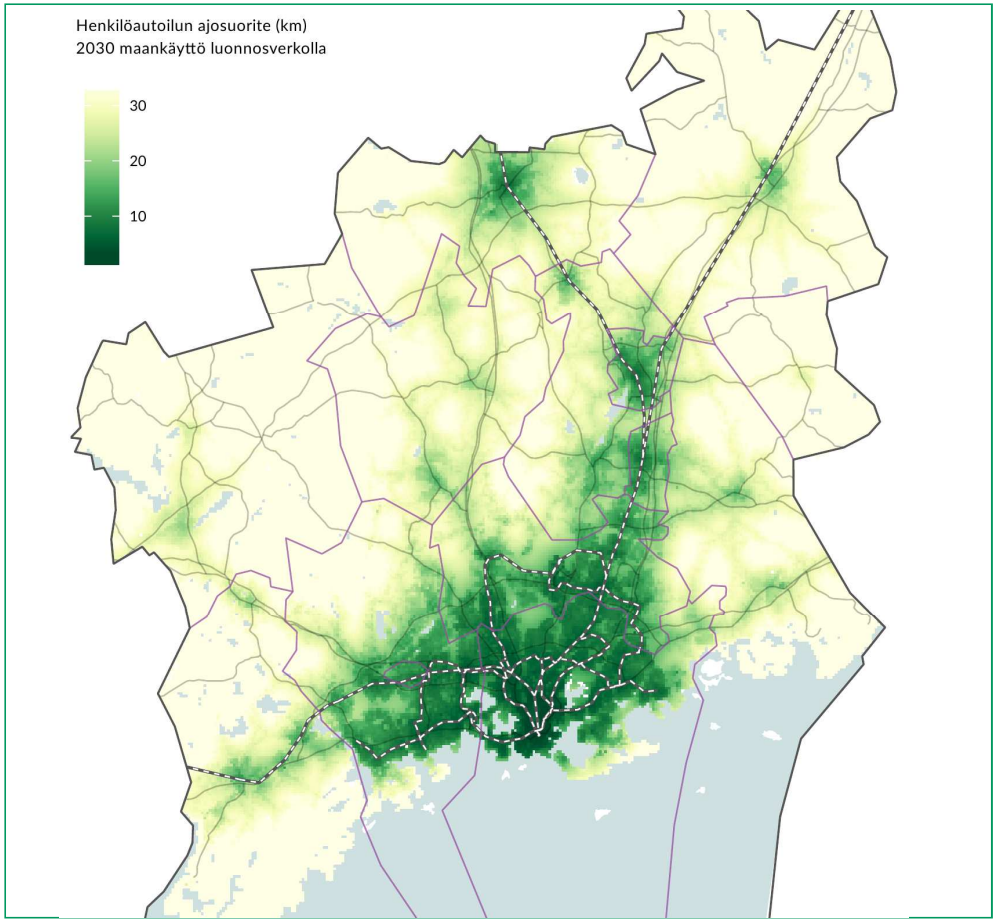
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 henkilöauton keskimääräinen ajosuorite asukasta kohti laskee nykyisestä n. 4 % mm. maankäytön tiivistymisen ja tieliikenteen ruuhkautumisen seurauksena. Luonnoksessa ajosuorite laskee edelleen noin 11 % tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen sekä joukkoliikenneyhteyksien kehittämisen ja lipun hintojen alentamisen seurauksena.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittuminen.
- Liikenteen hinnoittelu
- Joukkoliikenteen kehittäminen.

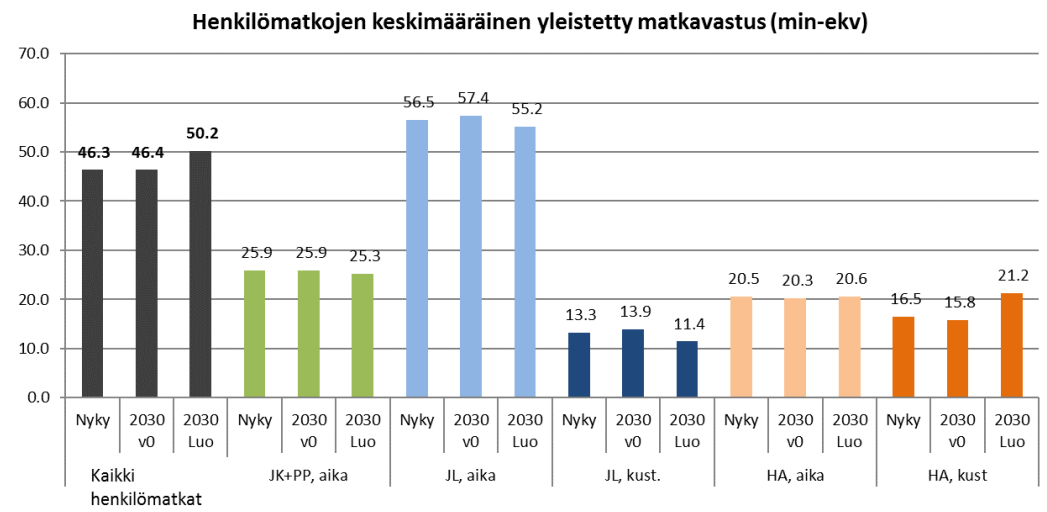
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

HELMET-mallilla laskettava henkilöautoliikenteen km-suorite asukasta kohti koko työssäkäyntialueen osalta. Vyöhykekohtaiset tunnusluvut ja karttakuva tuotettu RUUTI-malleilla (vain asukkaiden Helsingin seudun sisällä tekemät matkat, ei liikenteen hinnoittelumuutosten vaikutuksia).



K6. Liikkumisen palvelutaso ja hinta

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

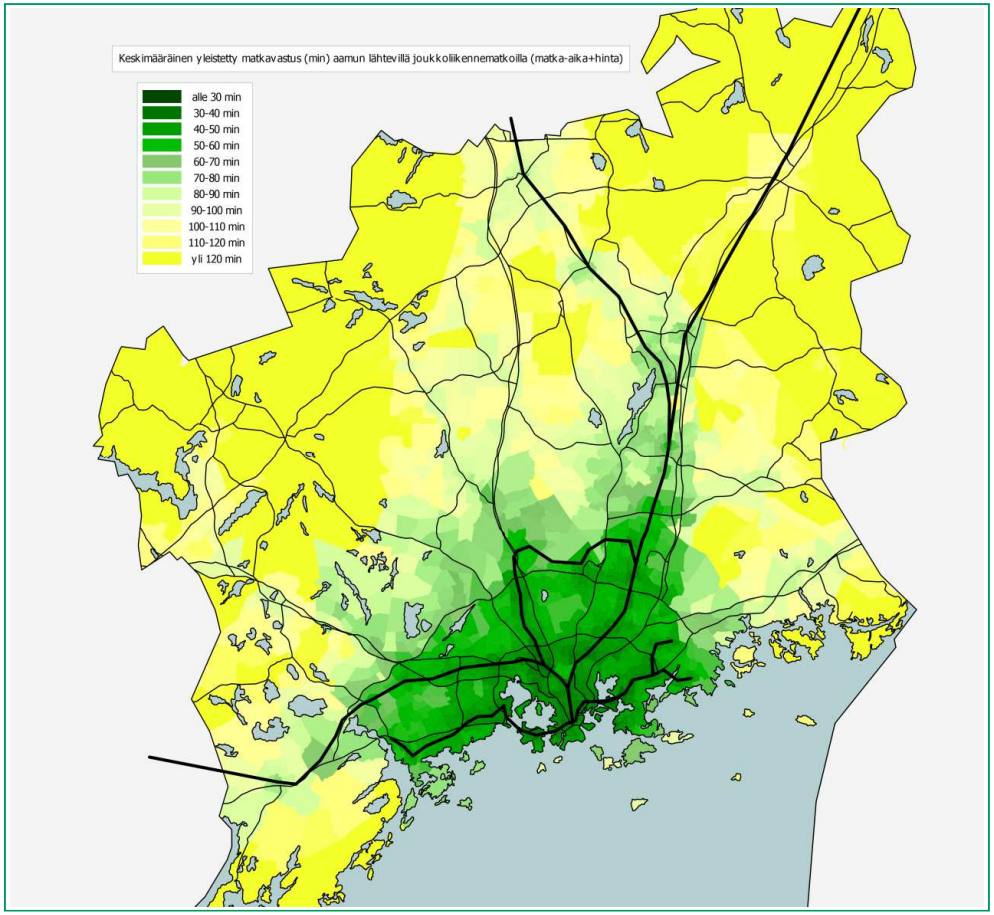
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 liikkumisen yleistetty matkavastus (aika+hinta) säilyy lähes keskimäärin nykyisellään. Luonnoksessa tienkäyttö- ja pysäköintimaksut kasvattavat yleistettyä matkavastusta enemmän kuin liikenteen sujuvoituminen ja lipun hinnan alentamiset sitä vähentävät, jolloin kaikkien matkojen keskimääräinen yleistetty matkavastus kasvaa vertailuvaihtoon v0 nähden noin 8 %. Kasvua aiheuttaa sekä henkilöautomatkojen kallistuminen että matkojen siirtyminen henkilöautosta hitaampiin kulkutapoihin.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen kehittäminen.
- Tieverkon kehittäminen
- Liikenteen hinnoittelu.

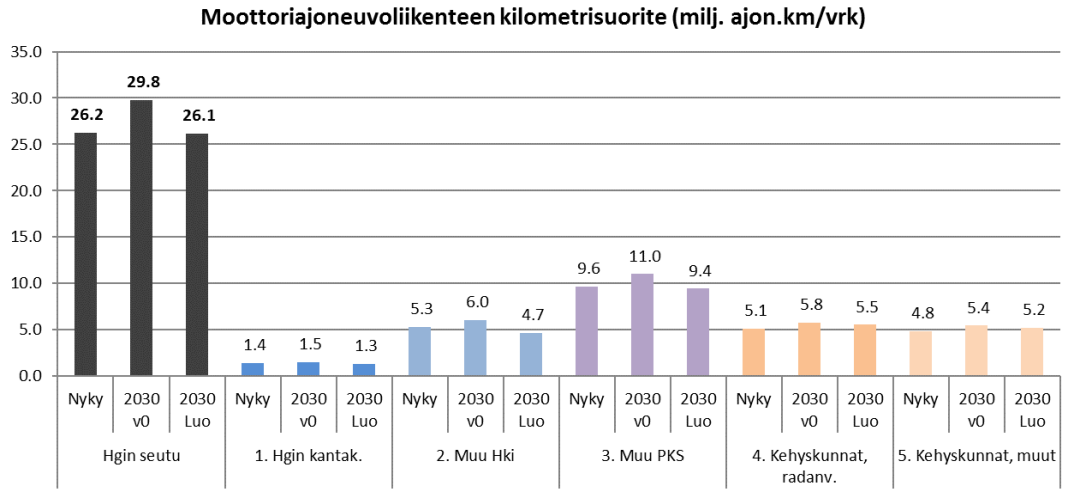
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Henkilömatkojen keskimääräinen matka-aika + hinta ajaksi muunnettuna (yleistetty matkavastus) HELMET-mallilla arvioituna. Kuvassa joukkoliikenteen yleistetty matkavastus aamulla lähtevien matkojen osalta.



H1. Moottoriajoneuvoliikenteen kilometrisuorite

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

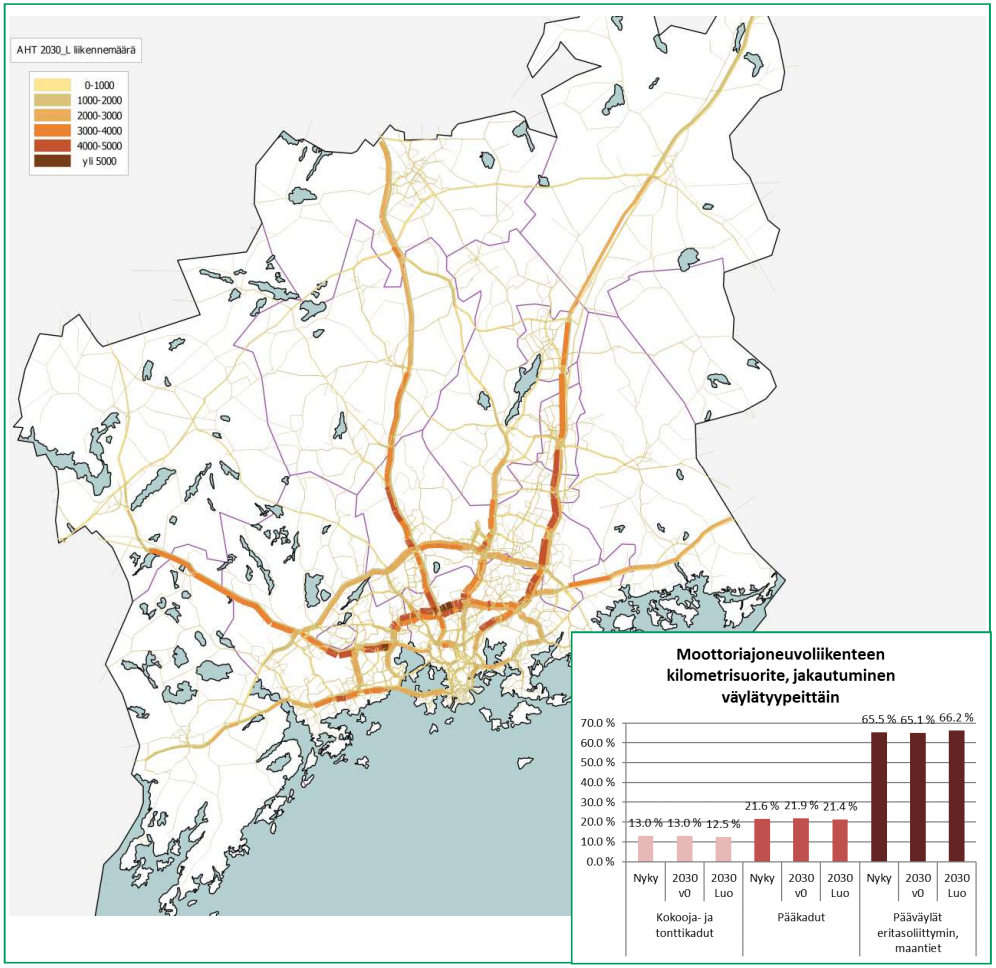
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 moottoriajoneuvoliikenteen kokonaissuorite kasvaa nykyisestä noin 14 % seudun asukasmäärän kasvaessa noin 19 %. Luonnoksessa kilometrisuorite laskee noin 12 % v0:aan verrattuna tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen, asuinmaankäytön tiivistämisen ja joukkoliikenteen kehittämistoimien seurauksena. Moottoriajoneuvoliikenteen kokonaissuorite on seudulla sama kuin nykyisin, vaikka asukasmäärä kasvaa lähes viidenneksellä. Pääkaupunkiseudulla liikennesuorite jää nykyistä pienemmäksi, kehysvyöhykkeellä liikennesuorite hieman kasvaa nykyisestä. Pääväylien kehittämishankkeet siirtävät hieman liikennesuoritetta katuverkolta pääväylille.

Vaikutuskeinot

- Joukkoliikenteen ja autoilun hinnoittelu.
- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen yhteyksien ja palvelujen kehittäminen.

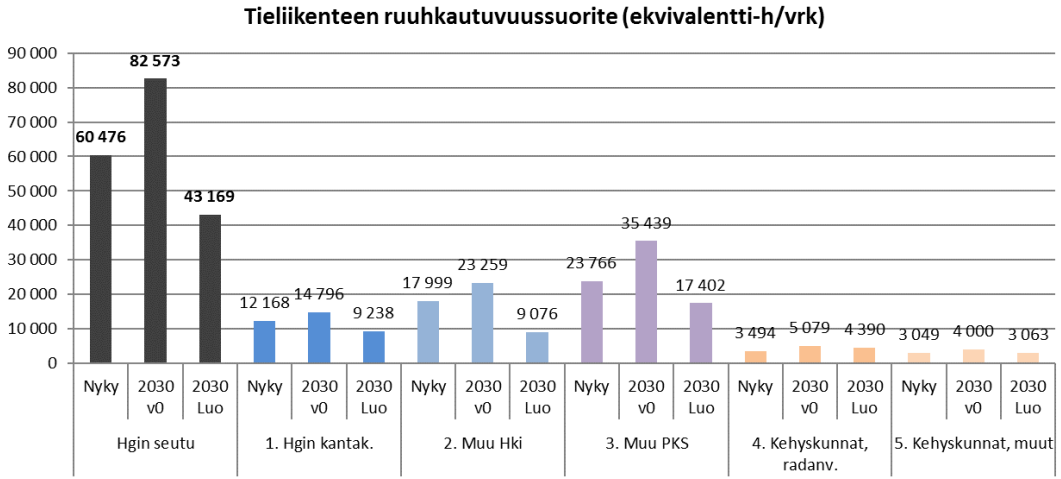
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

HELMET-mallilla tuotettava arkivuorokauden liikennesuorite kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen osalta. Kuvassa aamuruuhkatunnin liikennemääräennuste.



H2. Tieliikenteen ruuhkaisuus

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

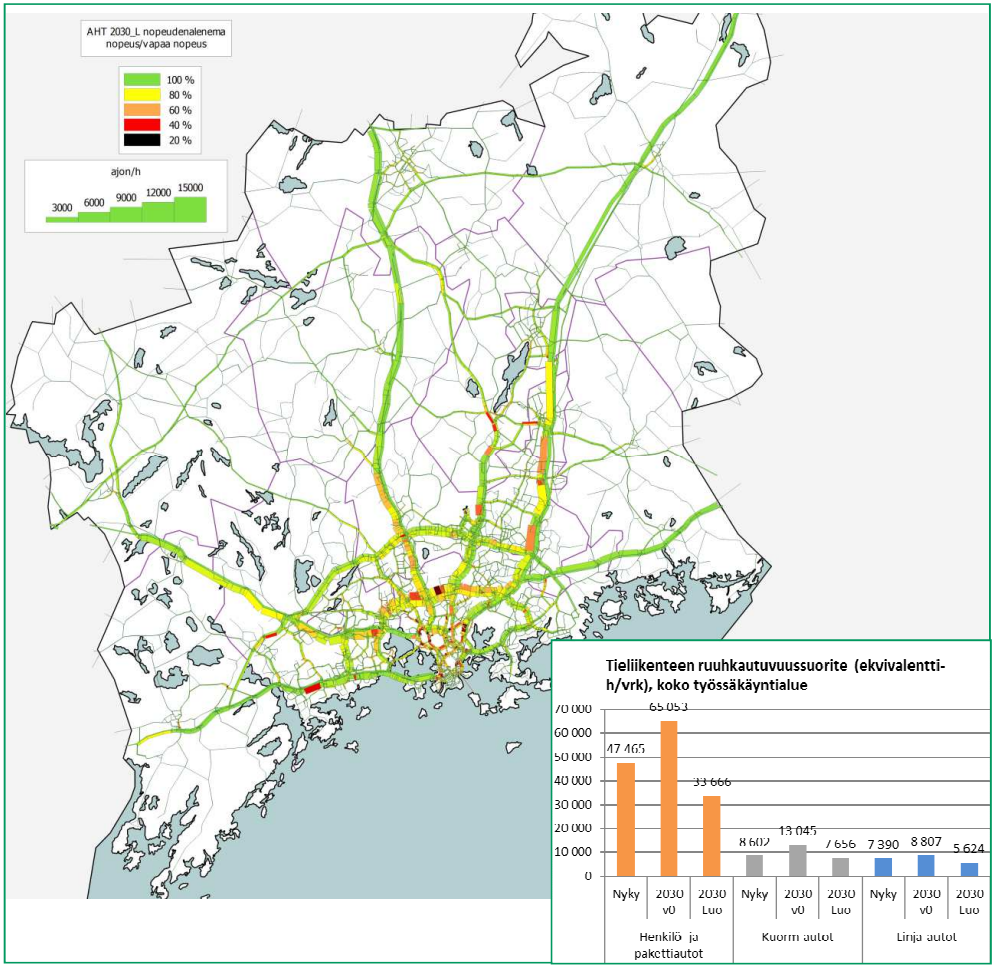
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 tieliikenteen ruuhkasuorite kasvaa nykyisestä 37 % kysynnän kasvaessa ilman merkittäviä väyläinvestointeja. Luonnoksessa ruuhkasuorite laskee vertailuvaihtoehtoon v0 nähden 48 % tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen, joukkoliikenteen lipun hintojen alentamisen ja liikenneväyläinvestointien seurauksena. Tieliikenteen ruuhkaisuus jää alle nykyisen ruuhkautumistason niin henkilöautoliikenteen, kuorma-autoliikenteen kuin linja-autoliikenteen osalta.

Vaikutuskeinot

- Tieliikenteen välityskyvyn turvaaminen.
- Liikenteen hinnoittelu.
- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen runko-yhteyksien kehittäminen.

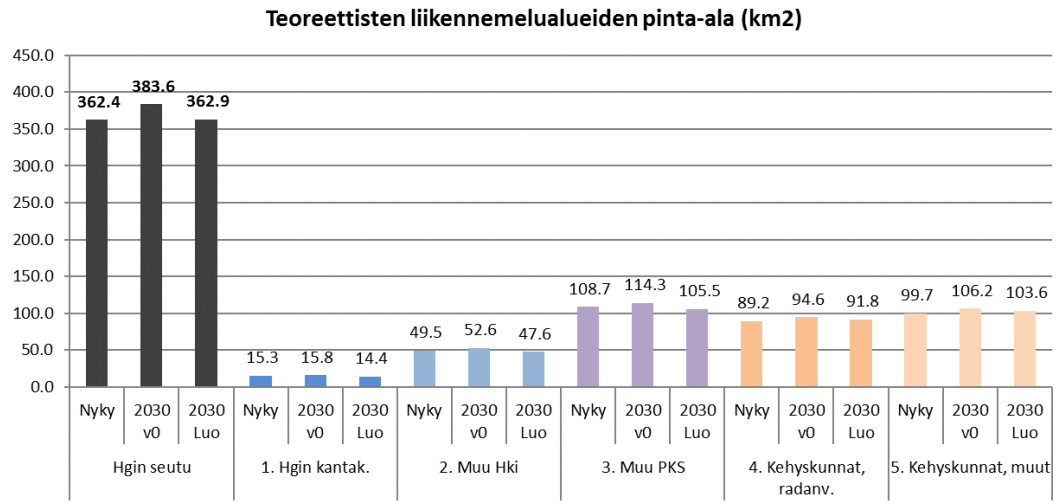
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Ruuhkaviive tieliikenne-ekvivalentteina (ekv-h/vrk) HELMET-mallilla laskettuna. Ekvivalenteissa joukkoliikennematkustajalla ja henkilöautolla on sama painoarvo, kuorma-autolla painotus on 5-kertainen henkilöautoon tai joukkoliikennematkustajaan verrattuna.



H3. Liikenteen häiritsemä maa-ala

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

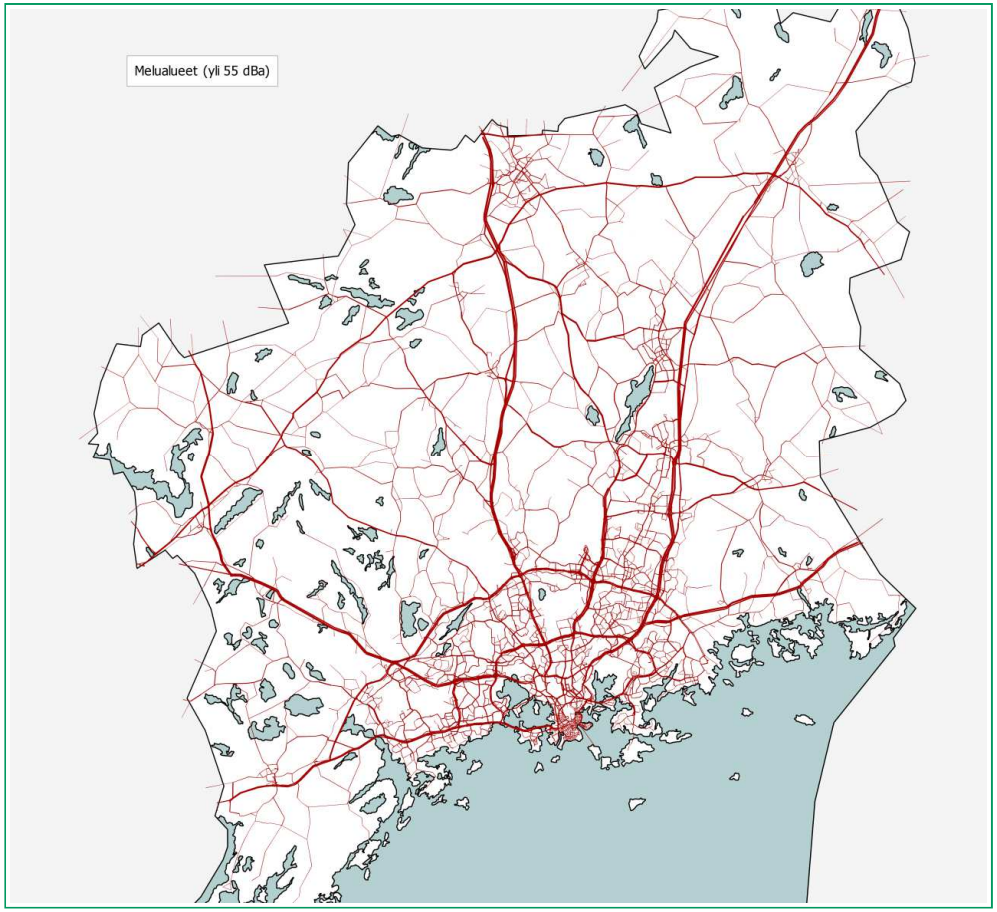
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 liikenteen teoreettisesti häiritsemä maa-ala kasvaa nykyisestä noin 6 %. Luonnoksessa pinta-ala laskee vertailuvaihtoehtoon v0 nähden noin 5 % tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen, joukkoliikenteen lipun hintojen alentamisen sekä joukkoliikenne-investointien vähentäessä liikennesuoritetta. Teoreettisten liikennemelualueiden kokonaispinta-ala on luonnoksessa v. 2030 lähes sama kuin nykytilanteessa.

Vaikutuskeinot

- Autoliikenteen vähentäminen.
- Nopeustasojen lasku.
- Tieliikenteen keskittäminen pääväylille.

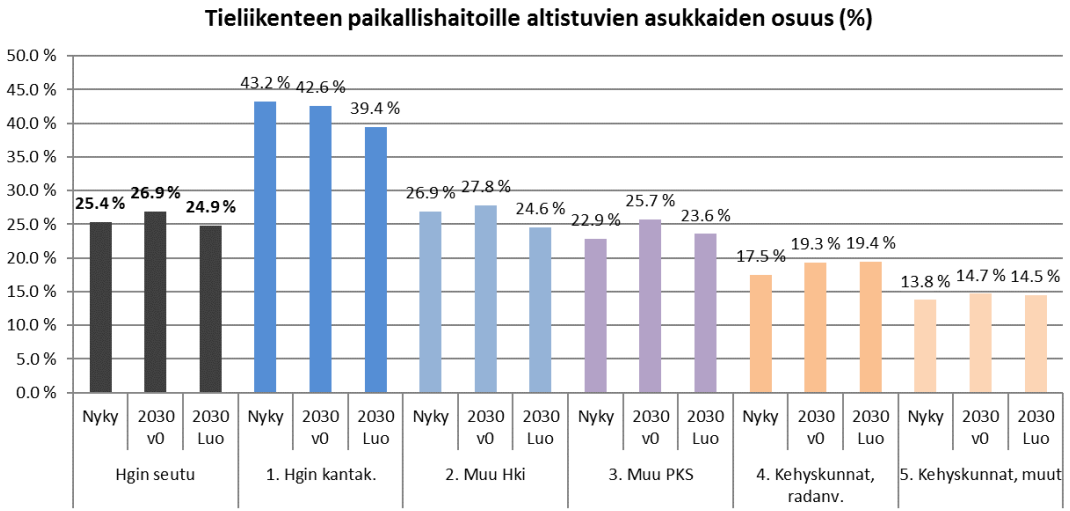
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Liikenteen häiritsemää maa-alaa on arvioitu laskemalla liikennemallilla teoreettiset 55 dBa:n meluvyöhykkeet ilman maastovaikutuksia. Oletuksena on, että myös muut häiriöt kuin melu riippuvat vastaavalla tavalla liikennemääristä ja ajonopeuksista.



H4. Tieliikenteen paikallishaitoille altistuminen

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

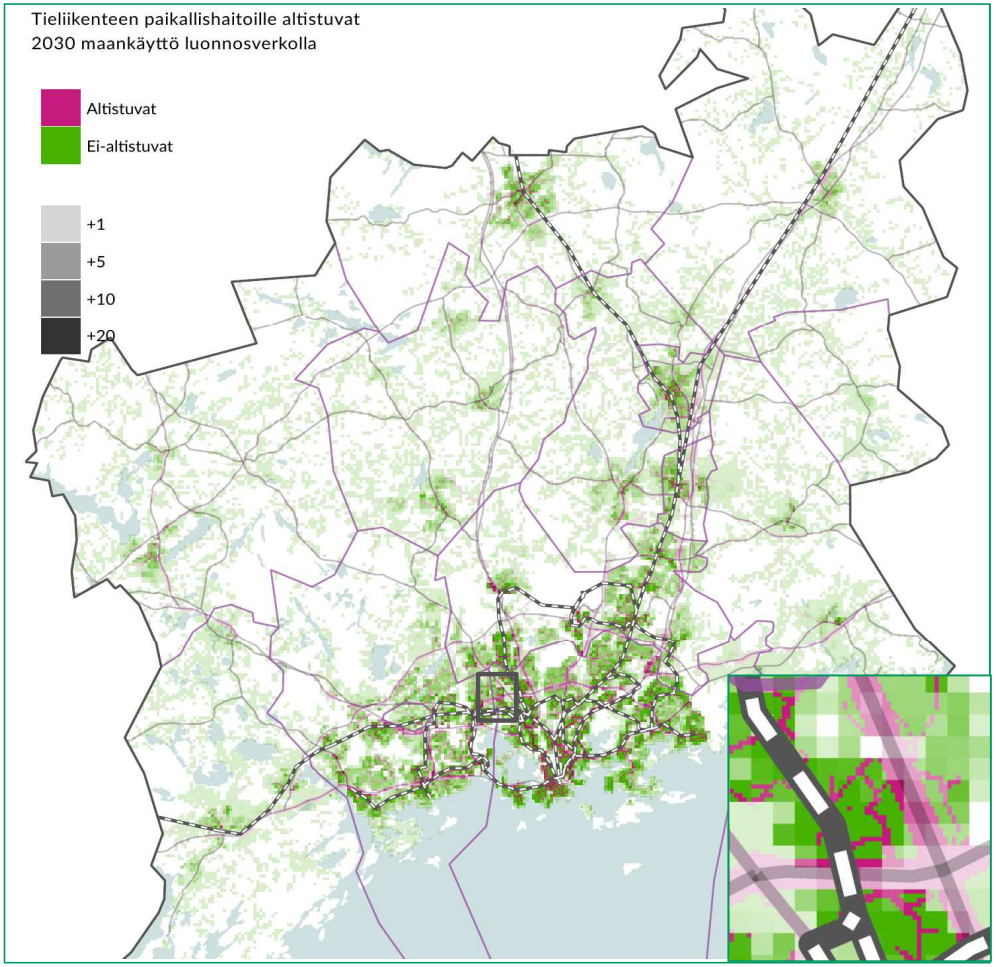
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 tieliikenteen paikallishaitoille potentiaalisesti altistuvien osuus asukkaista kasvaa nykyisestä noin 6 %. Luonnoksessa altistuvien osuus vertailuvaihtoehtoon v0 nähden laskee noin 7 % liikenteen hinnan muutosten ja joukkoliikenneinvestointien vähentäessä liikennesuoritetta ja tiehankkeiden siirtäessä liikennettä katuverkolta pääväylille. Altistumisen vähentymistä leikkaa asumisen tiivistäminen osin myös pääväylien tuntumaan.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Tieliikenteen vähentäminen.
- Nopeustasojen lasku.
- Tieliikenteen keskittäminen pääväylille.

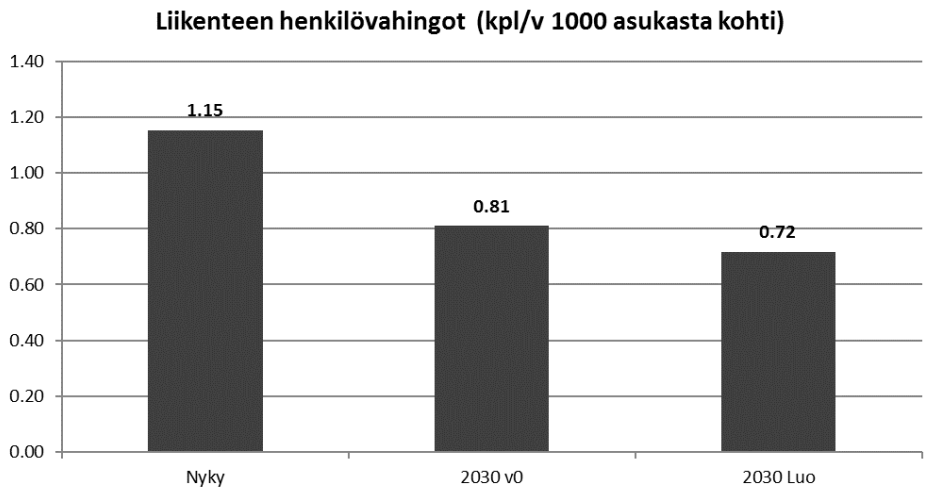
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Arvioitu tieliikenteen melu- ja ilmanlaatuhaitoille altistumisen potentiaalia laskemalla teoreettisilla 55dBa:n meluvyöhykkeillä ilman maastovaikutuksia asuvien määrät 50 metrin ruudukossa.



H5. Liikenteen henkilövahinkojen määrä

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 liikenteen henkilövahinkojen määrä asukasta kohti laskee nykyisestä noin 30 % liikenteen aktiivisen ja passiivisen turvallisuuden trendimäisen paranemisen sekä asukaskohtaisen tieliikennesuoritteen laskun seurauksena. Luonnoksessa liikenteen henkilövahinkojen määrä asukasta kohti laskee edelleen 11-12 % tieliikennesuoritteen laskun seurauksena sekä liikenteen siirtyessä pääväyläinvestointien seurauksena hieman katuverkolta pääväylille. Henkilövahinko-onnettomuuksien laskennallinen kokonaismäärä luonnoksessa v. 2030 on 28 % nykytilannetta pienempi.

Vaikutuskeinot

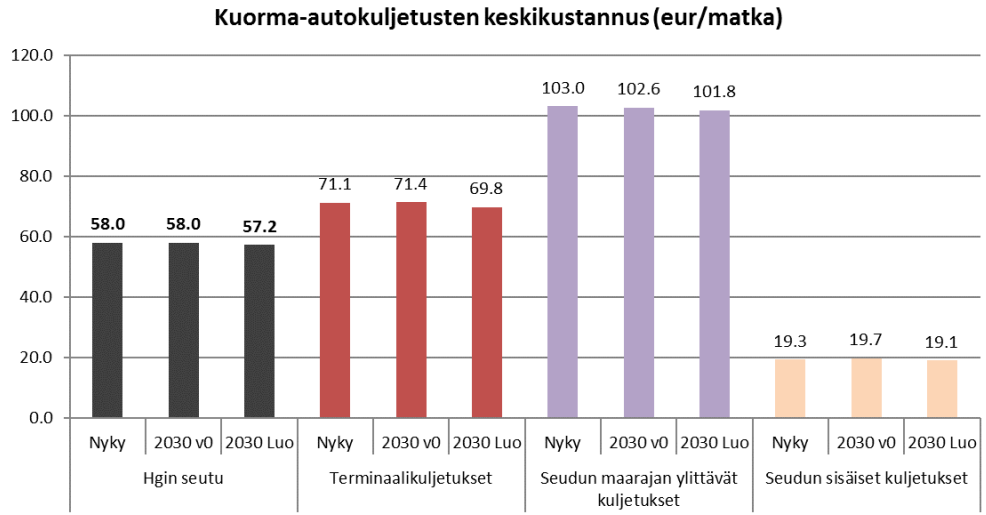
- Tieliikenteen suoritteen vähentäminen.
- Tieliikenteen ohjaaminen turvallisemmille pääväylille.
- Liikenneympäristön turvallisuuden parantaminen.

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Henkilövahinkojen määrä asukasta kohti laskettuna HELMET-mallilla väylätyyppikohtaisten liikennesuoritteiden ja onnettomuusasteiden perusteella. Tieliikenteen henkilövahinkojen onnettomuusasteita on pienennetty tulevaisuudessa 2,5 %/vuosi.

H6. Kuljetuskustannukset

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

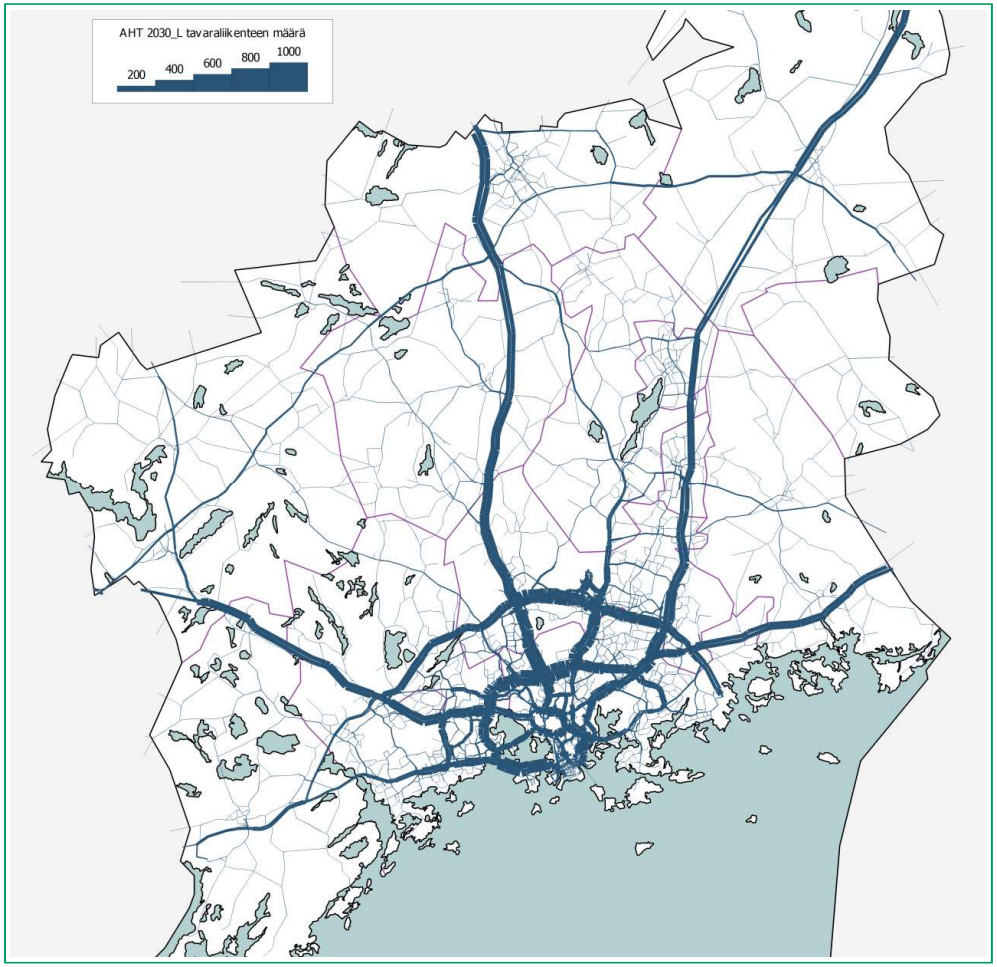
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 kuorma-autoliikenteen keskikustannus säilyy lähes nykyisellään. Luonnoksessa keskikustannus laskee noin prosentin tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen sekä joukkoliikenteen lipun hintojen alentamisen vähentäessä tieverkon kuormitusta ja liikenneväyläinvestointien vähentäessä liikenteen ruuhkaisuutta. Terminaaleihin kohdistuvien kuljetusten sekä seudun sisäisten kustannukset laskevat suhteellisesti eniten, yli 2 %.

Vaikutuskeinot

- Tieliikenteen, erityisesti terminaaliyhteyksien sujuvuuden turvaaminen.
- Jakeluyhteyksien sujuvuus.
- Maankäytön sijoittuminen.

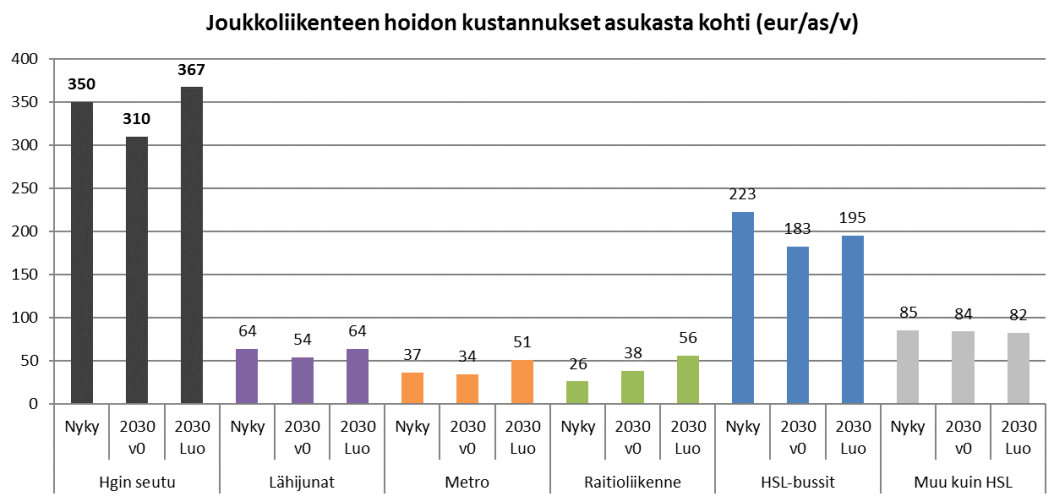
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Kuorma-automatkojen arvioidut aika- ja km-kustannukset kuljetusmatkaa kohti (eur/matka) Liikenneviraston yksikköarvojen mukaisesti. Luvut sisältävät rahdin arvon. Sisältää vain Helsingin seudulle kohdistuvat liikenne- ja kuljetussuoritteet.



H7. Joukkoliikenteen hoidon kustannukset

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

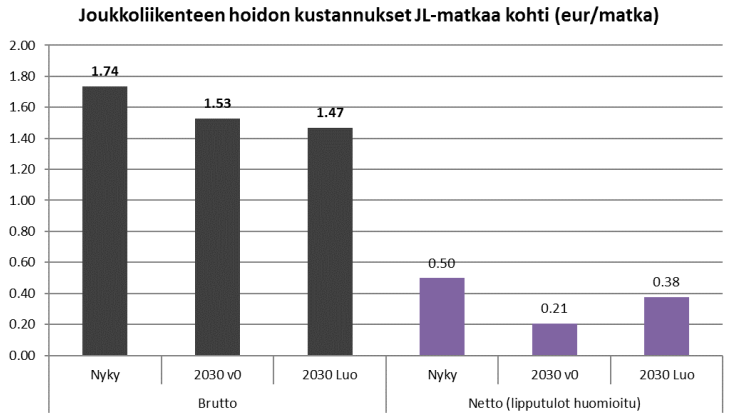
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 joukkoliikenteen hoidon kustannukset kasvavat nykytilanteesta noin 24 milj. euroa (5 %), mutta asukasmäärän ja joukkoliikenteen käytön kasvun seurauksena kustannukset asukasta ja joukkoliikennematkaa kohti laskevat 12 %. Luonnoksessa junatarjontaa on kasvatettu, metron vuorotarjontaa lisätty ja uusia raitiolinjoja otettu käyttöön, jolloin vertailuvaihtoehtoon v0 nähden joukkoliikenteen hoidon kustannukset kasvavat asukasta kohti 18-19 % , mutta laskevat joukkoliikennematkaa kohti 3 % joukkoliikenteen käytön kasvaessa huomattavasti. Joukkoliikenteen hoidon menot kasvavat v0:aan nähden lähes 100 milj. euroa/v ja lipputulot noin 10 milj.euroa.

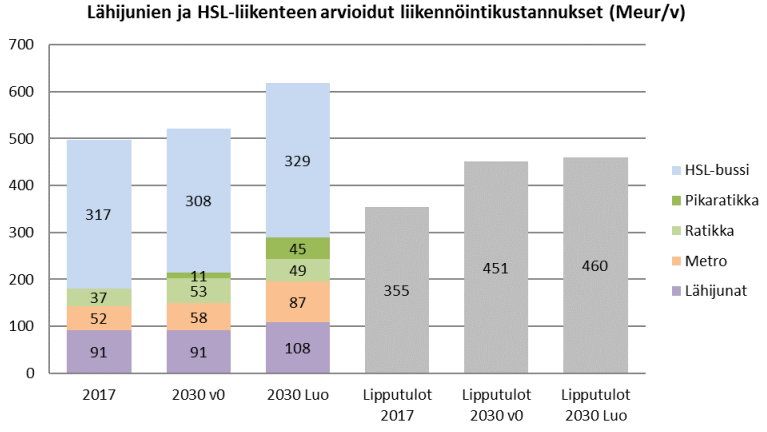
Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen.
- Liikkumisen hinnoittelu.

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

HELMET-mallilla laskettavat joukkoliikenteen suoritteet ja niiden yksikköarvot. Bussiliikenteen kustannukset on laskettu matkustaja-kilometreistä, raideliikenteen välineiden suoritteista. Kustannukset ja lipputulot on täsmäytetty HSL:n vuoden 2017 tilinpäätöstietoihin. Luvut ovat suuntaa-antavia ja tarkentuvat mm. liikennöinnin suunnittelun yhteydessä.





LIITE 3
MAL 2019 -luonnos
Täydentävät arviointimenetelmät
30.10.2018

Sisällysluettelo

VÄHÄPÄÄSTÖINEN
TM 1. Mahdollisuus hiilineutraaliin yhteiskuntaan ja ekologisesti kestävään elämäntapaan
TM 2. Luonnonvarojen käytön kehitys ja hyödyntämisen optimointi
TM 3. Laajojen yhtenäisten metsäalueiden, ekologisten yhteyksien, luonnon ydinalueiden ja Natura-alueiden tarkastelu"
TM 4. Maisema-alueiden ja rakennetun ympäristön tarkastelu
TM 5. Vesistöjen tarkastelu
TM 6. Sopeutumisen kannalta riskikohteiden tunnistus (esim. tulva-alueet)
HOUKUTTEVA
TM 7. Kohtuuhintaisen ja monipuolisen asuntotuotannon kehitys
TM 8. Asuntotuotannon sijoittuminen palvelurakenteeseen
TM 9. Toimintojen sekoittumisen kehitys (työpaikkojen/asumisen/palveluiden muutos)
TM 10. Elinympäristön turvallisuuden ja terveellisyyden kehitys
TM 11. Keskittymien ja niiden välisten yhteyksien tarkastelu
TM 12. Keskittymien ulkopuolisten alueiden raskaan liikenteen saavutettavuus
TM 13. Kansainvälisen saavutettavuuden kehityksen tarkastelu
ELINVOIMAINEN
TM 14. Käyttäjien hyötyjen muutos
TM 15. Tuottajien hyötyjen muutos
TM 16. Ulkoisvaikutukset
TM 17. Operointi-, ylläpito- ja investointikustannukset
TM 18. Julkistaloudellisten vaikutusten arviointi
TM 19. Kapasiteetin hyödyntäminen ja resurssien käytön tehokkuus
TM 20. Terveysvaikutusten taloudellinen hyöty
HYVINVOIVA
TM 21. Liikkumismahdollisuuksien tasa-arvoinen kehitys
TM 22. Tuetun asuntotuotannon kehitys
TM 23. Liikennejärjestelmän esteettömyys
TM 24. Terveysriskien ja haittojen tunnistaminen
TM 25. Elinympäristön turvallisuuden ja terveellisyyden kehitys

TM 1. Mahdollisuus hiilineutraaliin yhteiskuntaan ja ekologisesti kestävään elämäntapaan 1/2

Arvio

MAL 2019 -suunnitelman päätavoitteena on liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentäminen vähintään 50% vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Verrattuna vertailuvaihtoehtoon luonnoksen toimenpiteiden avulla tavoitellaan 17 prosenttiyksikön CO_2-päästövähennystä (400 000t) peruskehitykseen verrattuna. Tavoite voidaan saavuttaa yhdistämällä useita esitettyjä toimenpiteitä, joilla vaikutetaan liikkumisen vaihtoehtojen tarjontaan ja kysyntään. Tulee kuitenkin pohtia, onko vähennysnopeus riittävä, kun kansallisesti pyritään hiilineutraalisuuteen jo vuonna 2045 sekä lisäksi Uudenmaan maakunta ja useat Helsingin seudun kunnat pyrkivät hiilineutraaliksi jo vuoteen 2035 mennessä. Asetetun vähennystavoitteen riittävyyttä tulee arvioida myös uusimpien tutkimustulosten perusteella, joiden mukaan teollisuusmaiden tulisi vähentää päästöjään huomattavasti nopeammin kuin mihin Pariisin ilmastosopimuksessa (2015) on sitouduttu (IPCC 2018). Näin ollen, suunnitelman vähennystavoitteet todennäköisesti tiukentuvat jo ennen vuotta 2050. Siksi Helsingin seudun olisi kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja tavoitteita nopeammin. Tämä korostaa pikaista tarvetta toteuttaa esitettyjä vähennystoimia riittävän tehokkaasti.

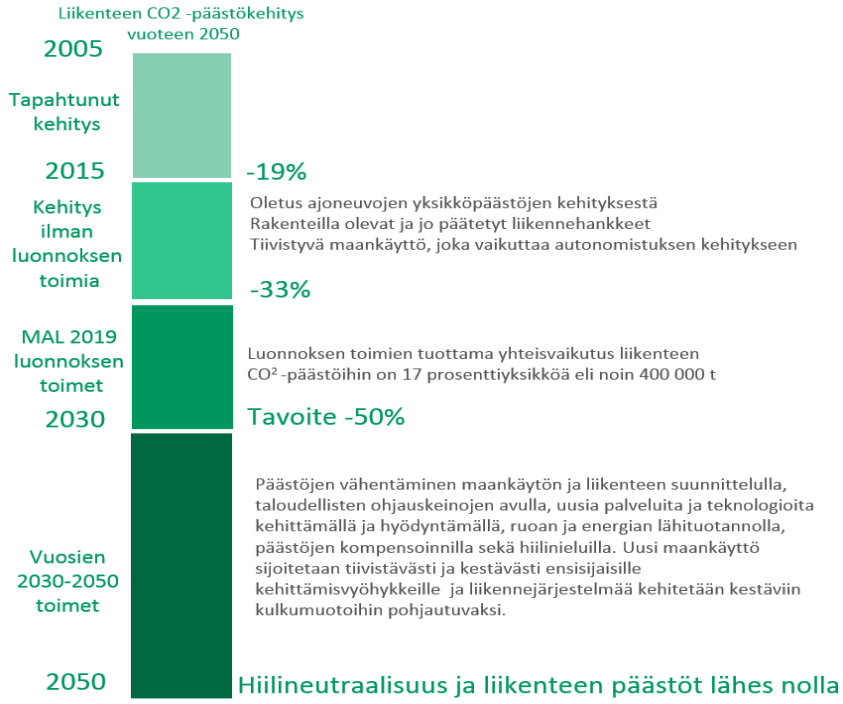
MAL 2019 -luonnoksessa suurin liikenteen päästövähennys koostuu toimista, joilla edistetään puhtaamman teknologian hyödyntämistä. Sähkö- ja vähäpäästöisten autojen osuutta pyritään kasvattamaan mm. valtion tuin, edistämällä puhdasta joukkoliikennettä ja panostamalla kuntien latausinfraan. Sähkö- ja vähäpäästöisten autojen osuus liikenteen kokonaispäästöjen vähenemisestä suunnitelmassa on 40 prosenttiyksikköä. Nopea teknologinen kehitys on perusteltua seudun muuta maata paremman tulotason perusteella. Koska henkilöautojen päästöjen vähentämisessä teknologia on merkittävässä roolissa, sen käyttöönottoa pyritään vauhdittamaan myös tiemaksuilla, joilla samanaikaisesti pyritään myös kulkutapamuutoksiin ja pitkällä aikavälillä vaikuttamaan yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen. Tieliikenteen hinnoittelu onkin osoittautunut muissa Pohjoismaissa tehokkaaksi keinoksi pyrittäessä vaikuttamaan liikkujien käyttäytymiseen. Vaikka suunnitelmassa edistetään myös kestävän liikkumisen mahdollisuuksia, jää MAL 2019 tavoite kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuudesta (70%) saavuttamatta. Se on kuitenkin merkittävästi suurempi kuin ilman luonnoksen toimenpiteitä saatava 57%.

Pitkällä aikavälillä on tärkeää, että kestävään liikkumiseen ohjataan maankäytöllä ja ohjaamalla seudun kasvua nykyiseen rakenteeseen. Suunnitelmassa esitetään, että maankäyttöä sijoitetaan tiivistävästi ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja kestävillä kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi. Nämä toimenpiteet tukevat liikkumistarpeen vähentämistä ja kestävien liikkumismuotojen kilpailukykyä sekä luovat suotuisia puitteita elinkeinoelämän toiminnalle ja elämäntapojen kestävyydelle, jolloin tuetaan myös kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä. Paremman saavutettavuuden vyöhykkeillä asukkaiden matkat ovat keskimäärin lyhyempiä ja joukkoliikenteen parannustoimenpiteet tehokkaampia, koska maankäyttö on tiiviimpää. Siten kestäviin kulkutapoihin siirtyminen on helpompaa, ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteilläkin suurempi vaikutus. Joissain tapauksissa täydennysrakentamisella voidaan saada vanhoille alueille lisää palveluja ja parempaa joukkoliikennettä, jolloin olemassa olevat alueet ja nykyisetkin asukkaat voivat nousta parempaan saavutettavuusluokkaan. Näin ollen maankäytön merkitys liikenteestä aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä on keskeinen. Päästöjen vähentämistä maankäytön avulla vaikeuttaa se, että maankäyttö muuttuu hyvin hitaasti.

Arviointimenetelmä

Arvioinnissa tarkasteltiin suunniteltujen toimenpiteiden vaikuttavuutta hiilineutraalin yhteiskunnan ja ekologisesti kestävän elämäntavan toteutumiseen MAL-alueella. Arvioinnissa otettiin huomioon Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma vuoteen 2030 (KAISU), Uusimaa 2.0 –ohjelma ja MAL 2019 työ liikennejärjestelmän tehokkaimmat keinot ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Arvioinnissa verrattiin suunnitteluaineistoja ja seudun kuntien hiilineutraaliuden toimenpideohjelmia vastaaviin Pohjoismaiden pääkaupunkiseutujen toimenpideohjelmiin. Lisäksi hyödynnettiin mittareita ja niiden saavuttamisesta tehtyjä laskelmia.

Arvio on asiantuntija-arvio siitä, miten tehokkaasti Helsingin seutu tavoittelee hiilineutraalisuutta MAL-kokonaisuudessa suhteessa kuntien toimenpideohjelmiin ja strategioihin.



TM 1. Mahdollisuus hiilineutraaliin yhteiskuntaan ja ekologisesti kestävään elämäntapaan 2/2

Arvio

Suunnitellut maankäytön toimet tukevat osaltaan myös ekotehokasta ja eheää yhdyskuntarakennetta, mikä vähentää liikennetarvetta, sekä mahdollistaa paremmin yhtenäisten luonto- ja maisema-alueiden säilyttämisen luoden edellytykset viheralueiden hiilinielujen säilymiselle, ja mahdollisesti myös päästökertymän kompensoinnille. Rakentamista keskitettäessä rajallisille alueille ja täydentämällä vajaasti rakennettuja alueita, vähennetään uuden infran rakentamistarvetta. Samalla voidaan alueita kehitettäessä myös tukea kiertotalouden toimintaedellytyksiä ja materiaalitehokkuutta keskittämällä toimintoja ja osoittamalla alueita uusiomateriaalien käsittelylle ja välivarastoinnille sekä turvaamalla toimivat logistiset yhteydet materiaalikuljetuksille. Suunnitelmassa asumisen ja rakennusten energiatehokkuutta tavoitellaan parantamalla olemassa olevaa asuntokantaa mm. peruskorjausten yhteydessä tehtävillä energiasaneerauksilla. Uudistuotannon energiatehokkuus pyritään varmistamaan lainsäädännöllä ja tukemalla lakia kunnianhimoisempia innovatiivisia kokeiluja. Lisäksi tavoitteena on kehittää ja hyödyntää kestäviä energiatuotannon ratkaisuja (mm. paikalliset ja uudistuvan energiantuotannon ratkaisut). Koska näitä toimenpiteitä ei todennäköisesti kyetä tekemään runsaan 10 vuoden kuluessa, työ jatkunee suunnittelukaudella 2030-2050 ilmastotavoitteiden ohjaamana.

Hiilineutraalisuuden saavuttaminen jatkossa edellyttää jatkossakin maankäytön ja liikenteen suunnittelun sekä teknologisten mahdollisuuksien täyttä hyödyntämistä, liikkumistapoihin vaikuttamista sekä energiatehokkaiden palveluiden kehittämistä. Hiilivapaan tai vähähiilisen käyttövoiman erityisesti sähkön hyödyntäminen sekä erilaiset edistämiskeinot, joilla vaikutetaan liikkumisen tarpeeseen (palveluiden saamiseen) ja liikkumisvalintoihin ovat kaikki tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. Haasteena on saada oikean suuntaisten toimien voimakkuus riittäväksi tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Vuonna 2030 on saavutettu vasta puolet liikenteen vähennystavoitteesta. Vaikka kahdenkymmenen vuoden aika (2030-2050) periaatteessa riittäisi uuden ajoneuvoteknologian vakiintumiseen muun muassa siirtymiseen lähes hiilettömään käyttövoimaan, tehdyt kansalliset arviot päästökehityksestä eivät tue näin nopeaa kehittymistä. Uusiutumisnopeuteen vaikuttaminen on siksi tärkeää.

Vaikutuskeinot

- Valtion tuki ja ohjaus teknologian ja palveluiden kehittämiselle
- Hinnoittelun kehittäminen
  - Lainsäädännön kehittäminen
- Kestävään liikkumiseen suunnatut investoinnit
- Yhteistyö kansalaisten ja yritysten kanssa hankintojen ja liikkumisen ohjauksessa

TM 2: Luonnonvarojen käytön kehitys ja hyödyntämisen optimointi

Arvio

Rakentamisessa tarvittavien luonnonvarojen määrän arviointi

Luonnonvarojen käytön kasvuun vaikuttaa merkittävimmin seudun voimakas kasvu ja siitä seuraava tarve rakentaa asuntoja ja liikenneinfraa. Arvioinnissa tarkastellaan luonnonvaroja, erityisesti kiviaineksia, joita tarvitaan infrastruktuurin ja talojen rakentamiseen ja joita muodostuu rakentamisen yhteydessä. Arvioinnissa ei tarkastella yhdyskunnan käytön edellyttämiä luonnonvaroja, esimerkiksi energian tuottamiseen tarvittaviin luonnonvaroja.

Vaihtoehdon ja luonnoksen kesken ei ole olennaisia eroja kasvavien rakennettujen alueiden pinta-alassa, eikä rakennusten rakentamisen edellyttämien luonnonvarojen käytössä tai muodostumisessa. Omaksuttu tiivistyvä kaupunkirakenne säästää kuitenkin teknisiin verkostoihin tarvittavia materiaaleja ja maa-alaa.

Vertailuvaihtoehdossa V0 liikennehankkeita rakennetaan vähemmän kuin luonnoksessa. Siten vaihtoehdossa 0 liikennehankkeiden rakentamiseen tarvitaan vähemmän luonnonvaroja kuin luonnoksessa. Kuitenkin pyrkimys nykyisen liikennejärjestelmän tehokkaaseen käyttöön ja sen optimointiin sekä tiivistyvä yhdyskuntarakenne vähentävät investointitarvetta ja siten luonnonvarojen käyttöä. Tieverkon kehittäminen tavara- ja joukkoliikenne edellä merkitsee henkilöautoilua lisäävistä investoinneista pidättäytymistä, mikä vähentää investointitarvetta.

Luonnonvarojen kierrätyksen ja hyödyntämisen optimointi

Rakentamisessa muodostuva kaivumaa tai purkujäte painaa paljon, joten kuljetusten polttoaineen kulutuksen minimoimiseksi materiaali pitäisi hyödyntää lähellä materiaalin syntypaikkaa. Erityisen haastavaa hyötykäyttö on kuitenkin täydennysrakentamiskohteissa, joissa rakentaminen tapahtuu nykyisen asutuksen läheisyydessä, koska monet asukkaat kokevat välivarastoinnin ja materiaalien käsittelyn heikentävän elinympäristöään, ja vastustavat siksi tällaista toimintaa.

Luonnonvarojen hyötykäyttöä edistää seudullinen markkinapaikka, joka välittää kaivumaita ja purkumateriaaleja työmaiden välillä. Tarvitaan myös muodostumis- ja käyttökohteiden läheisyydessä olevia välivarastoja ja käsittelypaikkoja, jotka tasoittavat kaivumaiden kysyntää ja tarjontaa.

Varsinkaan Helsingin seudun tiheästi asutuilla alueilla kaivumaiden välivarasto- ja käsittelyalueita ei usein ole rakennushankkeiden läheisyydessä. Kaivumaiden välivarastointi ja käsittely kannattaisi usein suunnitella väliaikaiseksi maankäyttömuodoksi, joihin toteutetaan suunniteltu maankäyttö sen jälkeen, kun lähialueet on rakennettu.

Kiertotalouden toimintaedellytyksiä ja materiaalitehokkuutta voidaan tukea keskittämällä toimintoja ja osoittamalla alueita uusiomateriaalien käsittelylle ja välivarastoinnille sekä turvaamalla toimivat logistiset yhteydet materiaalikuljetuksille esimerkiksi laatimalla massastrategioita.

Vaikutuskeinot

- Kaavoituksen yhteydessä tehdään massalaskelma, jossa tarkastellaan muodostuvien kaivumaiden ja purkumateriaalien määrää ja laatua.
- Suunnitellaan alueen tasaus niin, että alueen ulkopuolelta tarvitaan ja sen ulkopuolelle on tarpeen viedä mahdollisimman vähän materiaalia.
- Suunnitellaan alueen toteuttaminen niin, että jossain osassa voidaan kierrättää ja käsitellä kaivumaita ja purkumateriaaleja, ja tämä alue otetaan lopulliseen käyttöönsä vasta viimeisenä.
- Kaavan rakentamisaikaisten vaikutusten arvioinnilla ja yleismääräyksillä luodaan edellytyksiä massojen kierrätystä palvelevalle väliaikaiskäytölle ja niiden ympäristölupien saamiselle.

Arviointimenetelmä

Luonnonvarojen käyttöä arvioitiin maankäytön ruutujen lukumäärään ja liikennehankkeiden määrän avulla. Arviointi on laadullisena asiantuntija-arviona.

TM 3: Laajojen yhtenäisten metsäalueiden, ekologisten yhteyksien, luonnon ydinalueiden ja Natura-alueiden tarkastelu

V0 | Luonnos

Arvio

Tällä sivulla on esitetty kartta, jossa esitetään, miten luonnoksen asutus sijoittuu suhteessa vaihtoehtoon 0 kunkin ruudun alueella. Asukasmäärän muutos nykytilaan verrattuna on laskettu siten, että kussakin ruudussa luonnoksen asukasmäärän muutoksesta (muutos nykyhetkestä vuoteen 2030) on vähennetty vertailuvaihtoehdon vastaava arvo (V0). Jos luku on positiivinen, on luonnoksen asukasmäärä suurempi (merkitty violetilla), jos negatiivinen, on vertailuvaihtoehdon asukasmäärä suurempi (merkitty keltaisella). Luku on siis suhteellinen. Kartalla on esitetty päätetyt tai rakenteilla olevat sekä suunnitteilla olevat liikennehankkeet sekä suojelu- ja viheralueet sekä ulkoilureitit. Karttaan on merkitty jatkosuunnittelussa erityisesti huomioitavat alueet luonnonalueiden, lisääntyvän asutuksen ja liikenneväylien yhtymäkohdissa. Työpaikat sijoittuvat tarkasteluvaihtoehdoissa samoille alueille, siksi tarkastelua on tehty asumisen sijoittumisen suhteen.

Seuraavan sivun kartoilla on esitetty asutusmäärän absoluuttinen kasvu vertailuvaihtoehdossa ja luonnoksessa sekä suojelu- ja viheralueet sekä ulkoilureitit. Alueet, joilla asukasmäärä kasvaa, ovat samantyyppisiä kummassakin tarkasteluvaihtoehdossa. Luonnoksessa asukasmäärät sijoittuvat selvimmin Kehä III:n sisäpuolelle, mutta molemmissa vaihtoehdoissa asutus tiivistyy voimakkaimmin tällä alueella. Tämä tuottaa painetta suojelluille alueille ja ekologisille yhteyksille luonnoksessa erityisesti Espoon Otaniemen ja Tapiolan, Vantaan Kaivokselan ja Helsingin keskuspuiston, itäisen kantakaupungin sekä Viikin ja Vuosaaren alueilla. Myös Espoon Puolarmetsän, Helsingin Kruunuvuoren/Laajasalon sekä Järvenpään tuntumassa sijaitsee alueita, joihin on jatkosuunnittelussa tarpeen kiinnittää huomiota. Vaihtoehto 0:ssa asukasmäärien kasvu sijoittuu selvemmin laajemmalle alueelle. Luonnoksen maankäytöllä vähennetään siis paineita yhtenäisten metsä- ja viheralueiden säilymiselle mm. Helsingin Östersundomissa ja Vartiosaaressa.

Päätetyistä ja suunnitelluista liikennehankkeista osa sijoittuu suojelualueille ja luonnonarvoiltaan tärkeiden alueiden läheisyyteen. Useissa tapauksissa hanke sijoittuu jo olemassa olevaan liikenneväylään, joitakin raitiotiehankkeita lukuun ottamatta. Näin merkittävää uutta estevaikutusta ei synny. Uusissa raitiotiehankkeissa viheryhteydet on hyvällä suunnittelulla pyrittävä huomioimaan.

Luonnos parantaa luonnonalueiden säilymisen edellytyksiä, sillä uusi asutus sijoittuu tiiviimmälle alueelle, jolloin luonnonalueita jää laajemmin ennalleen. Toisaalta tiivistyvä asutus saattaa vähentää lähiviheralueita asutuksen lomasta. Tähän on tärkeää kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa. Tiivistyvä asutus ja lähiviheralueet voidaan yhdistää hyvällä suunnittelulla ja rajaamalla asutuksen tiivistämisalueet selvästi.

Luonnonarvoiltaan tärkeät alueet (Uudenmaan liitto, Uusimaa-kaava 2050)

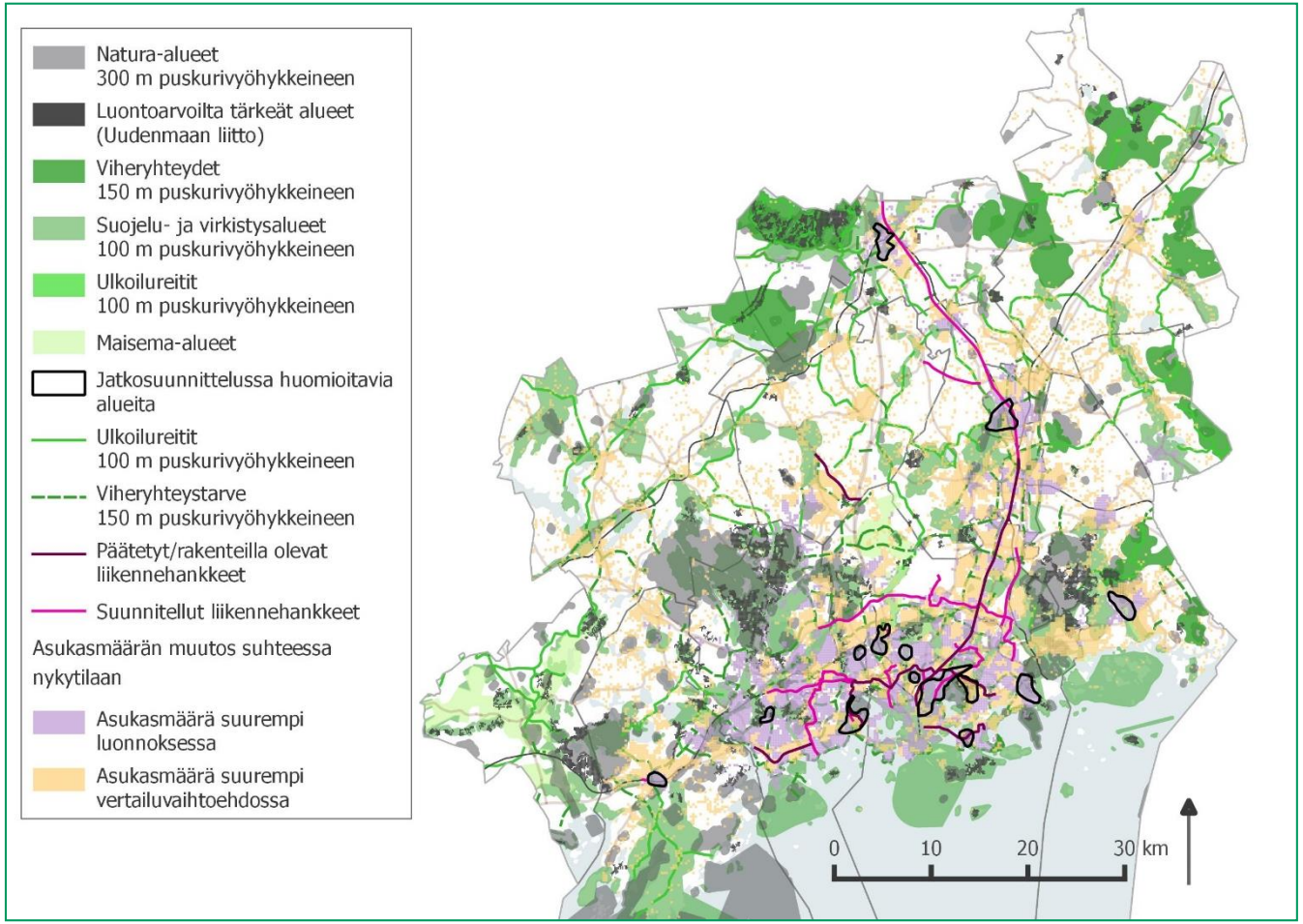
Uudenmaan liiton arvioimat luonnonarvoiltaan tärkeät alueet on esitetty kartalla. Luonnoksen tiiveimmän asutuksen alueista Helsingin Haagan, Viikin, Laajasalon ja Vuosaaren alueet sekä Espoon Latokasken pohjoispuolinen alue sijoittuvat näiden alueiden läheisyyteen. Luonnos parantaa tilannetta vähäisemmän asukasmäärän kasvun vuoksi vaihtoehtoon V0:n verrattuna mm. osassa Helsingin Östersundomia ja Vantaan Linnaisissa ja Hämevaarassa.

Vaikutuskeinot

- Asutuksen tiivistämisalueen rajaus
- Viheryhteyksistä huolehtiminen ja niiden parantaminen
- Maisema-arvojen säilyttäminen
- Korvaavien alueiden jättäminen luonnontilaan lähistöllä
- Tiivistyvillä asuinalueilla lähiviheralueiden säilyttäminen

Arviointimenetelmä

Luonto- ja virkistysalueisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioitiin tarkastelemalla maankäytön ja liikenneväylien etäisyyttä Natura-alueisiin ja luonnonsuojelualueisiin (300m), maakunnallisiin suojelu- tai virkistysalueisiin (100 m), maakuntakaavan viheryhteyksiin (150 m) ja maisema-alueisiin. Tarkastelussa käytettiin myös Uudenmaan liiton zonation-menetelmää luon-nonarvoiltaan tärkeiden alueiden tunnistamiseen. Arvioinnissa tarkasteltiin myös merkittävien liikenneväylien estevaikutusta. Erityisesti tunnistettiin alueita, joiden jatkosuunnittelussa on tarpeen huomioida luonnonsuojelun, virkistyskäytön ja asumisen yhteensovittaminen. Lähiviheralueita on käsitelty tarkemmin TM25:ssa. Luontoaineistot ovat Uudenmaan liitolta. Liikenneverkko on HSL:ltä ja asukasmäärät tuotettu MAL 2019 -prosessissa. Tarkasteltu ruutukoko on 250 m x 250 m.



TM 4: Maisema-alueiden ja rakennetun ympäristön tarkastelu

V0 | Luonnos

Arvio

Uusi maankäyttö ja liikennehankkeet muuttavat maisemaa ja rakennettua ympäristöä. Molemmissa vaihtoehdoissa asukasmäärän muutos keskittyy voimakkaimmin Kehä I:n sisäpuolelle. Luonnoksessa uusi asutus keskittyy hieman tiiviimmälle alueelle kuin vaihtoehdossa 0. Rakennettujen alueiden käytön tehostaminen vähentää tarvetta ottaa uusia alueita asuinkäyttöön, jolloin haitalliset vaikutukset kohdistuvat pienemmälle alueelle. Toisaalta rakennetuille ja tiivistyville alueille, kuten Kehä I sisäpuolelle, aiheutuu suurempia muutospaineita. Työpaikat sijoittuvat vaihtoehdoissa samoille alueille. Luonnoksessa on päätettyjen/rakenteilla olevien liikennehankkeiden lisäksi suunniteltuja liikennehankkeita, jolloin haitalliset vaikutukset kohdistuvat laajemmalle alueelle. Liikennehankkeiden lisäksi vaikutuksia on myös niiden varsien ja asemanseutujen täydentyvällä rakentamisella.

Kummassakin vaihtoehdossa rakentamisen tiivistäminen aiheuttaa muutospaineita RKY 2009-alueilla ja maakunnallisesti merkittävillä kulttuuriympäristön alueilla pääasiassa pääkaupunkiseudulla. Muutokset kohdistuvat erityisesti Helsingin kantakaupunkiin sekä raideverkoston läheisyyteen. Tiivistyvistä tai uusista asukaskeskittymistä (yli 50 uutta asukasta / 250 m ruutu) muutospaineita kohdistuu mm. Tapiolan, Lauttasaaren, Munkkiniemen-Leppävaaran, Malmin, Tammiston, Vartiosaaren, Viikin ja Sepänmäen alueille.

Suunnitellut liikennehankkeet aiheuttavat muutospaineita mm. Kehä III:n 3. vaiheen alueelle, Pääradan varteen sekä Raide-Jokerin ja muiden raitioteiden varsille. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden läheisyydessä muutospaineita kohdistuu lähinnä Vantaanjokilaakson alueelle.

Vaikutuskeinot

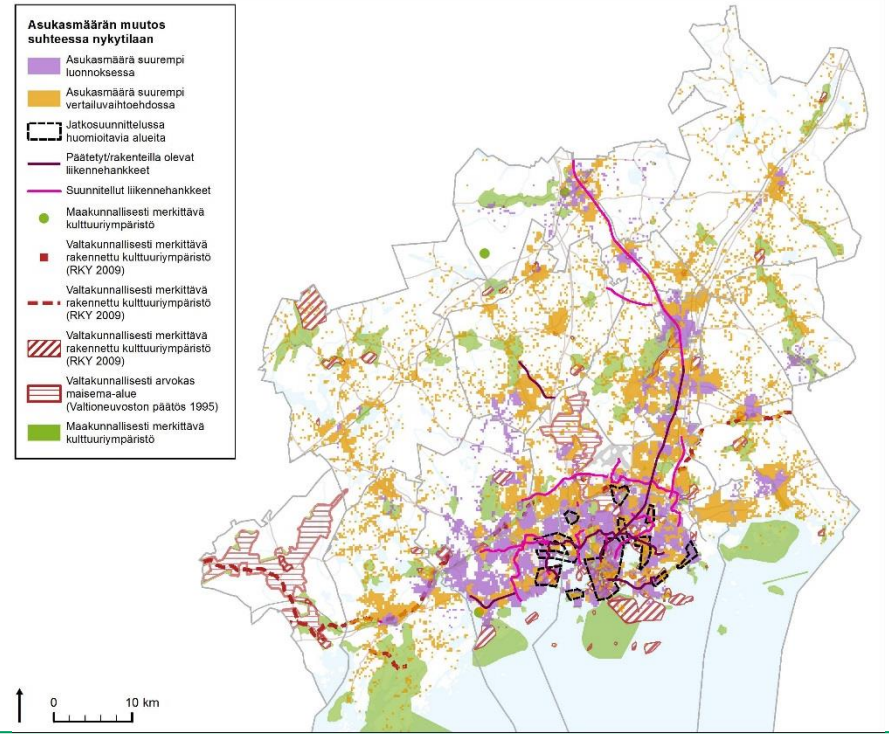
- Rakennettujen alueiden käytön tehostaminen arvokohteet huomioiden
- Tiivistettävän alueen rajaaminen

Arviointimenetelmä

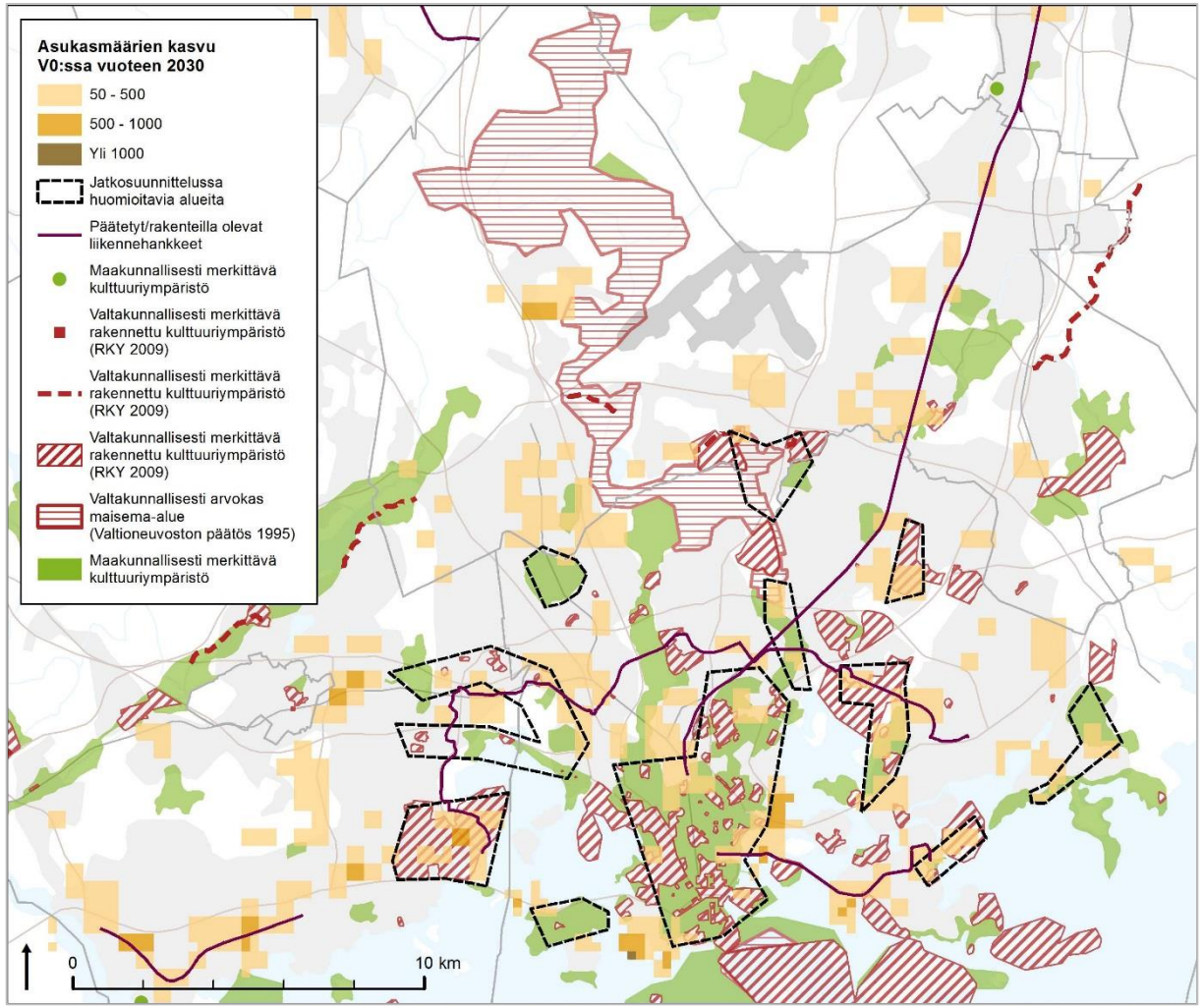
Maisema-alueisiin ja rakennettuun ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia arvioitiin tarkastelemalla maankäytön ja suunniteltujen liikennehankkeiden etäisyyttä RKY 2009-kohteisiin, valtakunnallisesti arvokkaisiin maisema-alueisiin ja maakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin. Erityisesti tunnistettiin alueita, joiden jatkosuunnittelussa on tarpeen huomioida maisema-alueiden ja rakennetun ympäristön sekä asumisen yhteensovittaminen.

Arvioinnissa käytettiin Uudenmaan maakuntakaavan aineistoja (voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmä 2017). Tarkasteltu maankäyttö oli 2030 tilanne V0 tai luonnoksen liikenneverkolla.

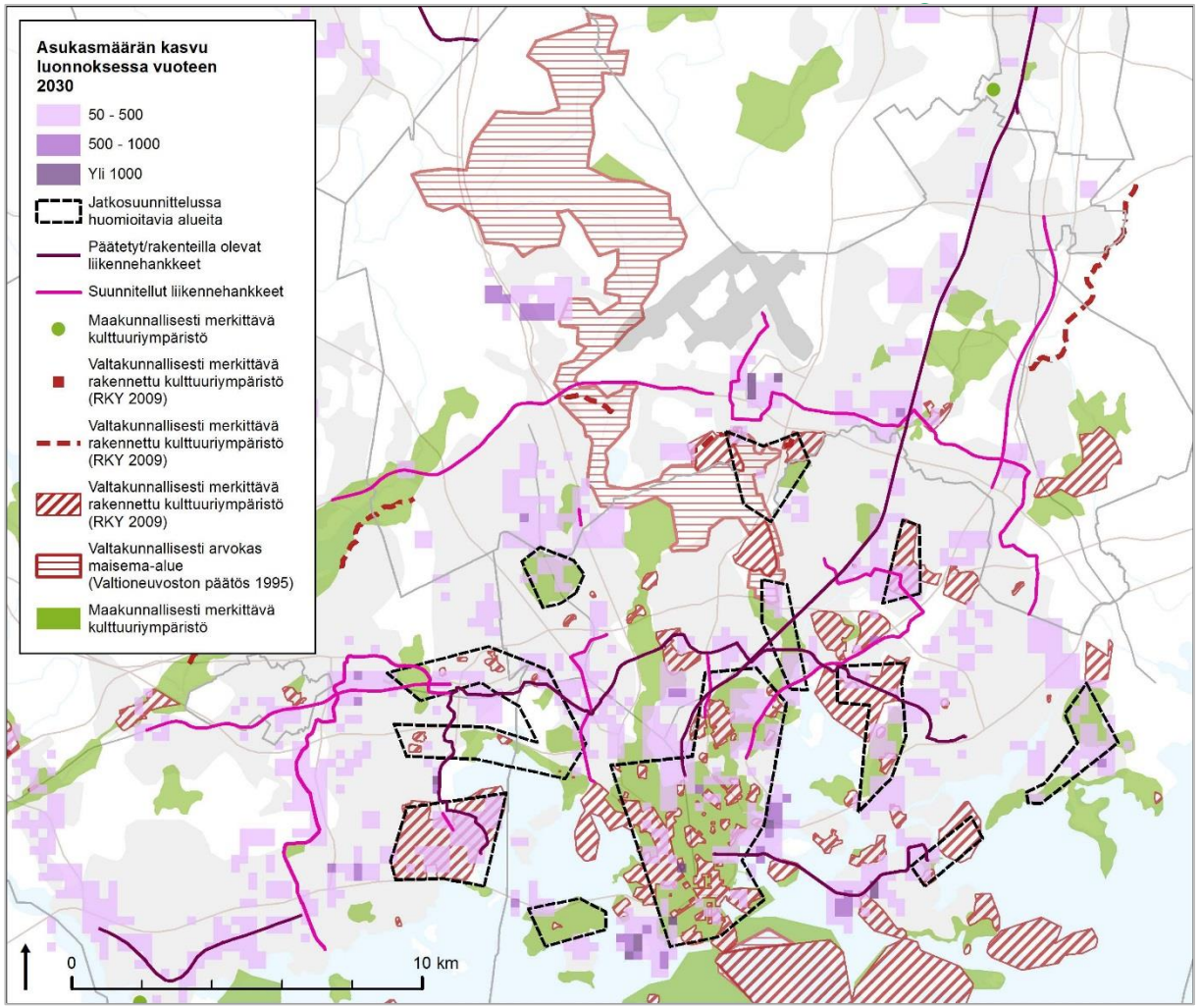
Asukasmäärän muutos nykytilaan verrattuna on laskettu seuraavasti: Kussakin ruudussa luonnoksen asukasmäärän muutoksesta (muutos nykyhetkestä vuoteen 2030) on vähennetty vertailuvaihtoehdon vastaava arvo (V0). Jos luku on positiivinen, on luonnoksen asukasmäärä suurempi, jos negatiivinen, on vertailuvaihtoehdon asukasmäärä suurempi. Luku on siis suhteellinen.



V0


Asukasmäärien kasvu
V0:ssa vuoteen 2030
50 - 500
500 - 1000
Yli 1000
Jatkosuunnittelussa huomioitavia alueita
Päätetyt/rakenteilla olevat liikennehankkeet
Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö
Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009)
Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009)
Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009)
Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue (Valtioneuvoston päätös 1995)
Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö
0
10 km

Luonnos


Asukasmäärän kasvu
luonnoksessa vuoteen
2030
50 - 500
500 - 1000
Yli 1000
Jatkosuunnittelussa huomioitavia alueita
Päätetyt/rakenteilla olevat liikennehankkeet
Suunnitellut liikennehankkeet
Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö
Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009)
Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009)
Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009)
Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue (Valtioneuvoston päätös 1995)
Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö
0
10 km

TM 5: Vesistöjen tarkastelu

V0 | Luonnos

Arvio

Tarkastelualueen vedet laskevat valuma-alueilta Suomenlahteen. Tällä sivulla on esitetty kartta, jossa esitetään, miten luonnoksen asutus sijoittuu suhteessa vaihtoehtoon 0 kunkin ruudun alueella. Asukasmäärän muutos nykytilaan verrattuna on laskettu siten, että kussakin ruudussa luonnoksen asukasmäärän muutoksesta (muutos nykyhetkestä vuoteen 2030) on vähennetty vertailuvaihtoehdon vastaava arvo (V0). Jos luku on positiivinen, on luonnoksen asukasmäärä suurempi (merkitty violetilla), jos negatiivinen, on vertailuvaihtoehdon asukasmäärä suurempi (merkitty keltaisella). Luku on siis suhteellinen. Kartalla on esitetty myös päätetyt tai rakenteilla olevat ja suunnitellut liikennehankkeet. Lisäksi kartalla on vesistöt sekä valuma-aluerajaukset. Seuraavan sivun kartoilla on esitetty asutusmäärän absoluuttinen kasvu molemmissa vertailuvaihtoehdoissa 0 ja luonnos, sekä vesistöt ja valuma-alueet. Alueet, joissa asukasmäärä kasvaa, ovat melko samoja kummassakin vaihtoehdossa. Työpaikat sijoittuvat tarkasteluvaihtoehdoissa samoille alueille, siksi tarkastelua on tehty asumisen sijoittumisen suhteen.

Luonnoksessa asutuksen tiivistyminen tapahtuu selkeämmin Kehä III:n sisäpuolella, lähellä merenlahtia. Vaihtoehdossa V0 asutus tiivistyy tasaisemmin koko tarkastelualueella. Tuusulanjärven rannalla Järvenpäässä sekä Espoon Pitkäjärven rannalla ovat selkeimmät järvien läheisyydessä olevat asukas-tiivistymä molemmissa vertailuvaihtoehdoissa.

Purot, joet, lammet ja järvet Kehä III:n sisäpuolisella vyöhykkeellä, jossa asutus tiivistyy kaikkein eniten erityisesti luonnoksessa, altistuvat eniten rakennetun alueen hulevesien kuormitukselle. Kuormitusta voidaan pyrkiä pienentämään suunnitteluratkaisuilla ja vettä läpäisevillä pinnoilla, jotka parantavat huleveden imeytymistä maaperään. Näin hulevettä päätyy vähemmän puroihin ja sitä kautta muihin vesistöihin.

Suomen merenhoitosuunnitelma

Suomen merenhoitosuunnitelmassa tuodaan esiin liikennesuoritteeseen ja ihmisten kulkutapavalintoihin vaikuttaminen erityisesti kaupunkiseuduilla, autokannan uudistaminen sekä uusien käyttövoimien ja entistä vähäpäästöisemmän ajoneuvoteknologian käyttöönoton edistäminen. Merenhoidon toimenpideohjelma ei sisällä omia toimenpiteitä tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi, vaan olemassa oleva normisääntely ja liikenteen ympäristöstrategian linjausten täysipainoinen toteuttaminen katsotaan riittäväksi. Merenhoitosuunnitelman tärkein tavoite on meren hyvän tilan saavuttaminen. Esimerkiksi laivojen päästöt sekä öljyvuodot ovat mahdollisia kuormittavia tekijöitä Itämerelle. Näihin luonnoksella ei ole suoria vaikutuksia.

Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitosuunnitelma

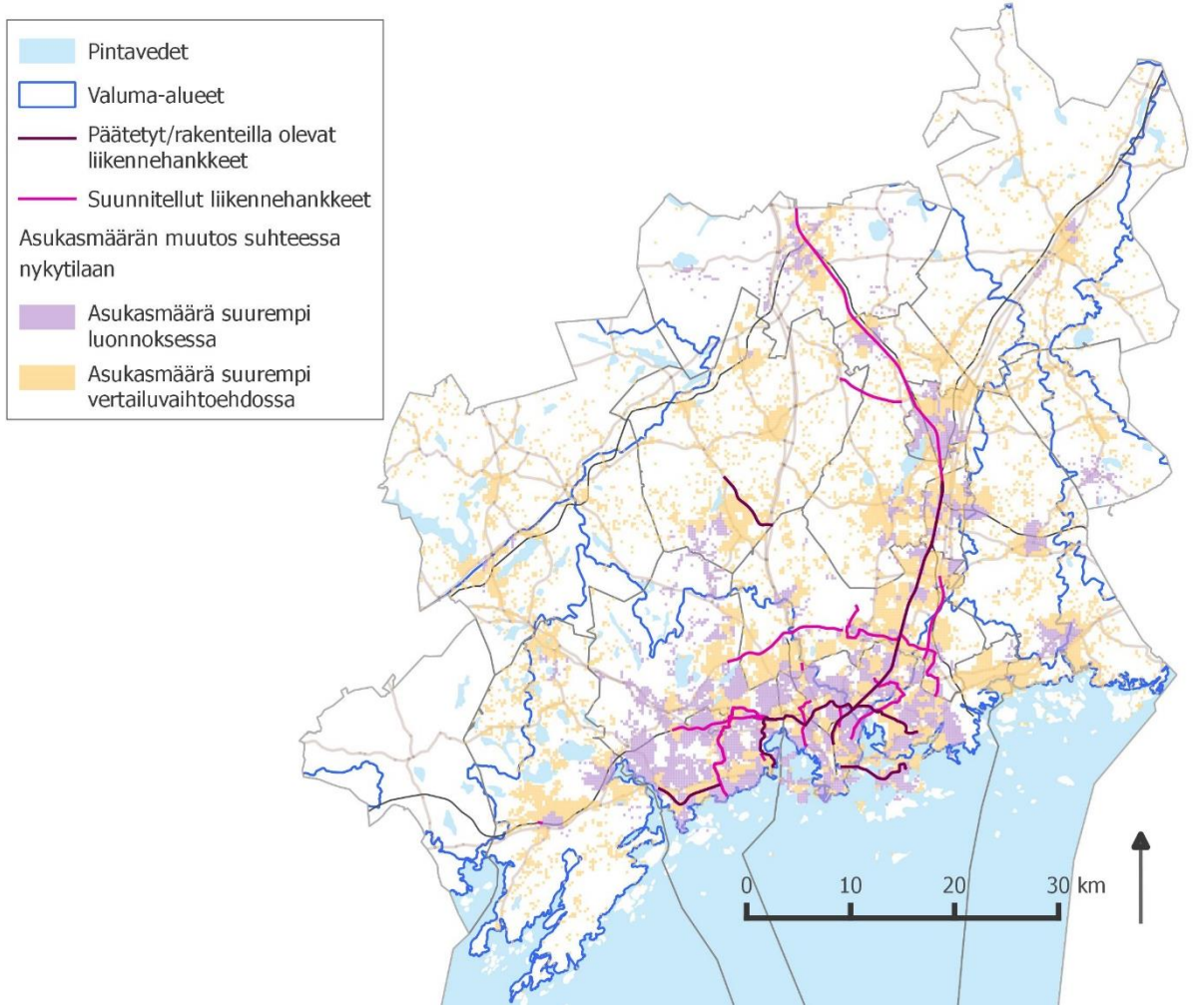
Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitosuunnitelmassa todetaan liikenteen lisävään riskiä haitallisten aineiden leviämiseen pintavesissä. Pintavesillä on yhteys myös pohjavesiin (käsitelty tarkemmin TM6:ssa), mistä syystä pintavesien mahdollisimman hyvä tila on tärkeää myös pohjavesien kannalta. Luonnoksella ja vertailuvaihtoehdolla ei ole eroa tässä suhteessa.

Vaikutuskeinot

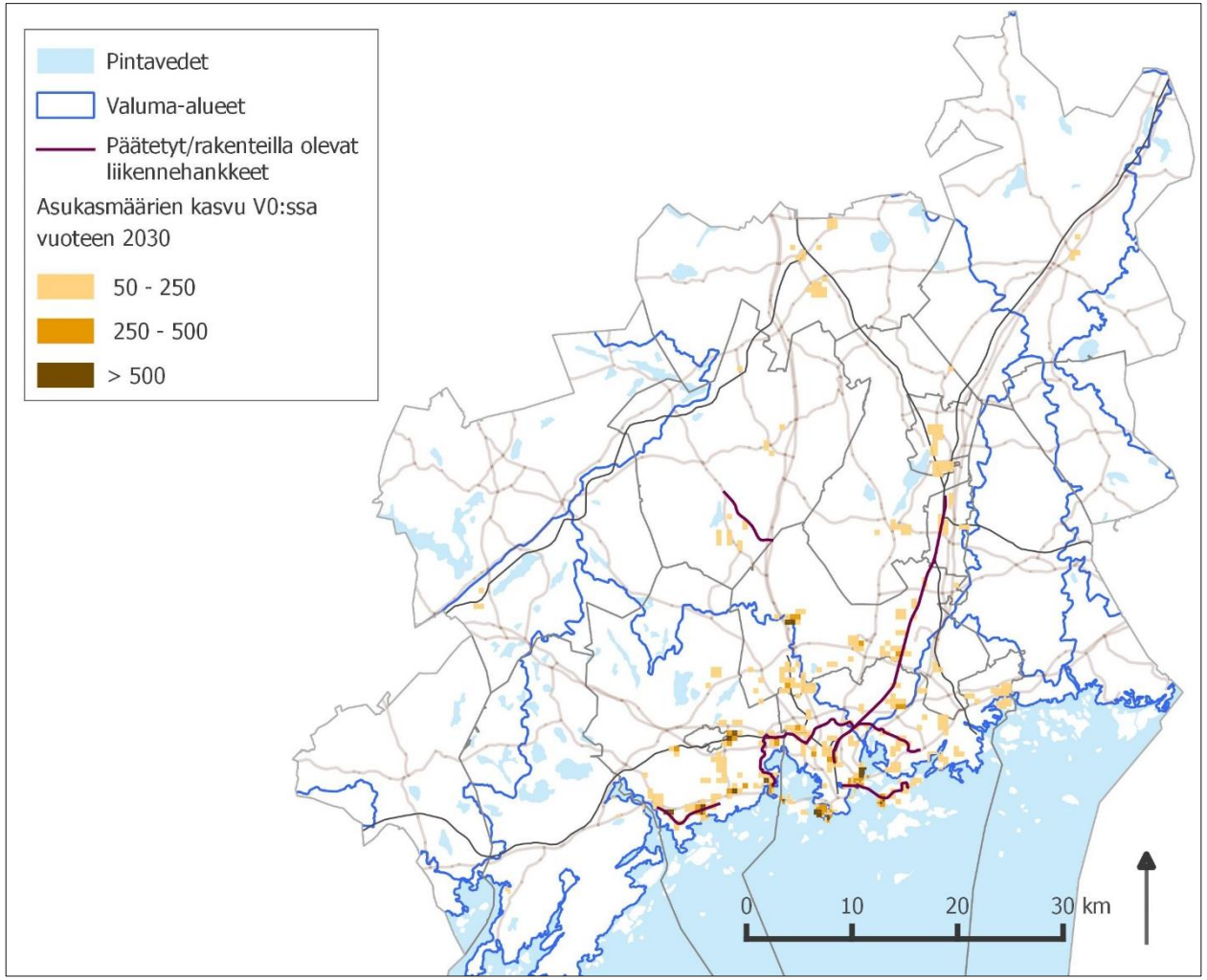
- Vettä läpäisevät pinnat huleveden imeytymisen parantamiseksi
- Maankäytön suunnittelu
- Rakennusmääräykset

Arviointimenetelmä

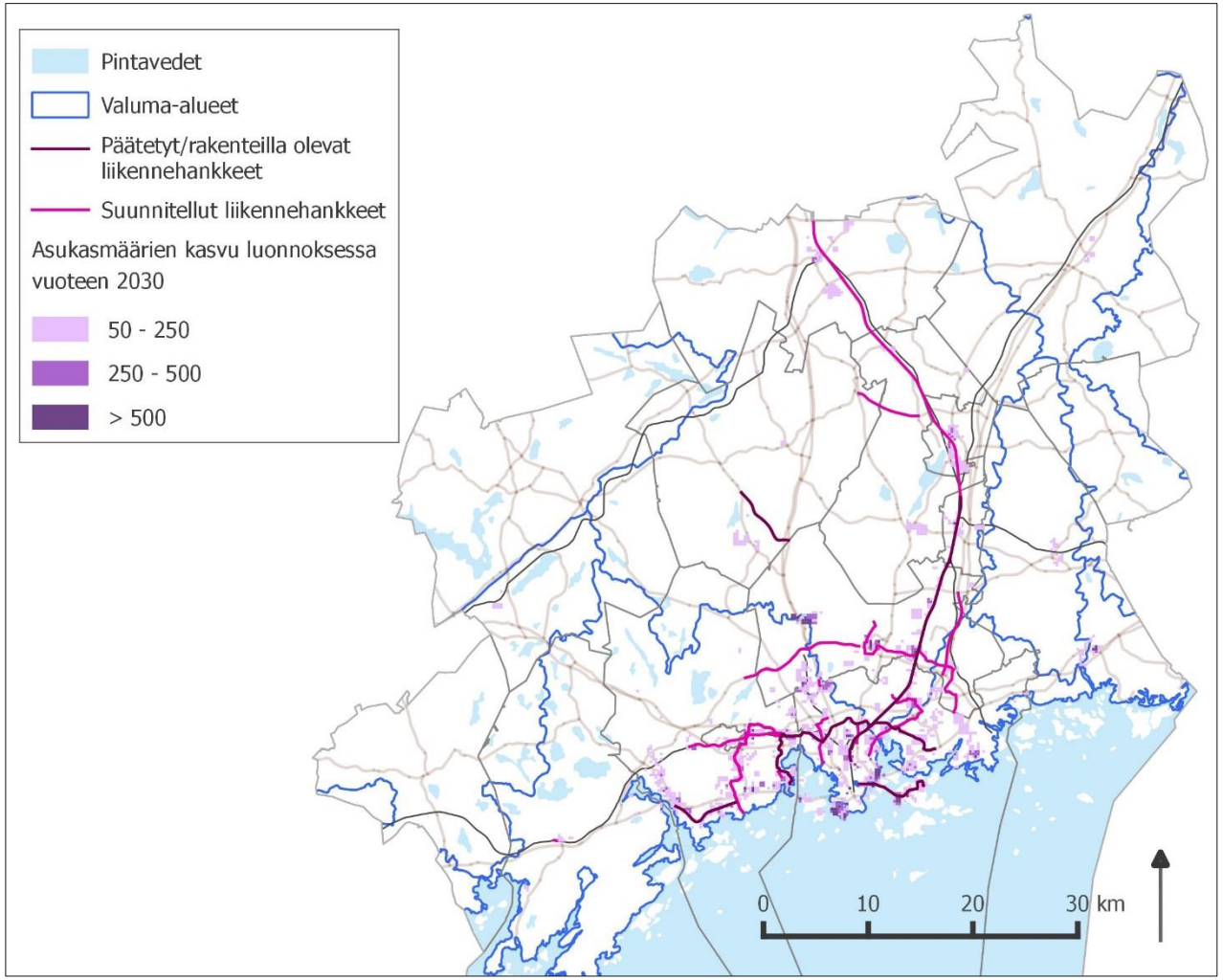
Arvioinnissa tarkasteltiin suunnitelman mahdollisia vaikutuksia vesistöihin. Aineistona hyödynnettiin Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitosuunnitelmaa ja Suomen merenhoitosuunnitelman strategisia tavoitteita ja toimenpiteitä. Vesistöaineistot ovat Suomen ympäristökeskukselta. Liikenneverkko on HSL:ltä ja asukasmäärät tuotettu MAL 2019 -prosessissa. Tarkasteltu ruutukoko on 250 m x 250 m.



V0


Pintavedet
Valuma-alueet
Päätetyt/rakenteilla olevat liikennehankkeet
Asukasmäärien kasvu V0:ssa vuoteen 2030
50 - 250
250 - 500
> 500
0
10
20
30 km

Luonnos


Pintavedet
Valuma-alueet
Päätetyt/rakenteilla olevat liikennehankkeet
Suunnitellut liikennehankkeet
Asukasmäärien kasvu luonnoksessa vuoteen 2030
50 - 250
250 - 500
> 500
0
10
20
30 km

TM 6: Sopeutumisen kannalta riskikohteiden tunnistus (tulva- ja pohjavesialueet)

V0 | Luonnos

Arvio

Pohjavesi

Tarkastelualueen pohjavesialueista osa sijaitsee asukasmäärien kasvun alueella. Tällä sivulla on esitetty kartta, jossa esitetään, miten luonnoksen asutus sijoittuu suhteessa vaihtoehtoon 0 kunkin ruudun alueella. Asukasmäärän muutos nykytilaan verrattuna on laskettu siten, että kussakin ruudussa luonnoksen asukasmäärän muutoksesta (muutos nykyhetkestä vuoteen 2030) on vähennetty vertailuvaihtoehdon vastaava arvo (V0). Jos luku on positiivinen, on luonnoksen asukasmäärä suurempi (merkitty violetilla), jos negatiivinen, on vertailuvaihtoehdon asukasmäärä suurempi (merkitty keltaisella). Luku on siis suhteellinen. Työpaikat sijoittuvat tarkasteluvaihtoehdoissa samoille alueille, siksi tarkastelua on tehty asumisen sijoittumisen suhteen.

Luonnoksessa tiivistyvä asutus aiheuttaa painetta pohjavesialueille Helsingin Vuosaaressa ja Rastilassa, Jakomäessä, Vantaan Vaaralassa, Tikkurilassa, Veromiehenkylässä ja Piispankylässä, Tuusulan Hyrylässä, Järvenpäässä, Espoon Pakankylässä, Kalajärvellä, Puolarmetsässä ja Gråbergissä.

Seuraavan sivun kartoilla on esitetty asukasmäärän absoluuttinen kasvu molemmissa vaihtoehdoissa V0 ja luonnoksessa. Asukasmäärän kasvu on pääpiirteissään samantyyppistä kummassakin vaihtoehdossa. Myös vertailuvaihtoehdossa painetta kohdistuu joihinkin, pääasiassa samoihin pohjavesialueisiin kuin luonnoksessa. Päätetyistä liikennehankkeista ainoastaan Pasila-Riihimäki –rata ylittää pohjavesialueen. Suunniteltuja liikenneväyliä sijoittuu pohjavesialueiden päälle Helsingin Jakomäessä, Vantaan Rajakylässä, Hakkilassa sekä vyöhykkeellä Jokiniemestä Koivukylään, Tuusulan Maantiekylässä ja Sipoon Nikkilässä. Myös Nurmijärven Teilinummella suunniteltu liikennehanke kulkee osittain pohjavesialueella.

Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitosuunnitelma

Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitosuunnitelmassa esiin nousee pohjavesisuojauksen tärkeys liikenteen ja tiiviin maankäytön alueilla. Pohjavesisuojauksen rakentaminen tieluiskille, radoille, lentokentille ja ratapihoille sekä sen toimivuuden seuranta, kunnossapito ja korjaukset ovat oleellisia toimenpiteitä.

Uudet ja parannettavat liikenneväylät tulisi suunnitella siten, ettei väylän rakentamisesta, kunnossapidosta tai liikenteestä aiheudu riskiä pohjavesille, eivätkä pohjavesiolot haitallisesti muutu. Uudet väylät tulisi sijoittaa ensisijaisesti pohjavesialueiden ulkopuolelle.

Tulvariskialueet

Luonnoksessa meritulvan riskialueilla sijaitsee tiivistyvää asutusta rannikolla Espoon Soukassa, Vapaaniemessä ja Nuottalahdella, Gräsanojan alueella, Helsingin Meilahdessa, Toukolassa, Stansvikin kartanon lähistöllä Laaja-salossa, Jollaksessa, Vartiokylänlahdella sekä Sipoon Sipoonrannassa ja Sipoonlahden ja Sipoonjoen yhtymäkohdassa. Vesistötulvan riskialueilla luonnoksessa on asutusta Pihlajistossa Helsingissä, Keravanjokivarressa Vantaan ja Keravan rajalla, Järvenpäässä, Tuusulan Hyrylässä sekä Espoon Lähderannassa ja Järvenperässä. Vertailu-vaihdossa tulvariskialueilla sijaitsee hieman vähemmän asutusta. Tämä johtuu vertailuvaihtoehdon asutuksen leviämisestä laajemmalle alueella luonnokseen verrattuna.

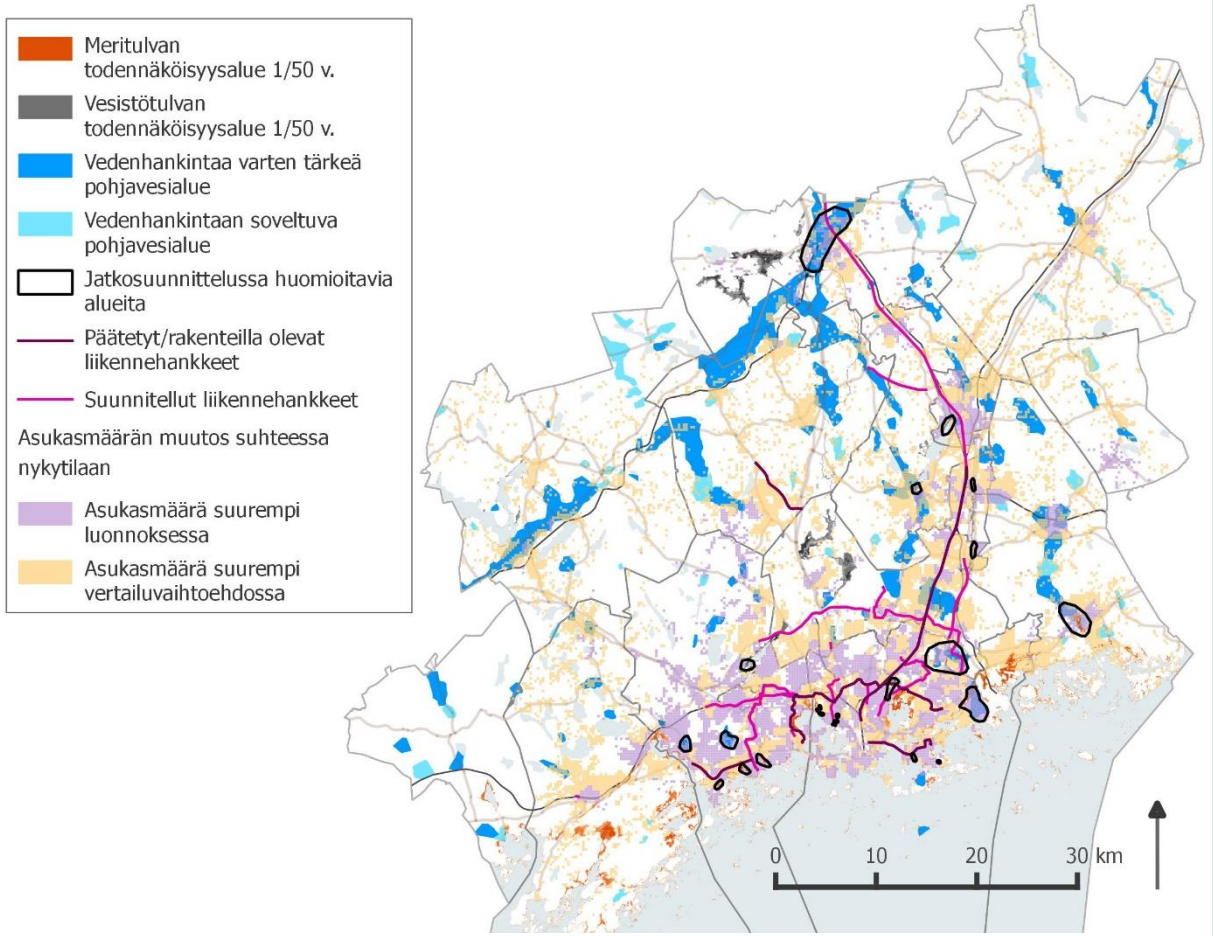
Päätetyistä liikennehankkeista tulvariskialueille sijoittuvat Raidejokeri Espoossa Vermon alueella ja Maarinlahden rannassa Laajalahdella sekä Länsimetro Suomenojalla. Suunnitelluista liikennehankkeista tulvariskialueella sijaitsevat pieneltä osin Kehä III Hämeenkylässä Vantaalla sekä Viikki-Malmi -raitiovaunuyhteys Viikissä Helsingissä.

Vaikutuskeinot

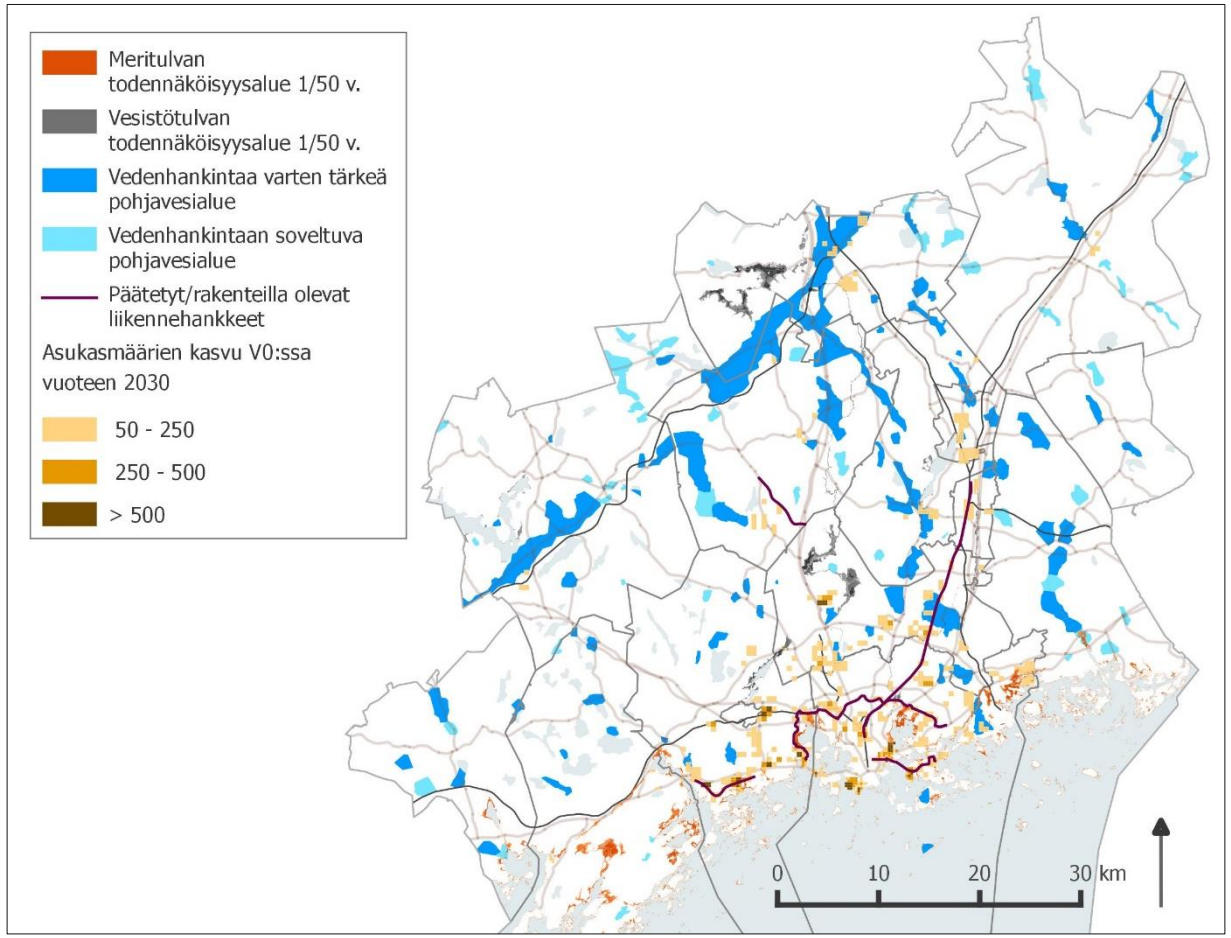
- Maankäytön suunnittelu
- Rakennusmääräykset
- Pohjavesisuojaus
- Pohjavesialueiden välttäminen liikenneväyliä ja tiiviin maankäytön alueita sijoitettaessa
- Läpäisevat pinnat hulevesitulvien välttämiseksi

Arviointimenetelmä

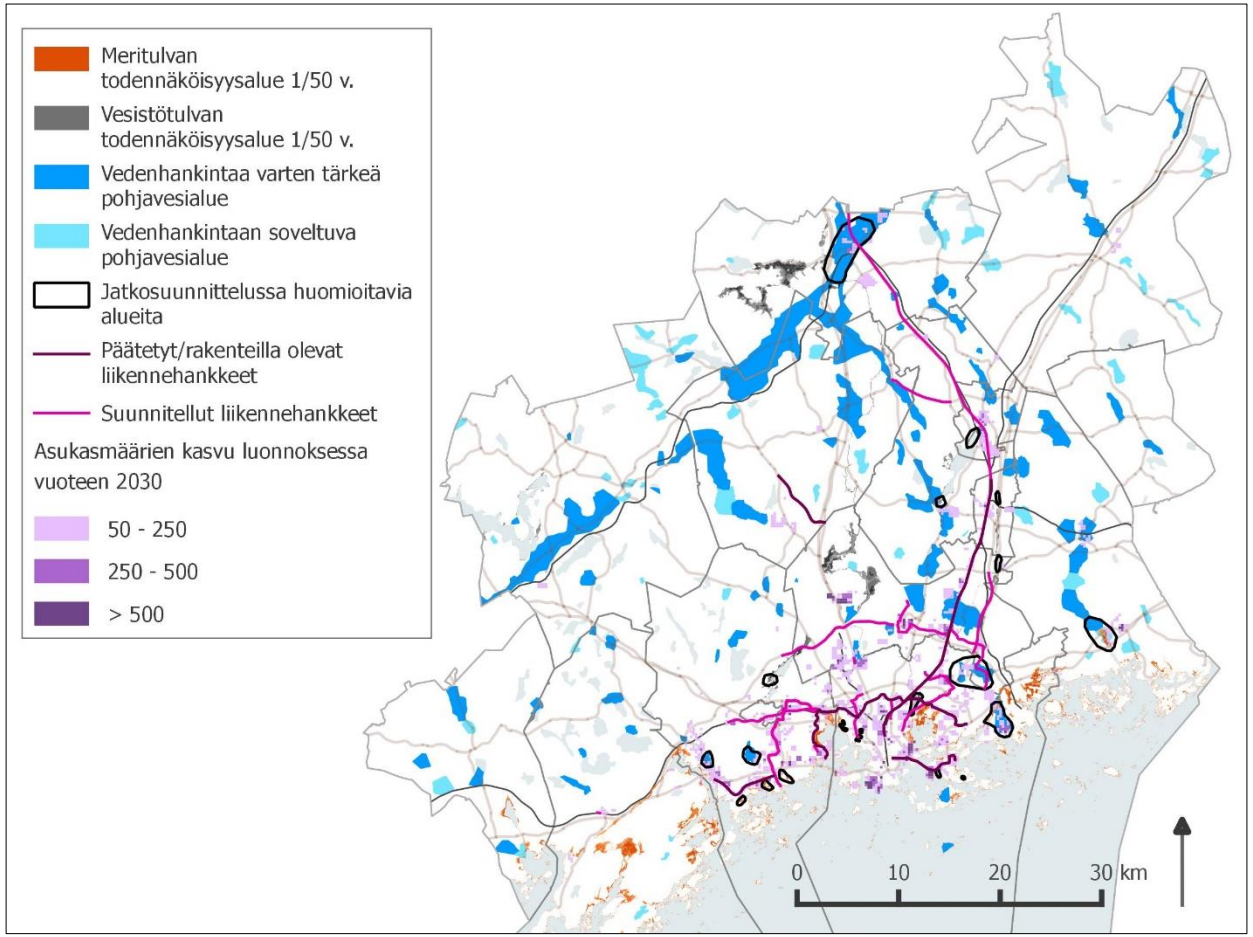
Potentiaalisten pohjavesien suojaustarpeiden tunnistamiseksi tarkasteltiin vedenhankinnan kannalta tärkeiden ja soveltuvien alueiden (I ja II luokka) sijoittumista suhteessa maankäyttösuunnitelmaan ja liikenneväyliin. Sopeutumistoimien suuntaamiseksi tarkistettiin tulvavaara-alueet, joilla on todennäköisesti kaksi kertaa 100 vuoden aikana tulva. Tulva- ja pohjavesiaineistot ovat Suomen ympäristökeskukselta. Liikenneverkko on HSL:ltä ja asukasmäärät tuotettu MAL 2019 -prosessissa. Tarkasteltu ruutukoko on 250 m x 250 m.



V0


Meritulvan todennäköisyysalue 1/50 v.
Vesistötulvan todennäköisyysalue 1/50 v.
Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue
Vedenhankintaan soveltuva pohjavesialue
Päätetyt/rakenteilla olevat liikennehankkeet
Asukasmäärien kasvu V0:ssa vuoteen 2030
50 - 250
250 - 500
> 500
0
10
20
30 km

Luonnos


Meritulvan todennäköisyysalue 1/50 v.
Vesistötulvan todennäköisyysalue 1/50 v.
Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue
Vedenhankintaan soveltuva pohjavesialue
Jatkosuunnittelussa huomioitavia alueita
Päätetyt/rakenteilla olevat liikennehankkeet
Suunnitellut liikennehankkeet
Asukasmäärien kasvu luonnoksessa vuoteen 2030
50 - 250
250 - 500
> 500
0
10
20
30 km

TM 7: Kohtuuhintaisen ja monipuolisen asuntotuotannon kehitys

Arvio

Luonnoksessa vuoteen 2030 mennessä 70 % uudesta asuntotuotannosta kohdistuu kestävän liikkumisen saavutettavuusvyöhykkeille (I-III) ja lähes kokonaisuudessaan vyöhykkeille I-V (96 %). Autoiluun perustuvilla saavutettavuusvyöhykkeillä (VI-VII) asuntotuotantoa ei olennaisesti lisätä.

Vuoteen 2030 mennessä lähes 79 % asuntotuotannosta sijoittuu pääkaupunkiseudulle. Alueiden hintakehitys on eriytynyt siten, että pääkaupunkiseudulla hintataso on keskimäärin 1,5 kertainen vuoteen 2000 verrattuna. KUUMA-kuntien hintataso on noussut maltillisemmin (noin 20 % vuodesta 2000). Hintataso on korkeampi hyvin saavutettavilla alueilla. Yhä suurempi määrä asukkaita asuu tulevaisuudessa alueilla, joilla hintataso on korkea.

Kriittistä on kyetä tarjoamaan edullista asumista eri puolilla seutua, myös vetovoimaisilla alueilla. Asuntotuotannon kasvattaminen vetovoimaisilla alueilla hillitsee hintojen nousua laajemminkin tarkastelualueella. On varmistettava myös pitkäaikainen kohtuuhintainen asuminen, mikä edellyttää kuntaomisteisen ja muun yleishyödyllisen tuotannon toimintaedellytysten turvaamista.

Asunnontuotannon riittävän korkea taso varmistaa osaltaan kohtuuhintaisuuden ja mahdollistaa erilaiset asumisen tarpeet. Asuntotuotannon riittäväksi tasoksi on arvioitu 15 000-16 500 asuntoa vuodessa. Asuntotuotannon arvioitu määrä vuoteen 2030 mennessä on noin 200 000 asuntoa, mikä on tavoitteen kannalta riittävä kasvuvauhti.

Helsingin seudulla asuntotuotannossa on näkyvissä painottumista kerrostalotuotantoon ja pienempiin kerrostaloasuntoihin. Tärkeä on tukea lapsiperheiden, ikääntyvän väestön, nuorten, erityisryhmien ja seudulle muuttavien elämää monipuolisella asuntotarjonnalla, tiiviin kaupungin mahdollistamilla palveluilla, arjen helppoudella sekä rakentamalla laadukkaita elinympäristöjä. Tavoite toteutuu paremmin luonnoksessa, jossa asuntotuotanto täydentää paremmin olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja tukee mm. saavutettavuuden ja palvelutason parantamista. Rakentamisessa on kiinnitettävä huomiota fyysisen ympäristön laatuun.

Hyvin saavutettavilla alueilla (I-III) noin puolet asunnoista on omistusasuntoja. Heikomman saavutettavuuden alueilla omistusasuminen on vallitseva asumismuoto. Kun asuntorakentamista keskitetään hyvin saavutettaville alueille, omistusasuntojen osuus asuntokannasta hieman laskee ja vuokra-asumisen osuus nousee. Asumisoikeusasuntojen määrä noussee edelleen.

Urbaanin asumisen lisääntyessä voi kasvaa tarve myös uusille asumisratkaisuille, kuten pienille omakotitaloille. Asuntotuotannossa on huomioitava erilaiset asumisen tarpeet ja turvattava monipuolinen asuntojen hallintamuotojakauma. Hallintamuotojen sekoittaminen ja tasapainottaminen hillitsee eriytymiskehitystä.

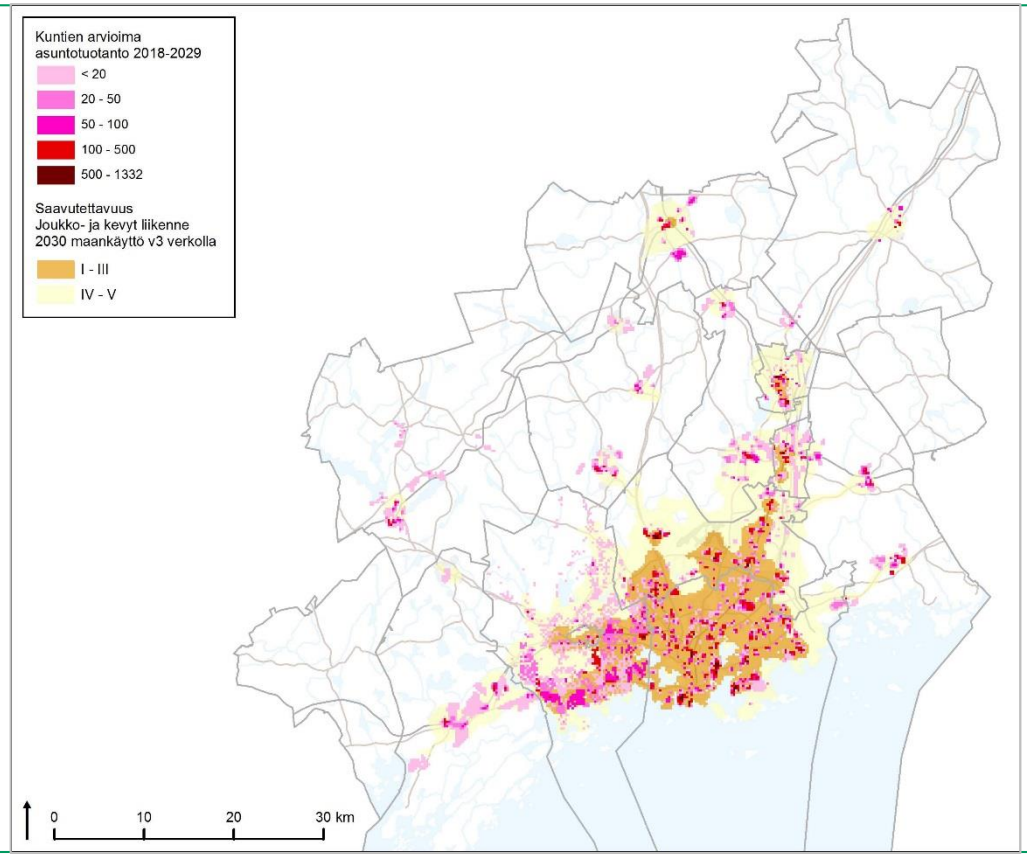
Vaikutuskeinot

- Seudun asuntotuotanto on riittävää (15 000-16 500 asuntoa vuodessa), kohtuuhintaista ja monipuolista.
- Pitkäaikaisen kohtuuhintaisen asumisen varmistaminen.
- Erilaisten asumistarpeiden huomiointi.
- Monipuolisen asuntojen hallintamuotojakauman turvaaminen.
- Alueiden eriytymiskehitystä hillitään vahvistamalla elinympäristön ja asuntokannan laatua.

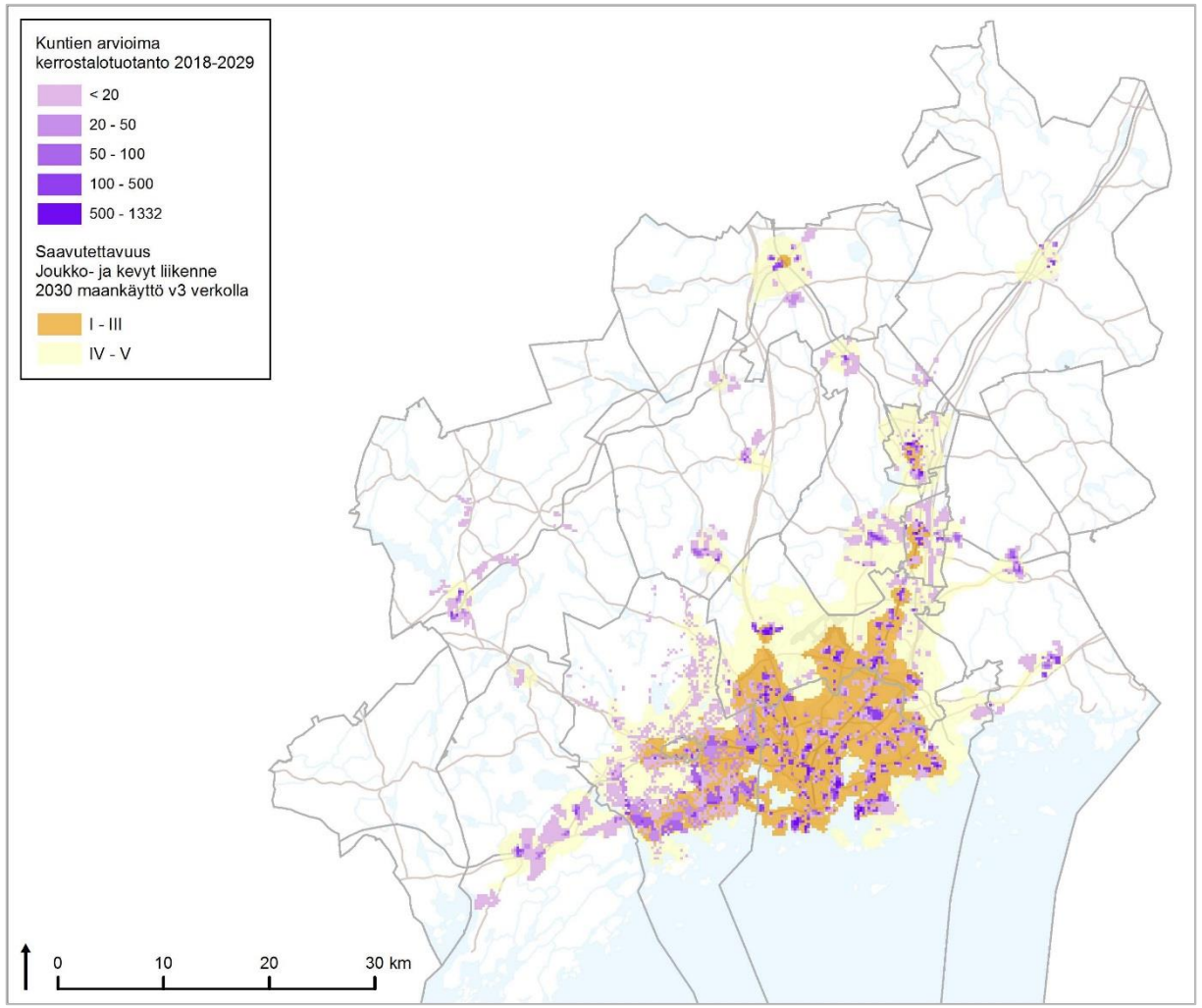
Arviointimenetelmä

Arvioinnissa on tarkasteltu asuntojen tarjonnan kehitystä eri saavutettavuusvyöhykkeillä (SAVU). Lähtötietona on käytetty kuntien arvioimaa asuntotuotannon määrää 2018-2029 ja työn aikana laadittuja paikkatietoaineistoja (Strafica).

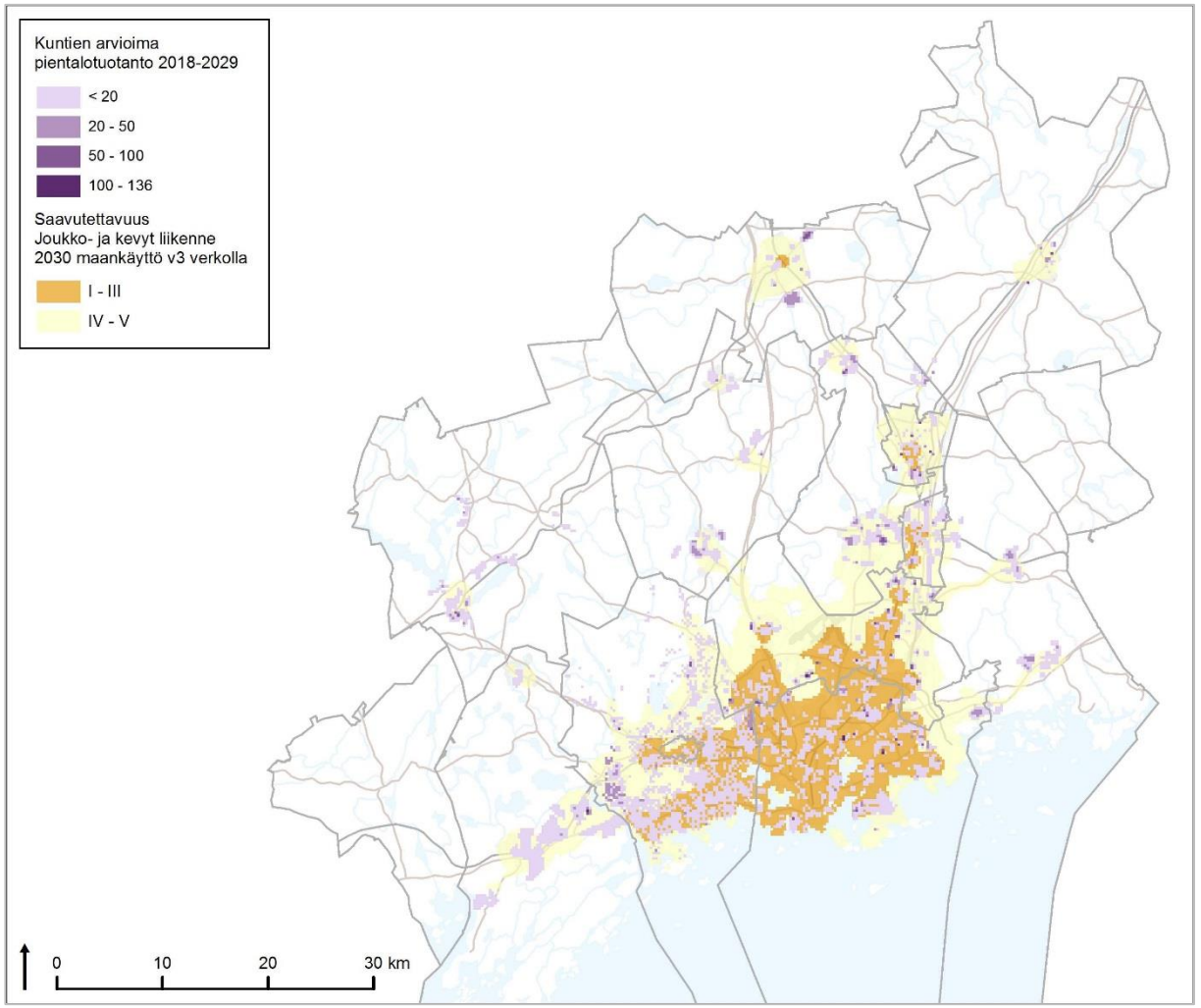
Arvioinnissa on hyödynnetty asuntotuotannon jakaumasta saatavilla olevia tietoja (koko, määrä, sijainti). Lähteinä on käytetty Tilastokeskuksen aineistoja, Helsingin seudun aluesarjoja sekä MAL 2019 prosessissa laadittus raporttia: Asumisen ilmiöt Helsingin seudulla. Hallintamuotoja ja uusien asumisratkaisujen lisääntymistä on tarkasteltu asiantuntija-arviona.



Kerrostalotuotanto luonnoksessa



Pientalotuotanto luonnoksessa



TM 8: Asuntotuotannon sijoittuminen palvelurakenteeseen

V0 Luonnos

Arvio

Peruskoulu

Uudesta asuntotuotannosta noin 53 % sijoittuu enintään 500 metrin päähän peruskouluista. Asuntotuotantoa lisätään hyvin saavutettavalla alueella, mikä edistää koulumatkojen tekemistä kestävällä tavalla. Asuntotuotannon lisääminen edellyttää myös uusia oppilaspaikkoja ja aiheuttaa painetta uusien koulujen rakentamiselle. Harvaan asutetulla alueella sijaitsee useita kymmeniä peruskouluja, joiden läheisyyteen ei ole arvioitu kehitettävän uutta asuntotuotantoa. Kouluja on lähes kaikissa kunnissa tarkastelualueella, myös PK-seudulla. Esimerkkinä mainittakoon Numminen (Mäntsälä), Pornaisten keskus, Ridasjärvi (Hyvinkää), Seutula (Vantaa), Siuntion keskus, sekä Vitträsk (Kirkkonummi). Oppilasmäärän väheneminen näillä alueilla voi vaikuttaa kielteisesti koulujen toimintaedellytyksiin ja vahvistaa toimintojen keskittämistä suurempiin yksikköihin. Toimintaedellytyksiin ja opetuksen laatuun vaikuttavat kuitenkin myös monet muut tekijät kuin läheisyys, jotka huomioidaan, kun arvioidaan koulujen sijainteja.

Lähikauppa

Lähikauppa vaatii noin 500-3000 asukkaan väestöpohjan. 3000 asukkaan väestöpohjaa voidaan pitää riittävänä myös pienten erikoistavarakauppojen, ravintolan/kahvilan sekä vapaa-ajan toiminnan esim. seurakuntatalon kannalta. Kuntien arvioima uusi asuntotuotanto tiivistyy rakennetuille ja hyvin saavutettaville alueille. Näiden alueiden asukasmäärä kasvaa, mikä turvaa palvelujen säilymistä ja monipuolisempien palvelujen tarjoamista. Harvaan asutulla alueella (alle 500 asukasta/km2) on joitain lähikauppoja, joiden läheisyyteen ei ole osoitettu uutta asuntotuotantoa tai jotka eivät sijaitse kulkuyhteyksien kannalta keskeisessä paikassa. Tällaisia lähikauppoja on mm. Riipilässä ja Pohjois-Paippisissa. Riskinä on lähipalvelujen heikentyminen näillä alueilla.

Lähivirkistys

Uuden asuntotuotannon sijoittuminen tiiviille alueelle vähentää painetta rakentaa virkistysalueille. Toisaalta rakennetuille ja tiivistyville alueille, kuten Kehä I sisäpuolelle, aiheutuu suurempia muutospaineita. Väestömäärän kasvaessa ja liikenteen lisääntyessä on riskinä, että lähivirkistysalueet sekä meluttomat ja päästöttömät alueet vähenevät.

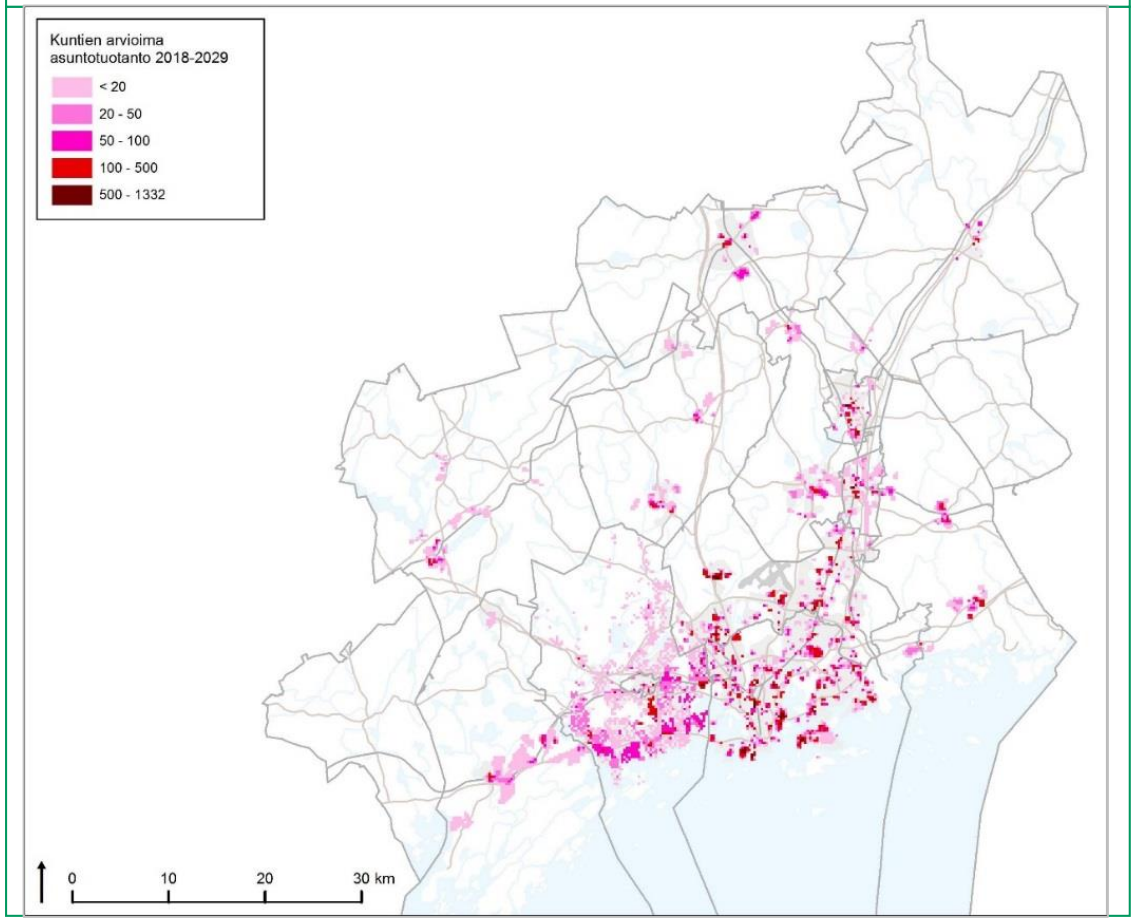
Vaikutuskeinot

- Kestävää ja tiivistä yhdyskuntarakennetta tukeva suunnittelu sekä olemassa olevien
- alueiden täydennysrakentaminen vähentävät paineita rakentaa virkistysalueille.
- Ilmanlaatua ja melua arvioitaessa tunnistetaan liikennemäärien perusteella ne väylät, jotka on erityisesti huomioitava asutusta niiden lähelle suunniteltaessa.
- Muodostetaan vetovoimaisia solmupisteitä palvelujen sijoittumiselle.
- Rakennetusta ympäristöstä tehdään laadukasta, toiminnoiltaan sekoittunutta ja käveltävää.
- Tiivistetään yhdyskuntarakennetta, jolloin koulumatkat pysyvät kohtuullisena.
- Taantuvilla alueilla pyritään säilyttämään lähipalvelut (peruskoulu, lähikauppa). Edistetään uusien palvelutapojen syntymistä.

Arviointimenetelmä

Arvioinnissa on tarkasteltu asuntotuotannon sijoittumista nykyiseen palvelurakenteeseen (lähikauppa, peruskoulu, lähivirkistys) ja eri saavutettavuusvyöhykkeille (SAVU). Aineistona on kuntien arvioima asuntotuotannon määrä 2018-2029. Lähtötietona on käytetty arvioita väestöpohjasta, joka tarvitaan kunkin palvelun aikaansaamiseksi. Asumistiheys on laskettu YKR-aineiston ja työn aikana laaditun asukasmäärän muutosennusteen pohjalta (Strafica).

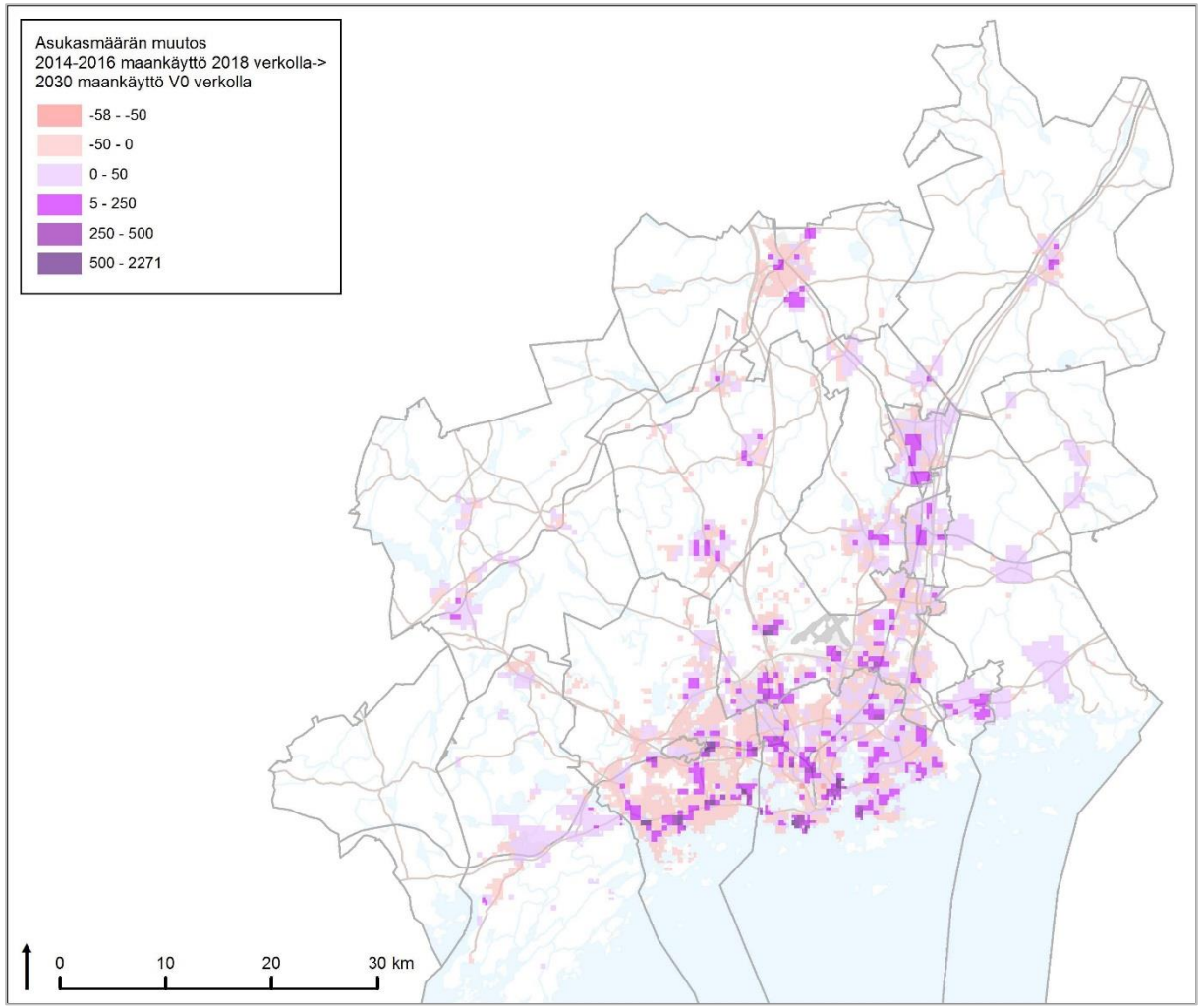
Vaihtoehtojen vertailussa on arvioitu uuden asutuksen sijoittumista eri asumistiheyden ja saavutettavuuden alueille.



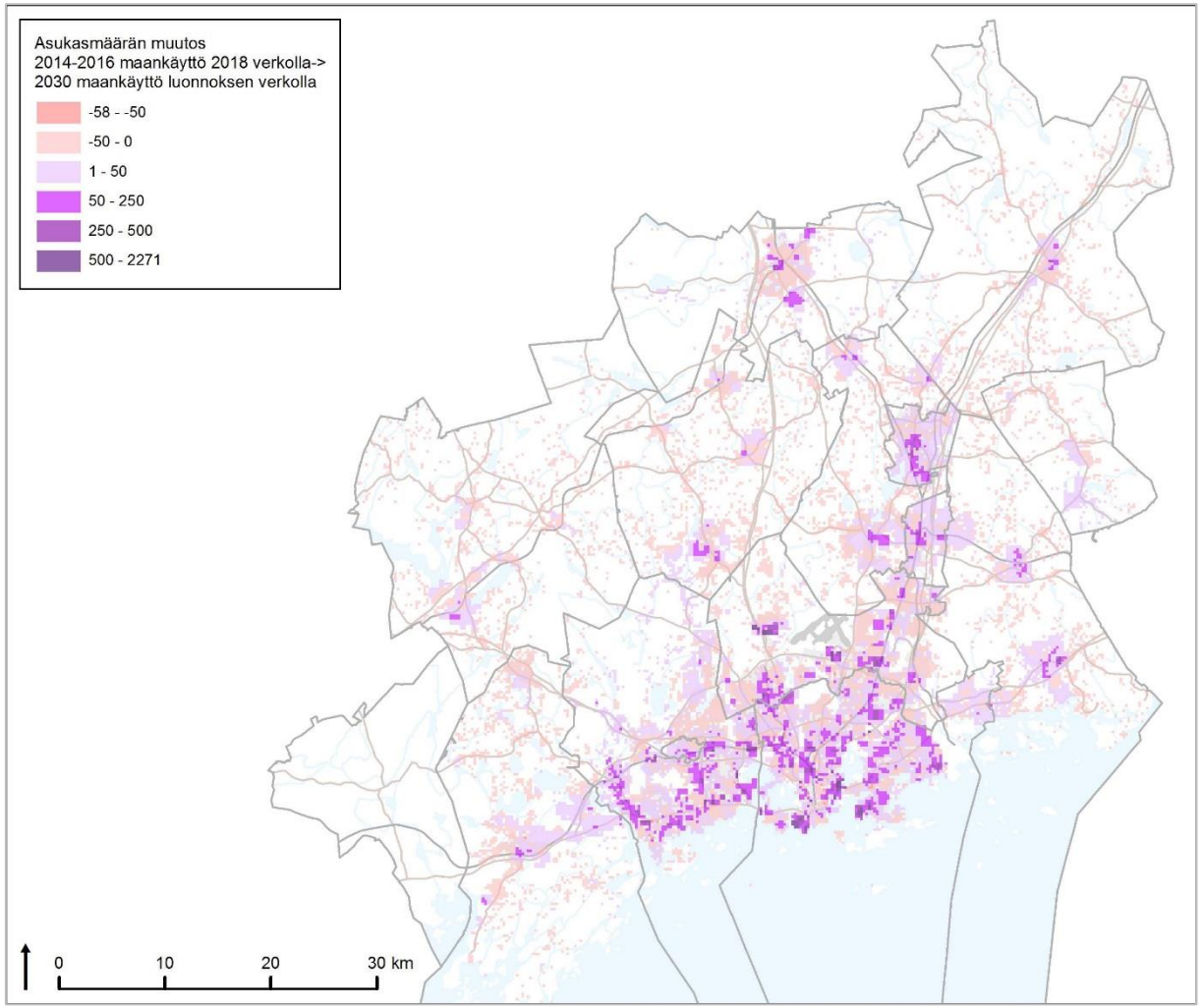
Vaihtoehtojen vertailu

Luonnoksessa uusi asutus tiivistyy rakennetuille ja hyvin saavutettaville alueille, mikä turvaa palvelujen säilymistä ja kehittämistä näillä alueilla. Vaihtoehto 0:ssa on osoitettu hieman enemmän asutusta haja-asutusalueille, mikä turvaa paremmin palvelujen toimintaedellytyksiä taantuvilla alueilla. Samalla kuitenkin työssäkäynti- ja asiointimatkat pitenevät ja yhdyskuntarakenne hajautuu, mikä aiheuttaa kustannuksia. Luonnoksen mukainen tiiviimpi asutus vähentää painetta rakentaa virkistysalueille. Vaihtoehdossa 0 uusi asutus hajautuu laajemmalle alueelle ja täydennysrakentamisen osuus on pienempi. Rakentaminen tuottaa painetta virkistysalueiden kannalta laajemmalta alueelta.

V0



Luonnos



TM 9: Toimintojen sekoittumisen kehitys (työpaikkojen/asumisen/palveluiden muutos)

V0 Luonnos

Arvio

Asutus

Luonnoksessa uusi asutus tiivistyy olemassa olevan kaupunkirakenteen yhteyteen. Uutta asutusta on vaihtoehtoa 0 enemmän PK-seudun eteläosassa, kaupunkikeskustoissa ja raideverkon läheisyydessä. Vaihtoehdossa 3 suurempi määrä asukkaita sijoittuu kestävän liikkumisen kannalta hyville saavutettavuusvyöhykkeille, koska vyöhyke on siinä laajempi (PK-seutu: SAVU I-III, muualla: I-IV). Vaihtoehdossa 0 asuminen hajautuu hieman laajemmalle alueelle. Uutta asutusta on enemmän mm. Östersundomin, Länsimetron, Suvelan, Nihtisillan alueilla sekä kaupunkikeskustojen lievealueilla. Täydennysrakentamisen osuus on pienempi vaihtoehdossa 0 (56,8 % -> 51,6).

Työpaikat

Vaihtoehdoissa työpaikat sijoittuvat asutuksen kanssa samoille alueille. Merkittävimpiä uusia työpaikka-alueita syntyy Kehä II:n, Kehäradan, Helsingin lentoaseman, Vuosaaren sataman, Länsiväylän (Kirkkonummi), Kaitaan-Kivenlahden ja Långmossabergetin alueille. Nykyisiä vahvistuvia työpaikka-alueita on mm. Kantakaupungin, Rantaradan, Lentoaseman ja Kehäradan sekä länsi- ja itäväylän läheisyydessä. Eräille heikosti saavutettaville alueille sijoittuu melko runsasta työpaikka-rakentamista (esim. Kehä III:n varsi Aviapoliksesta itään, Hakunila, Niipperi, Hämeenlinnanväylän varsi). Työpaikkarakentaminen on paikoin hajanaista.

Palvelut

Vaihtoehto 3:ssa asuminen ja työpaikat kytkeytyvät tiiviimmin toisiinsa, koska haja-asutuksen määrä on vähäisempi. Asutuksen ja työpaikkojen tiivistyminen luo paremmin edellytyksiä palvelujen kehittämiselle erityisesti keskuksissa ja raideverkon varrella. Luonnos mahdollistaa paremmin myös joukkoliikenteen riittävän palvelutason ylläpitämisen ja parantamisen asukas- ja työpaikkakeskittymien yhteydessä. Lähipalvelujen kehittäminen vaikeutuu raidekäytävien ulkopuolella asukasmäärien jäädessä vertailuvaihtoehtoa pienemmiksi.
Vaihtoehdossa 0 uusi rakentaminen jakautuu laajemmalle alueelle, lisäksi muodostuu uusia asumisen keskittymiä. Edellytykset palvelujen ja joukkoliikenteen ylläpitämiselle ovat hieman paremmat haja-asutusalueella ja joissain keskuksissa (mm. Vihdin ja Nurmijärven keskukset). Samalla useampi asukas jää hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palvelujen ulkopuolelle. Lisäksi asiointi- ja työmatkojen pituus kasvaa.

Vaikutuskeinot

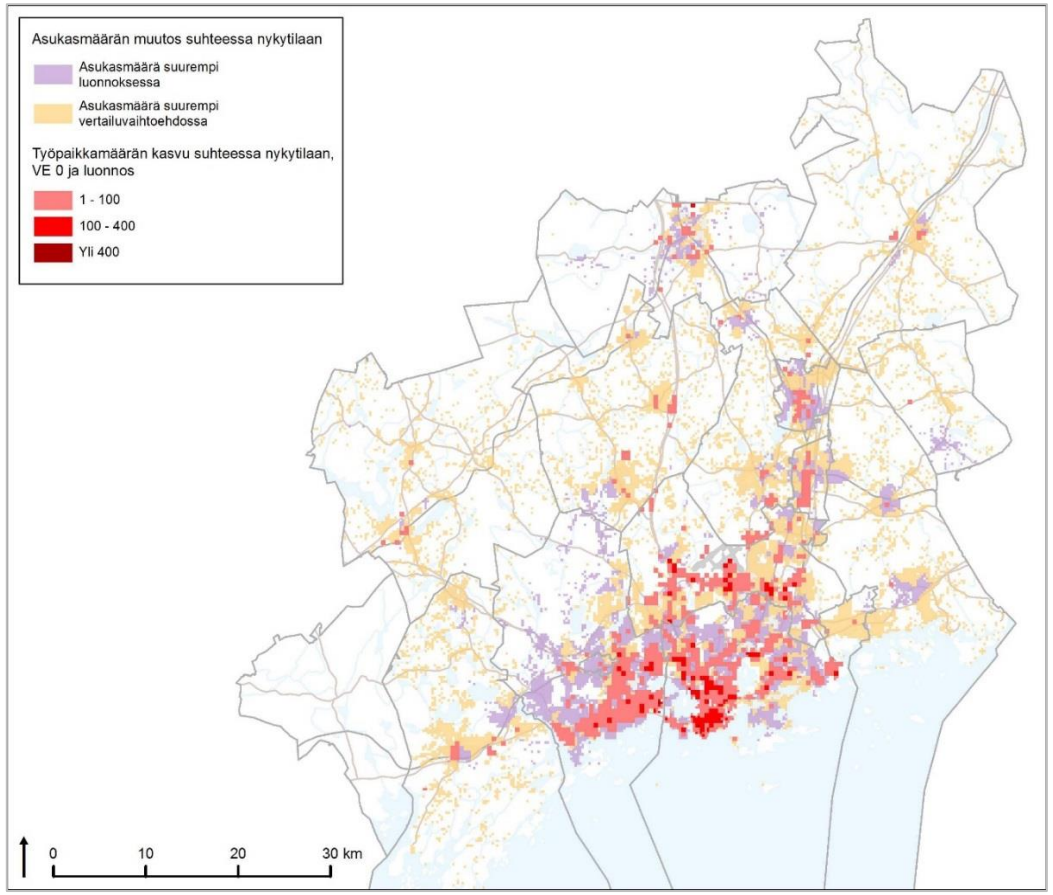
Ohjataan asuntotuotanto, toimistorakentaminen ja palvelut erityisesti keskuksiin ja hyvin saavutettaville alueille. Tämä luo edellytyksiä lähipalvelujen ja joukkoliikenteen palvelutason ylläpitämiselle ja kehittämiselle.

Tiivis maankäyttö luo mahdollisuuksia tehdä sekoittunutta ja käveltävää ympäristöä.

Arviointimenetelmä

Arvioinnissa tarkastellaan luonnoksen ja vertailuvaihtoehdon V0:n työpaikkojen ja asumisen sijoittumista ja sen vaikutusta palvelujen sijoittumismahdollisuuksiin. Palveluiden kehityksessä hyödynnetään kohdissa TM 8 ja mittareista saatavia tuloksia.

Asukasmäärän muutos nykytilaan verrattuna on laskettu seuraavasti: Kussakin ruudussa luonnoksen asukasmäärän muutoksesta (muutos nykyhetkestä vuoteen 2030) on vähennetty vertailuvaihtoehdon vastaava arvo (V0). Jos luku on positiivinen, on luonnoksen asukasmäärä suurempi, jos negatiivinen, on vertailuvaihtoehdon asukasmäärä suurempi. Luku on siis suhteellinen.



TM 10: Elinympäristön turvallisuuden ja terveellisyyden kehitys

V0 | Luonnos

Arvio

Liikenne ja päästöt

Liikenteen CO2-päästöjen kokonaismäärä pienenee luonnoksessa merkittävästi enemmän kuin vaihtoehdossa V0. Kestävien kulkutapojen osuus pysyy vaihtoehdossa V0 ennallaan ja kasvaa luonnoksessa. Henkilöautotiheys ja ajosuorite asukasta kohden pienenevät luonnoksessa vaihtoehtoa V0 enemmän, millä on myös suurempi vaikutus kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden paranemiseen. Moottoriajoneuvojen kilometrisuorite lisääntyy vaihtoehdossa V0 ja pysyy lähes ennallaan luonnoksessa. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta joukkoliikenteen osuuden kasvulla nykytilanteeseen verrattuna on positiivinen vaikutus, sillä joukkoliikennematkustajien onnettomuusriski on huomattavasti muita kulkumuotoja pienempi.

Ympäristöhäiriöt

Liikenteen määrillä on suora vaikutus sekä meluun että ilmanlaatuun seudulla. Luonnoksessa koko seudulla ympäristöhäiriöille altistuminen on vaihtoehtoa V0 vähäisempää. Liikennettä siirtyy pääväylille, ja niiden lähialueilla melulle ja ilmanpäästöille altistuminen voi kasvaa. Tiivistyvä maankäyttö antaa mahdollisuuksia myös nykyisten ongelmien tehokkaammalle torjumiselle, ja suunniteltujen meluntorjuntatoimien myötä luonnos on vaihtoehtoa V0 parempi. Vaihtoehdossa V0 sijoittuu uusia asukkaita yli 55 dB lentomelualueelle sekä sen liepeille enemmän kuin luonnoksessa.

Virkistysalueet

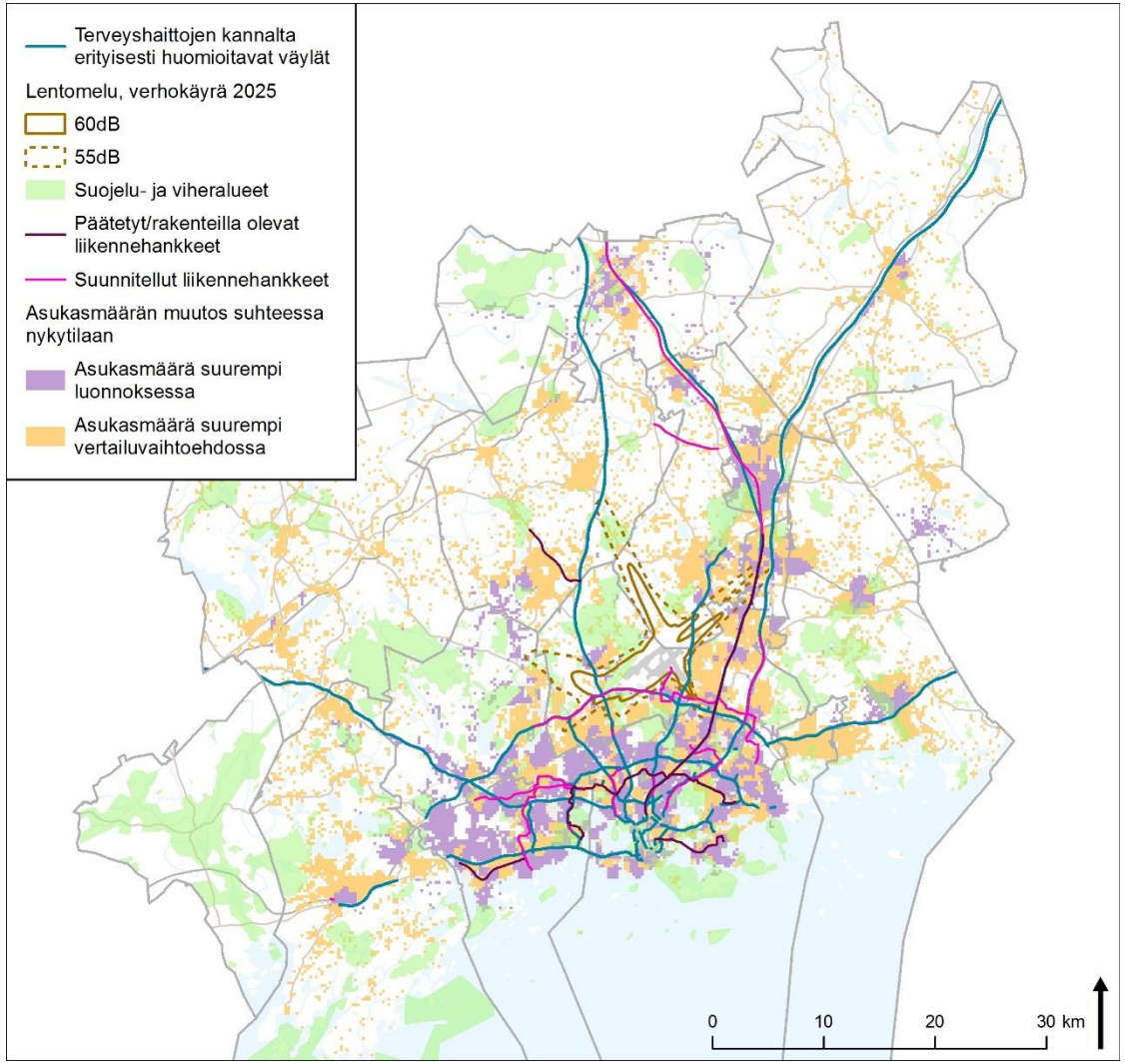
Vaihtoehdossa V0 uutta asutusta sijoittuu enemmän taajamia ympäröiville virkistysalueille, ja luonnoksessa nämä säilyvät paremmin. Tiivistyvää kaupunkirakennetta suunniteltaessa on huomioitava hyvät lähivirkistysmahdollisuudet.

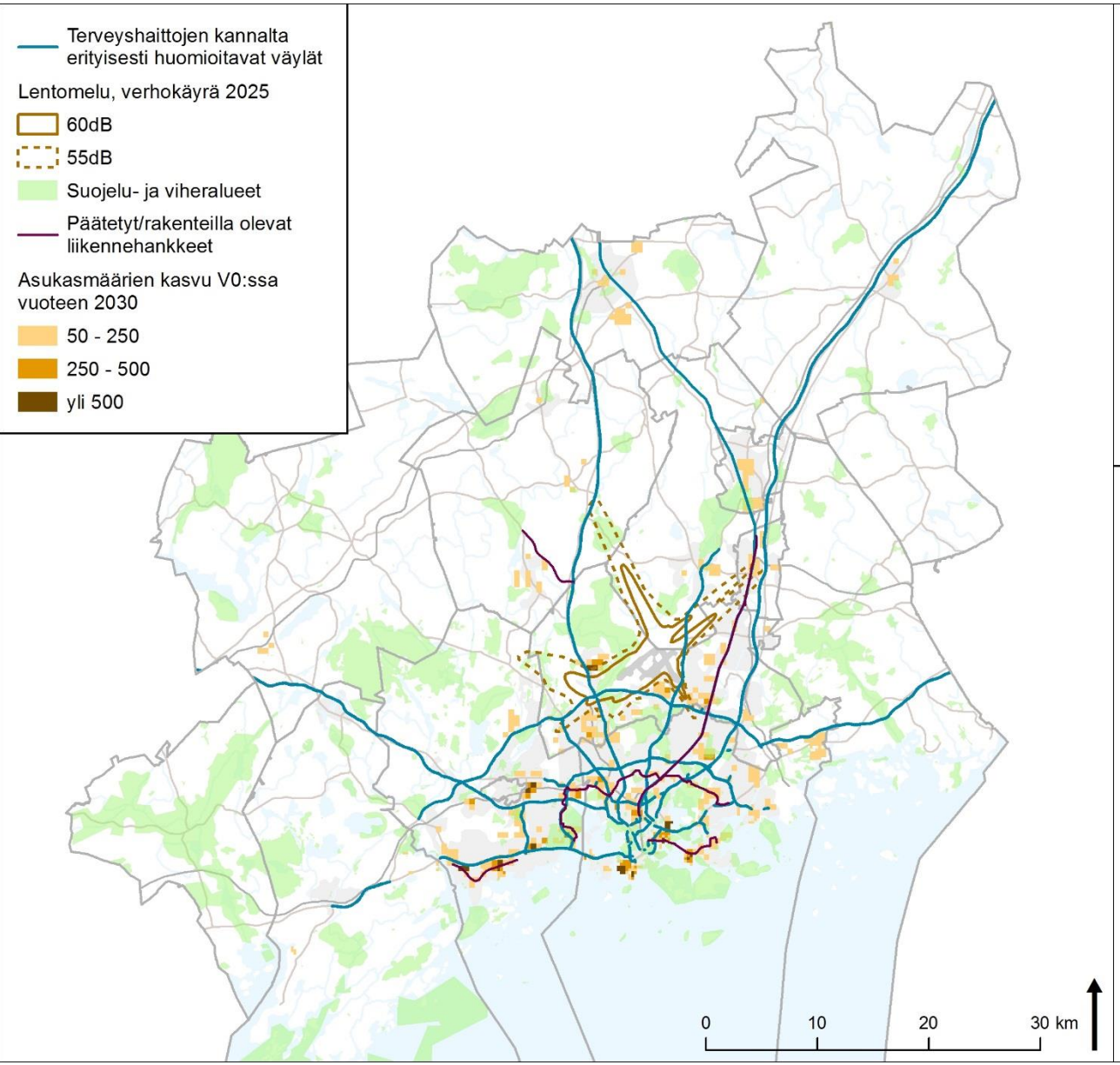
Vaikutuskeinot

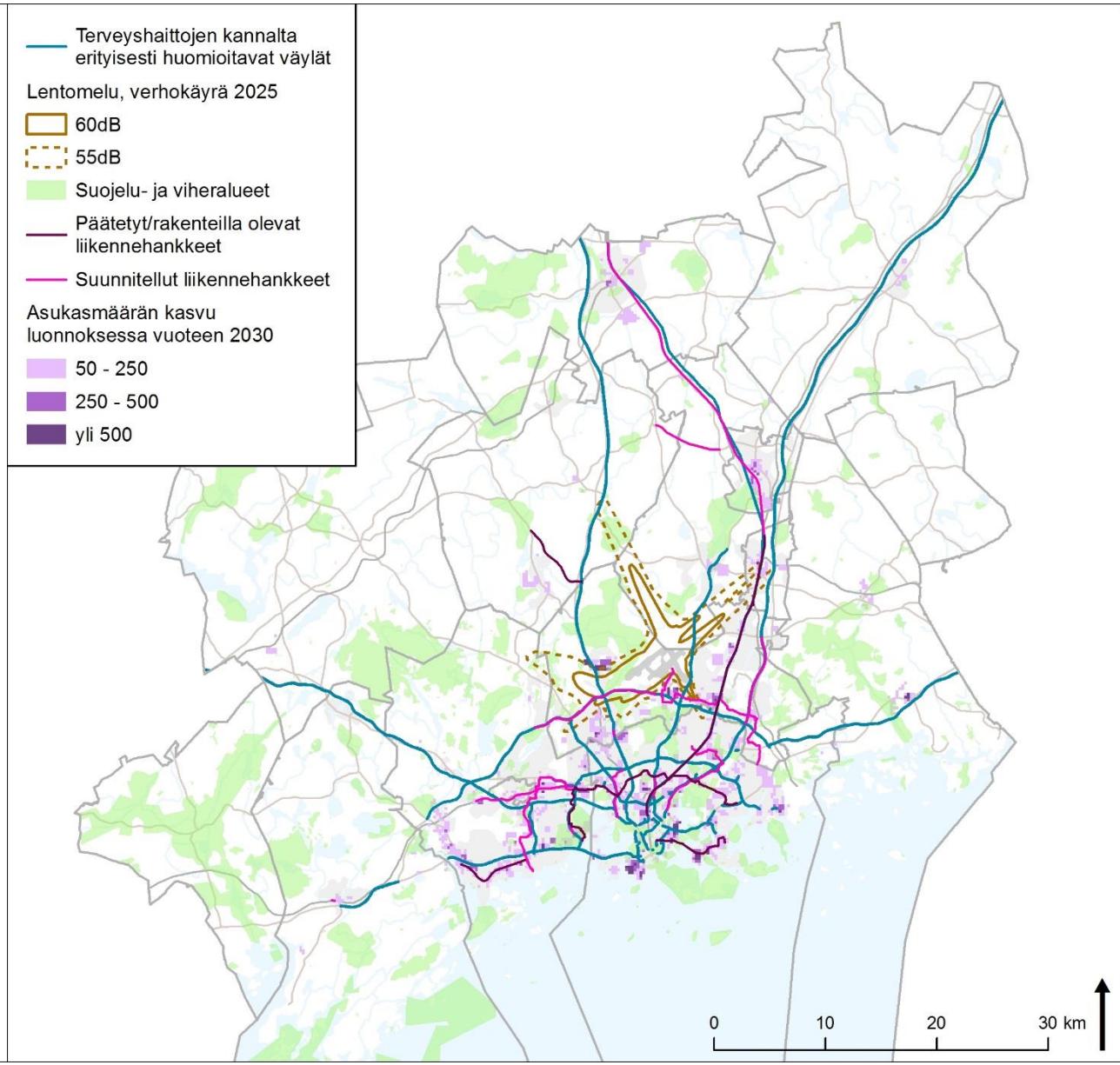
Uutta asutusta sijoitettaessa on kiinnitettävä huomiota ympäristön laadukkaaseen suunnitteluun ja haittojen torjumiseen. Riittävät suojaetäisyydet ja toimiva korttelirakenne sekä tarvittava meluntorjunta vähentävät ympäristöhäiriöille altistumista. Alueiden suunnittelulla voidaan kannustaa liikkumaan kävellen, pyöräille tai joukkoliikenteellä, mikä vähentää häiriöitä alueella. Hyvin suunniteltu jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuuri luo edellytykset turvalliselle liikkumiselle alueilla. Pyöräily-ympäristön ja väylien tulee olla laadukkaita, jotta pyöräily olisi entistä houkuttelevampaa.
Alueiden suunnittelussa on huomioitava virkistys- ja viheralueiden sekä näiden välisten kulkureittien säilyminen. Tarvitaan sekä laajoja kaupunkien ulkopuolisia viheralueita että pienempiä, taajamarakenteeseen sijoittuvia lähiviheralueita. Huomioitava täydentävissä menetelmissä 24 ja 25 esitetyt tarkemmat vaikutuskeinot.

Arviointimenetelmä

Arvio on laadittu perustuen paikkatietotarkasteluihin uuden asutuksen sijoittumisesta vuonna 2030 luonnoksessa ja vaihtoehdossa V0 suhteessa ympäristöhaittoihin ja virkistysalueisiin, liikenteen ja päästöjen kehitystä kuvaaviin pää- ja tukimittareihin, sekä täydentävissä menetelmissä 24 ja 25 tehtyihin johtopäätöksiin.




Terveyshaittojen kannalta erityisesti huomioitavat väylät
Lentomelu, verhokäyrä 2025
60dB
55dB
Suojelu- ja viheralueet
Päätetyt/rakenteilla olevat liikennehankkeet
Asukasmäärien kasvu V0:ssa vuoteen 2030
50 - 250
250 - 500
yli 500
0
10
20
30 km


Terveyshaittojen kannalta erityisesti huomioitavat väylät
Lentomelu, verhokäyrä 2025
60dB
55dB
Suojelu- ja viheralueet
Päätetyt/rakenteilla olevat liikennehankkeet
Suunnitellut liikennehankkeet
Asukasmäärän kasvu luonnoksessa vuoteen 2030
50 - 250
250 - 500
yli 500
0
10
20
30 km

TM 11: Keskusten väliset yhteydet

Arvio

Yhteydet ilman henkilöautoa

Yhteydet ratakäytävien keskuksista erityisesti pääkaupunkiseudun keskuksiin paranevat monin paikoin uusien raidehankkeiden (Pisara, Espoon kaupunkirata) ja junaliikenteen tarjonnan lisäysten (päärata, Lahden oikorata) myötä. Linja-autoliikenteen ja vaihtoyhteyksien kehittäminen parantaa yhteyksiä erityisesti kehysalueelta pääkaupunkiseudun keskuksiin sekä myös kehysalueen keskusten välillä. Uudet raitioyhteydet ja linja-autoliikenteen sujuvoituminen tienkäyttömaksujen seurauksena parantaa yhteyksiä useiden pääkaupunkiseudun keskusten välillä. Poikittaiset ja diagonaaliset yhteydet keskusten välillä jäävät monin paikoin edelleen heikoksi erityisesti Helsingin ulkopuolella. Joukkoliikenteen kilpailukyky keskusten välillä paranee selvästi henkilöautoon nähden tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen sekä joukkoliikenteen lipun hintojen alentamisen seurauksena.

Yhteydet henkilöautolla

Matka-ajan osalta yhteydet keskusten välillä paranevat liikenteen hinnoittelumuutosten keventäessä kuormituksia ja toisaalta tieliikenteen pahimpien pullonkaulakohtien parantamisen seurauksena. Useimmat tieliikenneyhteydet ovat ruuhkattomampia ja sujuvampia kuin nykyisin. Pääväylien osalta toimintavarmuutta heikentävää ruuhkautumista jää vielä erityisesti Kehä I:n keskiosalle.

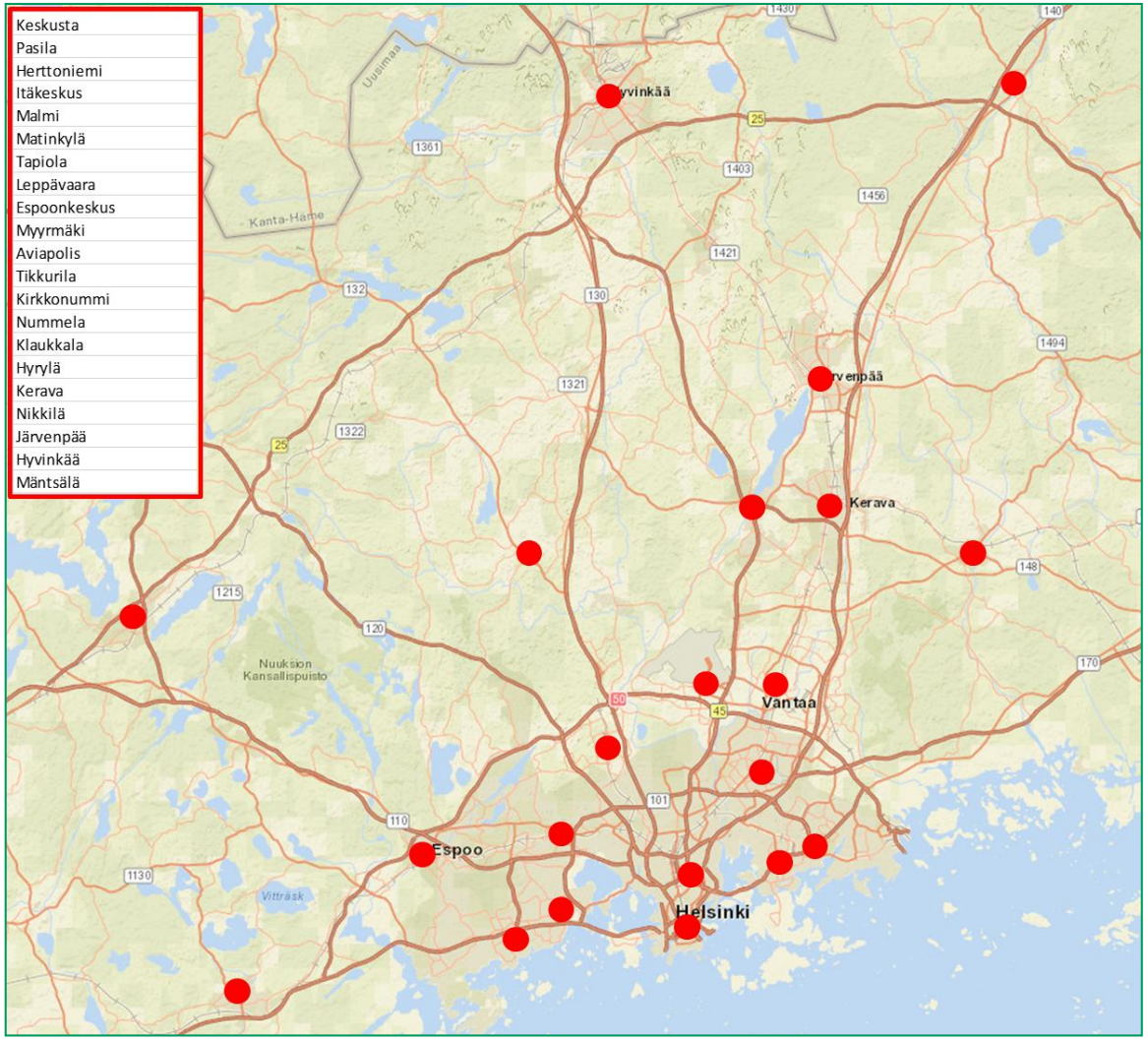
Henkilöautolla liikkumisen kokonaisvastuksen (matka-aika + hinta) osalta yhteydet pääkaupunkiseudun keskuksiin heikkenevät tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen seurauksena. Matka-ajan lyheneminen ei tyypillisesti riitä kompensoimaan tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen aiheuttamaa matkakustannusten kasvua.

Vaikutuskeinot

- Joukkoliikenteen poikittais- ja diagonaaliyhteyksien parantaminen
- Joukkoliikenteen lippujärjestelmien kehittäminen
- Joukkoliikenteen liityntäjärjestelmien kehittäminen
- Tieliikenteen ruuhkakohtien parantaminen
- Tienkäyttö- ja pysäköintimaksut.

Arviointimenetelmä

Arviointi perustuu pääosin keskusten välisiin matka-aika-analyyseihin. Vertailukohtana ve 0 vuoden 2030 ennusteskenaariossa



TM 12: Logistiikkakohteiden väliset yhteydet

Arvio

Kuljetusten sujuvuus ja toimintavarmuus logistiikkakohteiden välillä paranee erityisesti pääkaupunkiseudun kohteisiin, kun tienkäyttö- ja pysäköintimaksut keventävät selvästi henkilöautoliikennettä tie- ja katuverkolla.

Seudulliset kuljetusyhteydet erityisesti Kehä III:n käytävässä, Keski-Uudellamaalla ja näiltä alueilta pääkaupunkiseudun moniin osiin paranevat erityisesti Kehä III:n ja Lahdenväylän parantamistoimien sekä Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien kehittämisen seurauksena. Raskaan liikenteen uudet palvelualueet mahdollistavat kuljetusten toimittamisen oikeaan aikaan kohteeseensa.

Kuljetusten toimintavarmuutta heikentävää ruuhkautumista jää erityisesti vielä mm. Kehä I:n keskiosalle.

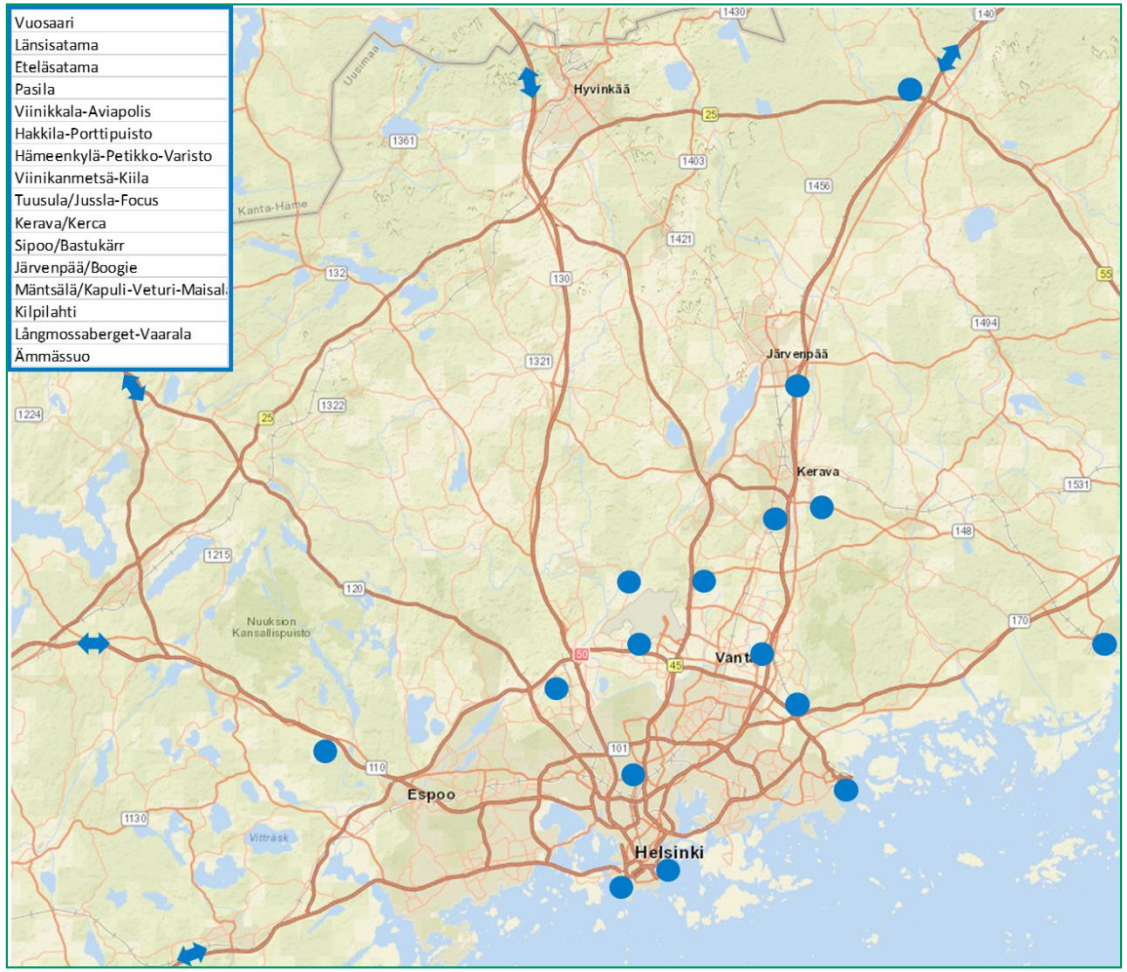
Lähtökohtana on, että tienkäyttömaksut eivät kohdistu tavaraliikenteeseen.

Vaikutuskeinot

- Henkilöautoliikenteen tienkäyttö- ja pysäköintimaksut.
- Tieliikenteen ruuhkakohtien parantaminen.
- Kuorma-autoliikenteen etuisuudet
- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien parantaminen.
- Raskaan liikenteen palvelualueet.

Arviointimenetelmä

Arviointi perustuu pääosin logistiikkakohteiden välisiin matka-aika-analyyseihin. Toimintavarmuuspuutteita on arvioitu aamuliikenteen ruuhkautumisasteen (ruuhkaviive/ruuhkaton matka-aika). Vertailukohtana on ve 0 vuoden 2030 ennusteskenaariossa.



TM 13: Kansainväliset ja valtakunnalliset liikenteen solmupisteet

Arvio

Henkilöliikenne

Tieliikenneyhteydet (henkilöautot ja linja-autot) erityisesti Lahden ja Porvoon suunnista seudulle paranevat ruuhkakohtien parantamistoimien seurauksena. Tienkäyttö- ja pysäköintimaksut lyhentävät sisääntuloteiden ja matkustajasatamayhteyksien matka-aikoja ruuhka-aikoina, mutta henkilöautojen matkakustannukset kasvavat. Yhteydet lentoasemalta seudun moniin osiin paranevat mm. Kehä III:n parantamistoimien seurauksena.

Tavaraliikenne

Kuljetusyhteydet erityisesti Lahden ja Porvoon suunnista seudulle paranevat ruuhkakohtien parantamistoimien seurauksena. Henkilöautoliikenteen tienkäyttö- ja pysäköintimaksut lyhentävät sisääntuloteiden ja matkustajasatamayhteyksien kuljetusaikoja ruuhka-aikoina. Helsingin kantakaupungin tavarasatamien kuljetusten toimintavarmuutta heikentävää ruuhkautumista jää vielä mm. Kehä I:n keskiosalle.

Kuljetusyhteydet lentoasemalta seudun moniin osiin paranevat Kehä III:n parantamistoimien seurauksena. Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien kehittäminen parantaa yhteyksiä seudun itäosista Tampereen suuntaan ja päinvastoin.

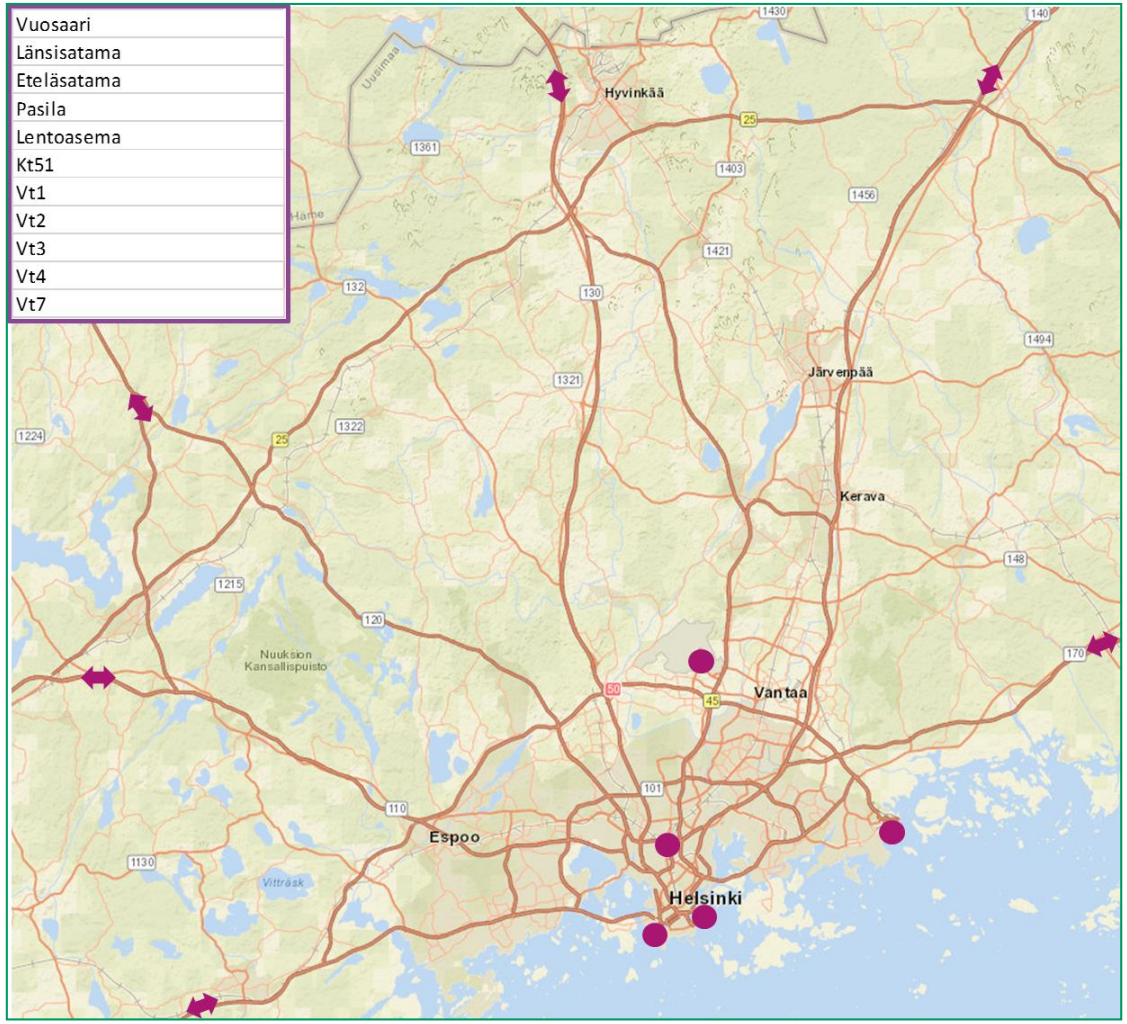
Raskaan liikenteen levähdysalueiden toteuttaminen helpottaa kuljetusten saapumista mm. satamiin oikea-aikaisesti.

Vaikutuskeinot

- Kaukojunien kulkua nopeuttavat ja tarjonnan lisäyksiä mahdollistavat toimet.
- Tieliikenteen ruuhkakohtien parantaminen.
- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien parantaminen.
- Tienkäyttö- ja pysäköintimaksut.
- Länsisataman, Eteläsataman ja Katajanokan satamien katuyhteyksien toimivuuden turvaaminen.
- Raskaan liikenteen palvelualueet.

Arviointimenetelmä

Arviointi perustuu pääosin solmupisteiden ja tiesuuntien välisiin joukkoliikenteen ja tieliikenteen matka-aika-analyyseihin. Tieliikenteen toimintavarmuuspuutteita on arvioitu aamuliikenteen ruuhkautumisasteen (ruuhkaviive/ruuhkaton matka-aika). Vertailukohtana on ve 0 vuoden 2030 ennusteskenaariossa.



TM 14: Käyttäjien hyötyjen muutos

Arvio

Joukkoliikenteen käyttäjien hyötyjen muutos

Seudun joukkoliikenneinfran ja -palveluiden voimakas kehittäminen sekä joukkoliikennettä tuleva uuden maankäytön sijoittuminen lisäävät matkustajien hyötyjä. Merkittävin osa joukkoliikenteen käyttäjähyödyistä syntyy joukkoliikenteellä tehtävien matkojen nopeutumisesta. Joukkoliikenteen kilpailukyky kasvaa ja se houkuttelee uusia käyttäjiä.

Henkilöautoilijoiden hyötyjen muutos

Henkilöauton käyttäjät hyötyvät tieverkon pahimmin ruuhkautuvien osien ongelmien poistamisesta ja päätieverkon ohjausjärjestelmän myötä parantuvasta liikenteen toimivuudesta ja toimintavarmuudesta. Tienkäyttömaksut vähentävät autoliikenteen määrää ja siten osaltaan parantavat tieverkon sujuvuutta. Autoa käyttävien yhteenlaskettu aikahyöty on lähes yhtä suuri kuin joukkoliikenteen käyttäjien aikahyöty. Henkilöautoilijoiden kokemat kokonaiskustannukset kuitenkin kasvavat 162 M€, koska tieliikenteen ulkoisia kustannuksia peritään tienkäyttömaksuina.

Tavaraliikenteen hyötyjen muutos

Tavaraliikenteen aika- ja ajoneuvokustannuksina mitatut käyttäjähyödyt syntyvät kuljetusreiteille suunnattujen tieverkon parantamistoimien seurauksena. Tavaraliikenteen osuus seudun tieliikennesuoritteesta on noin 11 % ja osuus tieliikenteen käyttäjähyödyistä noin 8 %. Euromääräisinä arvioitujen hyötyjen lisäksi tavaraliikenne hyötyy tieliikenteen toimintavarmuuden paranemisesta, joka seuraa ruuhkasuoritteen vähenemisestä ja onnettomuusriskin pienentymisestä. Tavaraliikenne hyötyy myös levähdysalueiden kehittämisestä.

Vaikutuskeinot

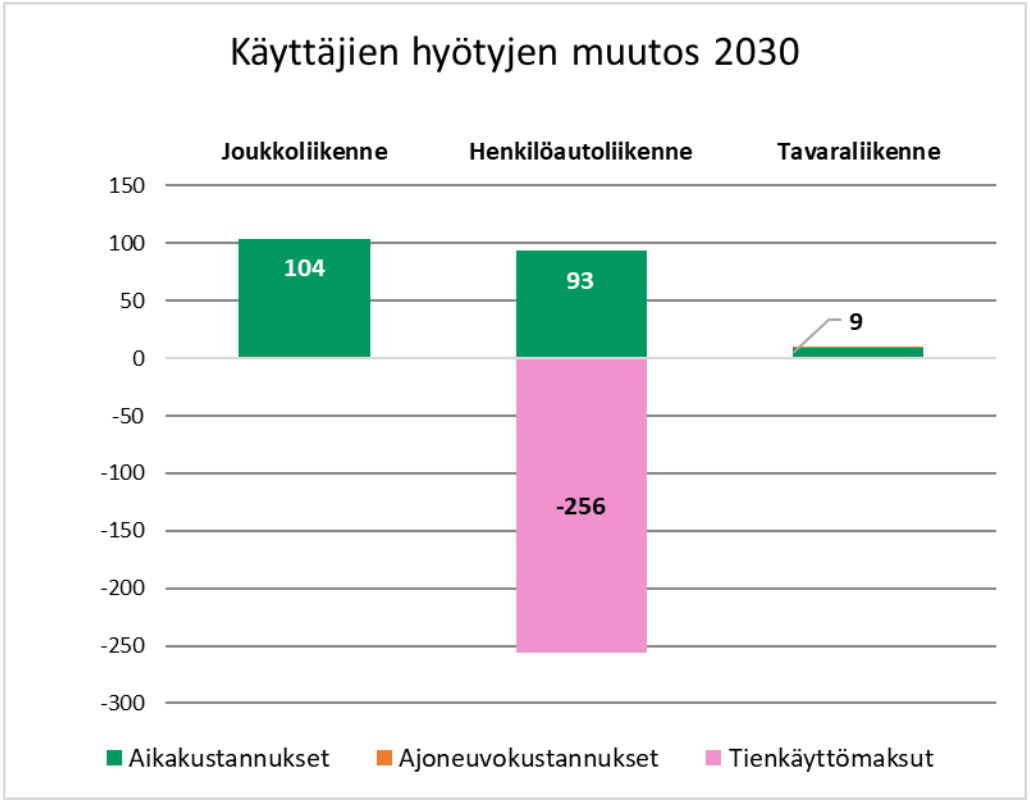
Joukkoliikenteen käyttäjien hyödyt
- Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen
- Joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen

Henkilöautoilijoiden hyödyt
- Tienkäyttömaksujen taso
- Tieliikenteen sujuvuutta parantavat investoinnit
- Tieliikenteen ohjaus

Tavaraliikenteen hyödyt
- Tavaraliikenteen kannalta tärkeille reiteille kohdistetut parannustoimet

Arviointimenetelmä

Liikennemallilla ja yhteiskuntataloudellisella laskentakehikolla (CBA) tuotetut arviot kustannusmuutoksista ja asiantuntija-arvio niiden perusteella.



Liikennejärjestelmän käyttäjien yhteenlasketut vuotuiset kustannukset kasvavat noin 49 M€. Joukkoliikenteen käyttäjät hyötyvät aikasäästöinä 104 M€, henkilöautoilijat saavat 93 M€:n aikasäästöjä ja maksavat 256 M€ tienkäyttömaksua. Tavaraliikenteen hyöty on 9 M€.

TM 15: Tuottajien hyötyjen muutos

Arvio

Joukkoliikenteen liikennöintikustannusten ja lipputulojen muutos

Joukkoliikenneinfran ja -palveluiden voimakas kehittäminen kasvattaa selvästi raideliikenteen liikennöintikustannuksia ja vähentää hieman bussiliikenteen kustannuksia HSL-alueella. Joukkoliikenteen kysynnän kasvaessa lipputulot kasvavat, mutta selvästi vähemmän kuin kustannukset. Suunnitelmaluonnoksen mukaisessa tilanteessa liikennöintikustannukset ovat 18 % suuremmat ja lipputulot vain 2 % suuremmat kuin vertailuvaihtoehdossa (v0). Vuotuisten operointikustannusten ero vaihtoehtojen välillä on 97 M€ ja lipputulojen ero 9 M€. Joukkoliikenteen tuottajien hyödynmuutos on näin ollen -88 M€ (subventiotarve kasvaa). Nykytilaan verrattuna joukkoliikenteen subventiotarve kasvaa laskelman mukaan noin 16 M€/v

Väylänpidon kustannusten muutos

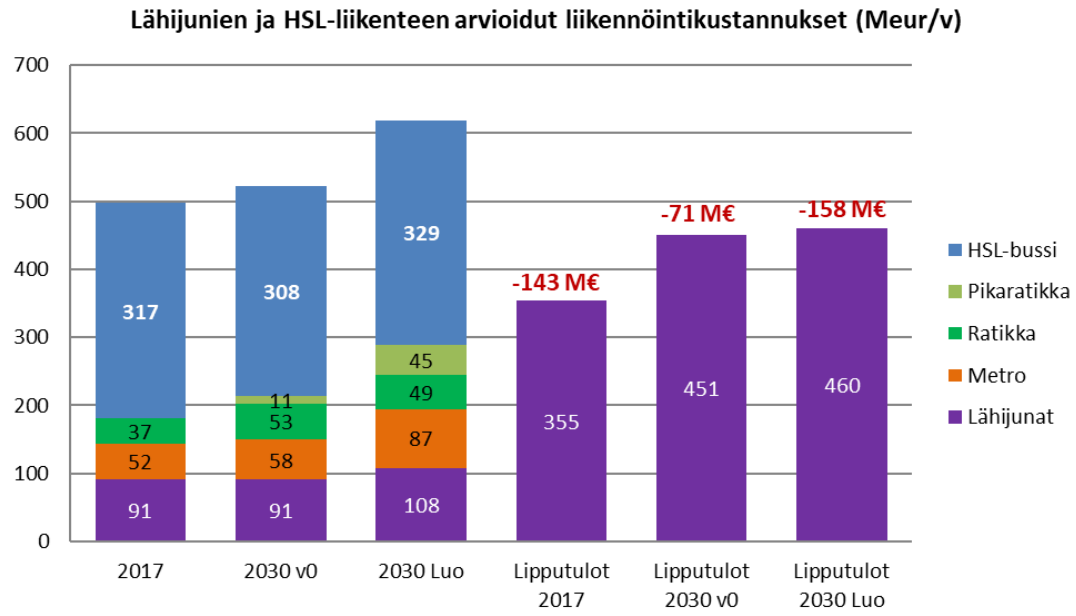
Raideliikenteen suoritteiden kasvu lisää raideinfran ylläpitokustannuksia. Vastaavasti tieliikenteen suoritteiden väheneminen pienentää teiden ja katujen kulumista ja siten ylläpitokustannuksia. Suunnitelmaluonnoksen kokonaisvaikutus näihin muuttuviin ylläpitokustannuksiin on 1,1 M€/v.

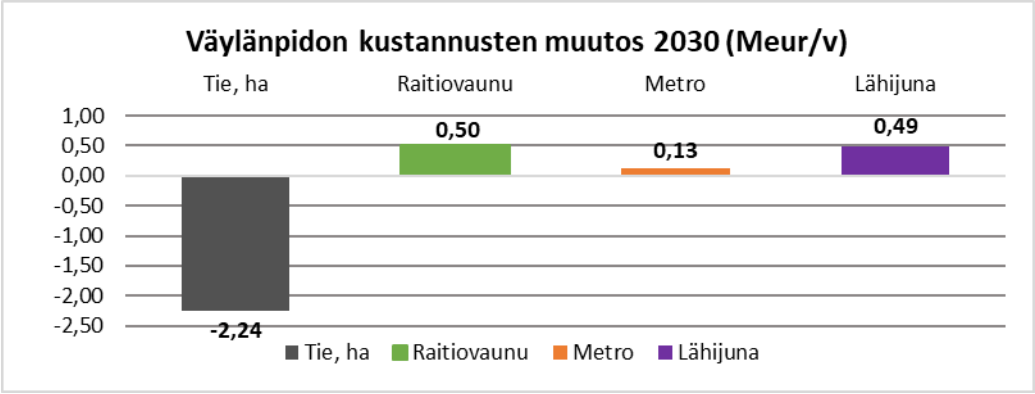
Vaikutuskeinot

- Joukkoliikenteen lipunhintojen nostaminen
- Joukkoliikenteen kysynnän kasvattaminen palvelutasoa nostamalla ja ohjaamalla kysyntää joukkoliikenteen käyttäjiksi (esimerkiksi tienkäyttömaksuin).

Arviointimenetelmä

Liikennemallilla ja yhteiskuntataloudellisella laskentakehikolla (CBA) tuotetut arviot kustannusmuutoksista ja asiantuntija-arvio niiden perusteella.





TM 16: Ulkoisvaikutukset

Arvio

Liikenneonnettomuuksien kustannukset

Tieliikenteen turvallisuus paranee liikennejärjestelmän ja maankäytön ratkaisuista riippumatta nykytilaan verrattuna. Suunnitelmavaihtoehto vähentää edelleen onnettomuuksien määrää. Vaikutus johtuu siitä, että tieliikenteen suorite vähenee ja siitä, että tieinvestoinnit pienentävät onnettomuusriskiä.

Päästökustannukset

Liikenteen päästöjen taloudellinen merkitys on pieni suhteessa onnettomuuksien kustannuksiin. Päästöjen määrät vähenevät nykyisestä ajoneuvo- ja polttoainetekniikan kehittyessä. Suunnitelmalla on lisäksi myönteinen vaikutus, mikä johtuu tieliikenteen suoritteen vähenemisestä.

Melulle altistuminen

Melulle altistumisesta ei ole kattavaa nykytilatietoa eikä melualtistuksen muutoksen arviointiin tällä suunnittelutasolle soveltuvaa menetelmää. Suunnitelman mukaisin toimin voidaan todennäköisesti vähentää melulle altistumista. Tämä johtuu osin tieliikennesuoritteen vähenemisestä. Osana väylähankkeita myös toteutetaan meluntorjuntaa. Nykytilaan verrattuna melulle altistuminen ei kuitenkaan vähene, koska liikenteen volyymit, verkot ja maankäyttö kasvavat.

Vaikutuskeinot

Tieliikenteen suoritteen vähentämiseen johtavat toimet

- Joukkoliikenteen kilpailukyvyn parantaminen ja tiemaksut

Liikenneturvallisuuden parantaminen

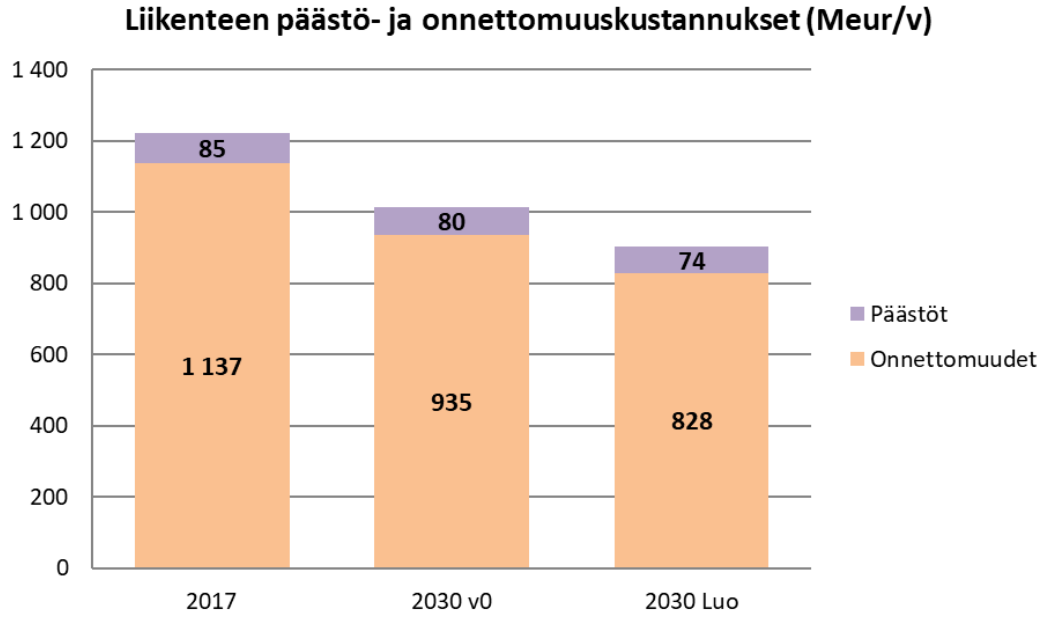
- Tieinvestoinnit

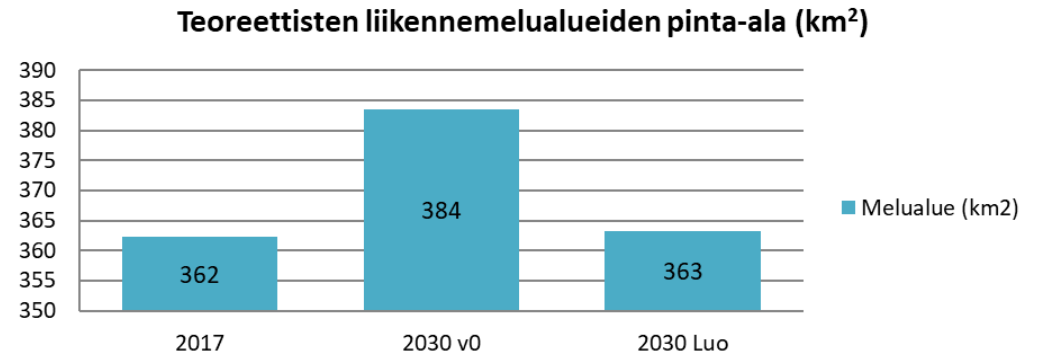
Melualtistuksen pienentäminen

- Meluntorjuntatoimet

Arviointimenetelmä

Liikennemallilla ja yhteiskuntataloudellisella laskentakehikolla (CBA) tuotetut arviot kustannusmuutoksista sekä liikennemelualeista (tukimittari H3) ja asiantuntija-arvio niiden perusteella.





TM 17: Operointi-, ylläpito ja investointikustannukset

Arvio

Operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset kasvavat etenkin raideinvestointien seurauksena. Operointikustannukset pitävät sisällään kunnille maksettavat infrakorvaukset.

Väylien ylläpitokustannukset

Väylien ylläpitokustannukset riippuvat ensisijaisesti verkon laajuudesta ja laadusta sekä jonkin verran tieliikennesuoritteesta. Tieverkon kehittämistoimien seurauksena ylläpitokustannukset kasvavat nykyisestä tasosta

Investointikustannukset

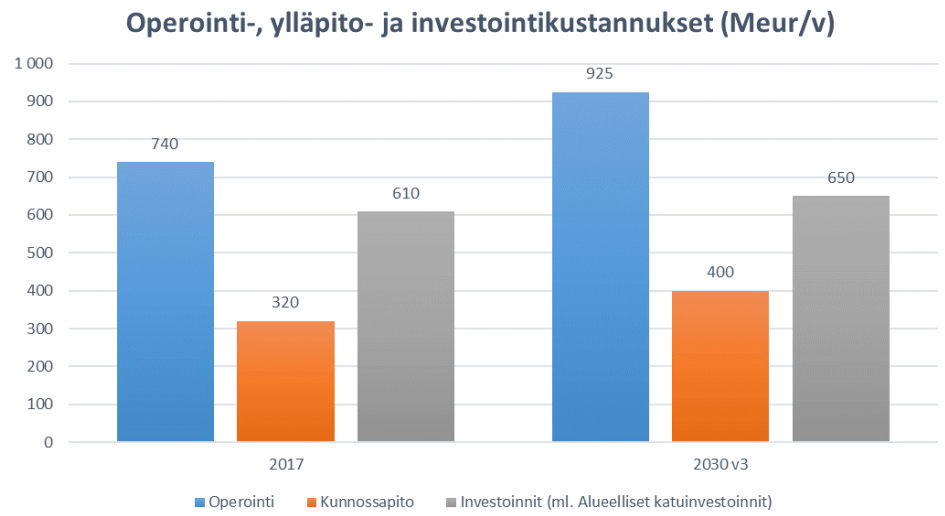
Viimeksi kuluneen 10 vuoden aikana Helsingin seudun teihin ja raiteisiin on investoitu keskimäärin 590 M€ vuodessa. Tänä aikana on toteutettu muun muassa Kehärata ja Länsimetro. Vuonna 2017 investoinnit yhteensä tie- ja raideliikenteeseen olivat yhteensä yli 600 M€, mistä alueellisten katuinvestointien osuus oli 245 M €. Katuinvestoinnit ovat kasvaneet viime vuodet johtuen esim. Länsimetron asema-alueista ja kasvaneesta asuntotuotannosta. Viimeisten 10 vuoden investoinnit Helsingin seudulla pääväyliin ovat olleet 3,9 miljardia euroa (pl. alueelliset kadut). Suunnitelmaluonnoksessa esitetyt investoinnit hankkeisiin (ml. vertailuvaihtoehdon hankkeet) ovat yhteensä arviolta noin 3,8 miljardia euroa 2020-luvulla. Jos arvioidaan alueellisten katuinvestointien riippuvan budjettiraamin arvioinnissa käytettävien makrotekijöiden ja MAL-asuntotuotantotavoitteiden mukaisesti, kasvavat investoinnit yhteensä 40 M€/v.

Vaikutuskeinot

- Kustannukset pienenevät tai kasvavat vähemmän, jos väyliin ja joukkoliikenteen palvelutasoon investoidaan vähemmän.

Arviointimenetelmä

Vuoden 2017 operointikustannukset ovat HSL:n tilinpäätöksen mukaiset (ml. Infrakorvaukset ja yleiskustannukset). Arvioinnissa on huomioitu liikennemallin tiedot, liikennejärjestelmän budjettirajoitteen arviointi ja yhteiskuntataloudellinen laskentakehikko.



TM 18: Julkistaloudellisten vaikutusten arviointi

Arvio

Investointimenot ja budjettirajoite

Suunnitelman mukaisten tie- ja raideinvestointientaso (3,8 M€) alittaa budjettirajoitteen (n. 70 M€:lla /v) ja on hieman matalampi kuin on ollut vuosina 2008–2017 (3,9 M€). Budjettirajoitteessa on otettu huomioon oletetut tienkäyttömaksujen tuotot (150 M€/v) vuodesta 2025 alkaen.

Kuntien menot ja tulot

Suunnitelma kasvattaa hieman kuntien rahoitustarvetta (kuntaosuuksia) liikennejärjestelmään mm. infralaskutuksen seurauksesta. Joukkoliikenteen rahoitustarvetta pienentää lipputulojen kasvu suhteessa operointikustannuksiin. Tienkäyttömaksujen tuotto on merkittävä uusi tulo, joka toisi arvion mukaan noin 150 M€/v nettorahoituksen liikennejärjestelmään. Kuntien rahoitusosuudet valtioninvestoinneissa ovat neuvottelukysymyksiä, ja valtion avustukset kuntien investointeihin maan hallituksen ja eduskunnan päätettävissä. Tiemaksutulojen käyttökohteeton erikseen sovittava asia.

Valtiontalouden menot ja tulot

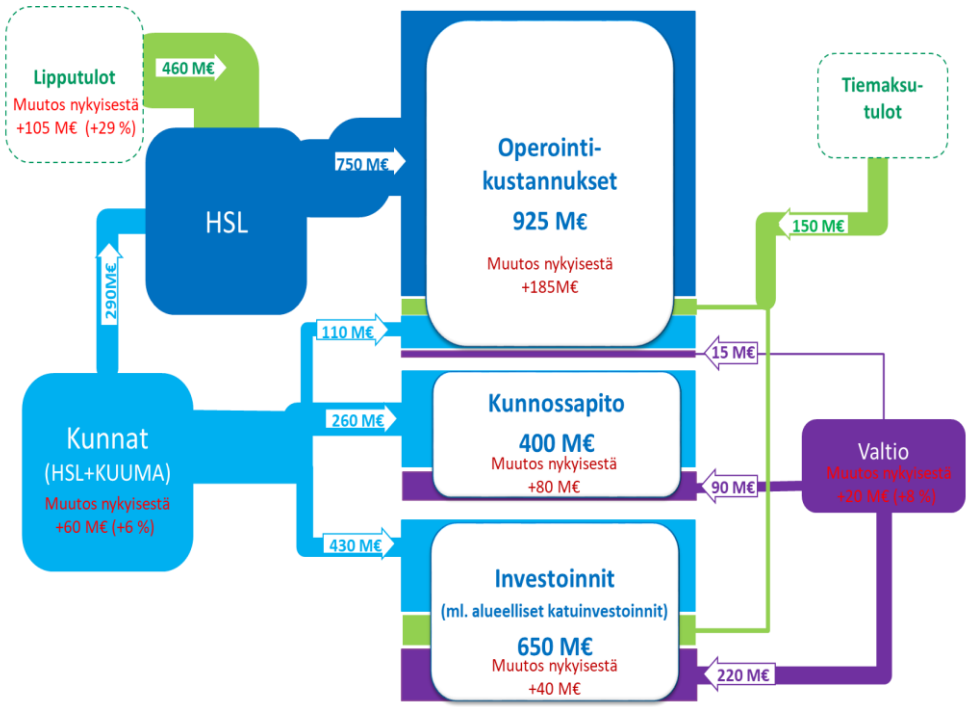
Valtion investointi menot Helsingin seudulle ovat suunnitelmavaihtoehdossanoin hieman nykyistä suuremmat. Summa riippuu lopulta siitä, mitä rahoitusosuuksista ja investointiavustuksista sovitaan ja päätetään. Tieliikenteensuoritteen väheneminen pienentää polttoaineverokertymää Helsingin seudulta noin 70 M€/v.

Vaikutuskeinot

- Investointitaso vaikuttaa suoraan kuntien ja valtion investointimenoihin
- Raideinvestoinnit vaikuttavat joukkoliikenteen kustannuksiin (infrakorvaukset)
- Tienkäyttömaksu lisää joukkoliikenteen kysyntää ja lipputuloja
- Joukkoliikenteen palvelutason nosto lisää operointikustannuksia ja lipputuloja

Arviointimenetelmä

Tuotettu suunnitelman mukaisesti huomioiden, budjettirajoitteen arviointi, yhteiskuntataloudellinen laskenta- ja julkistaloudellinen kehikko.



TM 19: Kapasiteetin hyödyntäminen ja resurssien käytön tehokkuus

Arvio

Liikenneverkon käyttö

Asuinrakentamisen tiivistäminen Kehä I:n sisäpuolella keventää ruuhkasuuntien liikennettä ja tehostaa sekä tieliikenteen että joukkoliikenteen kapasiteetin käyttöä. Asuinmaankäyttöä sijoittuu hieman vertailuvaihtoehtoa enemmän raideliikenteen piiriin, mikä tehostaa raideyhteyksien käyttöä. Tieliikenteen pullonkaulakohtien parantaminen, tienkäyttömaksut sekä liityntäjärjestelmien ja vaihtopaikkojen kehittäminen tasapainottavat liikenneverkon kapasiteetin käyttöä ja lisäävät liikennejärjestelmän kokonaistehokkuutta. Pääväylille jää kuitenkin muutamia yksittäisiä pullonkauloja (esim. Kehä I:n keskiosa), jotka heikentävät tieverkon koko kapasiteetin hyödyntämistä.

Kaupunkitalous

Huomattava osa nykytilanteeseen nähden uudesta maankäytöstä sijoittuu alueille, joilla on korkea tai melko korkea aluehintataso. Tämä indikoi houkuttelevien alueiden tehokkaasta hyödyntämisestä. Nykytilanteeseen nähden maankäyttö tiivistyy erityisesti asuinalueiden osalta, mikä luo edellytyksiä kunnallisteknisen infrastruktuurin sekä paikallisen liikenneverkon käytön tehostamiselle.

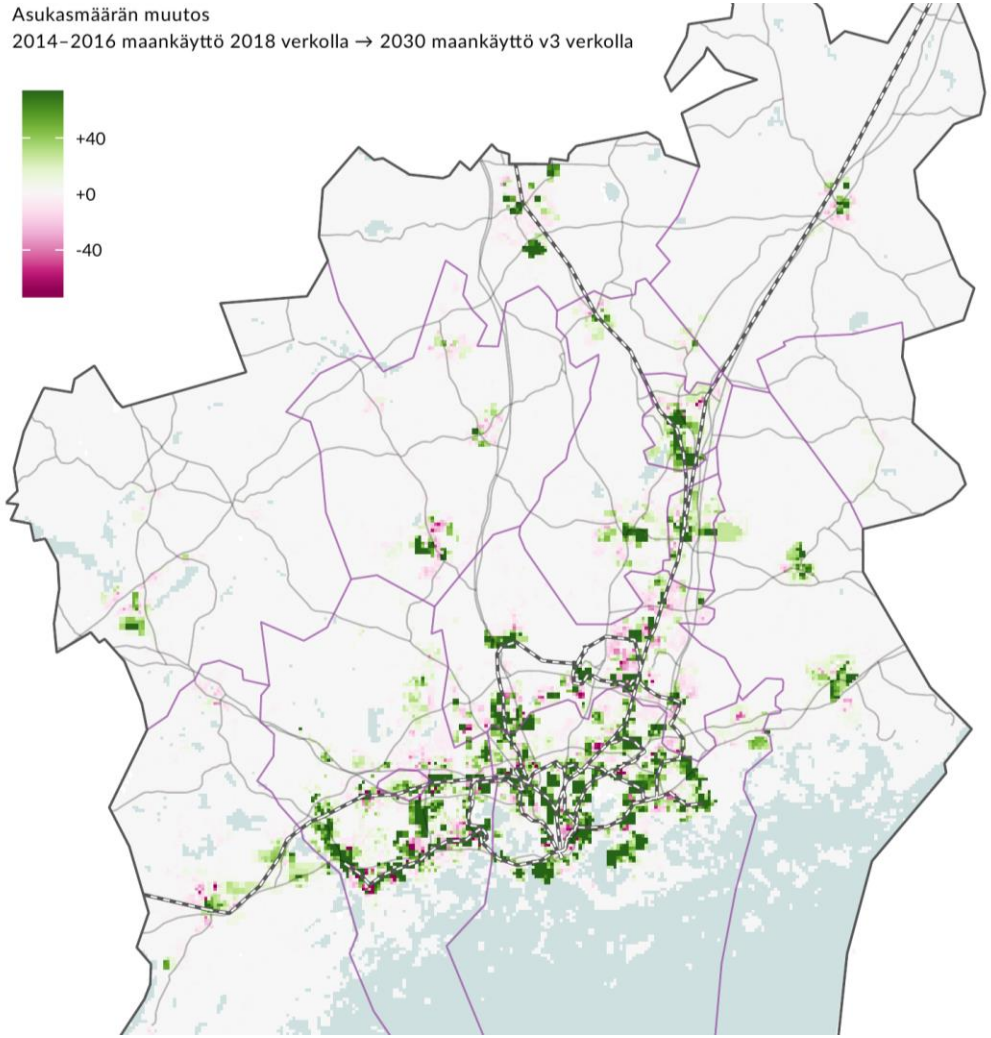
Suunnitelmaluonnoksessa asuinrakentamisen tiivistäminen keskuksiin ja ns. MASU-alueille sekä Kehä I:n sisäpuolelle luovat lisää edellytyksiä kunnallistekniikan sekä paikallisen liikenneverkon käytön tehostamiselle. Tiivistämistä vertailuvaihtoehtoon v0 nähden tapahtuu merkittävästi.

Vaikutuskeinot

- Asuinrakentaminen seudun Kehä I:n sisäpuolella.
- Uuden maankäytön keskittäminen raideliikenneyhteyksien varteen.
- Liityntäjärjestelmien ja vaihtopaikkojen kehittäminen.
- Raideliikenteen kulunohjauksen tehostaminen.
- Tieliikenteen pullonkaulakohtien parantaminen
- Tienkäyttömaksujen hienosäädöt.
- Täydennysrakentaminen.

Arviointimenetelmä

Asiantuntija-arviointi, jossa hyödynnetty mittarianalyysejä. Vertailukohtana ensisijaisesti ve 0 vuoden 2030 ennusteskenaariossa (maankäytön osalta verrattu muutosta myös nykytilanteeseen).



TM 20: Terveysvaikutusten taloudellinen hyöty

Arvio

Suunnitelmaluonnoksella on useita myönteisiä terveysvaikutuksia, joilla kaikilla on myös taloudellisia seuraamuksia. Terveysvaikutusten taloudellinen arviointi on vielä kehitteillä. Kokonaisuutena terveysvaikutusten taloudellinen hyöty on positiivinen mutta melko pieni.

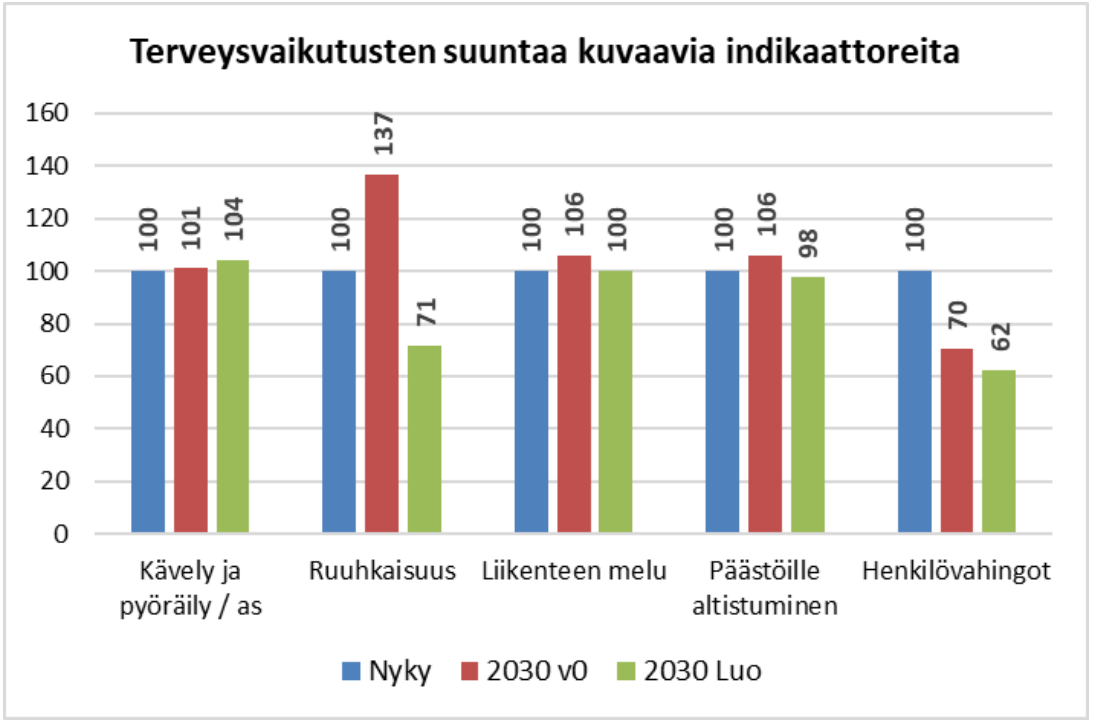
Lihasvoimin tapahtuva liikkuminen asukasta kohden lisääntyy, ja tällä on terveyttä edistävä (sairastuvuutta vähentävä) vaikutus. Suunnitelmaluonnoksella on huomattava vaikutus liikennejärjestelmän ruuhkaisuuteen. Ruuhkien väheneminen vähentää ruuhkista aiheutuvaa stressiä. Melulle ja päästöille altistuminen vähenee hieman, mikä vähentää terveyshaittoja ja niistä aiheutuvia kustannuksia. Suurin muutos nykytilaan verrattuna tapahtuu tieliikenneonnettomuuksista aiheutuvien henkilövahinkojen määrässä. Tämä muutos johtuu pääosin toimintaympäristöstä, mutta suunnitelmallakin on liikenneturvallisuuteen myönteinen vaikutus.

Vaikutuskeinot

- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen (pyöräilyinfra, kävely-ympäristö…)
- Tienkäytttömaksut (tieliikennesuoritteen väheneminen => ruuhkat, päästöt, melu, onnettomuudet)
- Tieinvestoinnit (palvelutason nosto => ruuhkat, onnettomuudet)
- Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen (tieliikennesuoritteen väheneminen => ruuhkat, päästöt, melu, onnettomuudet)

Arviointimenetelmä

Liikennemallilla tuotetut arviot eräiden tukimittareiden arvoista asiantuntija-arvio niiden perusteella.



TM 21: Liikkumismahdollisuuksien tasa-arvoinen kehitys

V3

Arvio

Liikkumismahdollisuudet kehittyvät, kun asutus keskittyy luonnoksessa hyvin saavutettaville alueille. Uusia asukkaita sijoittuu vertailuvaihtoehtoa enemmän raideliikenteen piiriin, jota kehitetään verkostomaiseksi ja paremmin yhteen toimivaksi. Myös runkoyhteyksiä laajennetaan koko seudulle. Luonnoksessa asukasmäärät heikosti saavutettavilla alueilla vähenevät vertailuvaihtoehtoa enemmän. Näillä alueilla uhkaa useampi asukas jäädä hyvien joukkoliikenneyhteyksien ulkopuolelle.

Luonnoksessa asukkaiden liikkumismahdollisuudet ja saavutettavuus paranevat eri mittareiden mukaan. Kattava kävelyn ja pyöräilyn verkosto sekä hyvin suunniteltu infrastruktuuri mahdollistavat turvallisen ja toimivan liikkumisen. Saavutettavuus paranee erityisesti Espoon radan, Kehäradan ja Raide-Jokerin läheisyydessä sekä pikaraitioteiden läheisyydessä. Autottoman elämäntavan edellytykset paranevat asumisen tiivistyessä keskuksiin, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantuessa ja joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä. Luonnos parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Vertailuvaihtoehdossa 2030 kävely- ja pyöräilymatkojen yhteenlaskettu osuus ja kilometrisuorite asukasta kohti kasvavat noin prosentin nykyisestä maankäytön tiivistymisen seurauksena. Luonnoksessa osuus kasvaa edelleen noin 6 % (2 %-yksikköä) ja suorite edelleen noin 3 % mm. asuinmaankäytön tiivistämisen sekä tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen seurauksena. Joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen ja lipun hintojen alentaminen leikkaavat osaltaan pyöräilyn osuuden kasvua.

Lippujen hinnan alentaminen poistaa liikkumisen taloudellisia esteitä ja joukkoliikenne voi muodostua todelliseksi vaihtoehdoksi yhä useammalle eri alueilla ja eri väestöryhmille. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun kautta autoilun kustannukset kasvavat, mutta samalla tiemaksujen tuotoilla tehtävät joukkoliikenne-investoinnit parantavat joukkoliikennetarjontaa. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa. Kun osa autoilijoista siirtyy joukkoliikenteeseen, autoliikenteen sujuvuus paranee ja ruuhkautuvuus pienenee merkittävästi, mikä parantaa autoilijoiden liikkumismahdollisuuksia.

Kehysvyöhykkeellä edelleen yli puolet matkoista tehdään henkilöautolla. Riippuvuus henkilöautosta säilyy suurena kehysalueella raidekeskusten ulkopuolella. Näiden alueiden kannalta toimivat ja ennakoitavat matkaketjut, uudet liikkumispalvelut joukkoliikenteen täydentäjänä ovat oleellisia liikkumismahdollisuuksien turvaajana. Lisäksi tarvitaan riittävää ja ymmärrettävää informaatiota, jos halutaan saada siirtymää joukkoliikenteeseen .

Vaikutuskeinot

- Raideliikennetarjonnan ulkopuolella tulee tarjota laadukkaita liikkumispalveluita
- Liityntäliikenteen ja liityntäpysäköinnin tulee olla toimivaa, jotta raideliikennettä voivat käyttää myös kauempana raiteista asuvat
- Heikommin saavutettavissa oleville työpaikka- ja asuinalueille tulee myös tarjota joukkoliikenneyhteyksiä ja liikkumispalveluita

Arviointimenetelmä

Arvioinnissa tarkastellaan, miten liikkumismahdollisuudet kehittyvät seudulla liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun myötä. Tarkastelussa arvioidaan uusien liikkumispalveluiden kehitystä. Lisäksi hyödynnetään liikkumisen palvelutaso ja hinta-, saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta- ja täydennysrakentamisen osuus -mittareiden aineistoja. (Teemat: arjen sujuvuus, segregaatio)

TM 23: Liikennejärjestelmän esteettömyys

Arvio

Esteettömyys merkitsee mm. palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta, liikennevälineiden käytettävyyttä sekä tiedon ymmärrettävyyttä. Esteettömyydessä ei ole kyse vain liikkumisen esteettömyydestä. Arviossa on otettu huomioon esimerkiksi näkemiseen, kuulemiseen, kommunikaatioon ja sähköiseen viestintään liittyvät asiat sekä sosiaalinen saavutettavuus, joka liittyy asenteisiin, yhdenvertaisuuteen ja syrjimättömyyteen. Esteettömyyden kannalta keskeisiä kohteita ja huomioitavia asioita ovat keskustat, joukkoliikenteen solmupisteet ja asemat sekä matkaketjut. Edellä mainittuihin asioihin panostaminen vähentää fyysisiä esteitä ja parantaa konkreettista esteettömyyttä asemilla ja solmupisteissä. Joukkoliikenteen verkostomaiset yhteydet ja liikenteen uudet palvelut ovat esimerkkejä fyysisten esteiden poistosta.

Esteettömyyden kannalta on myönteistä, että luonnoksessa lähes 70 % uusista asukkaista sijoittuu raideliikenteen piiriin ja työpaikat sekä asuminen sijoitetaan pitkälti hyville joukkoliikenteen saavutettavuusvyöhykkeille. Lippujen hinnan alentaminen poistaa liikkumisen taloudellisia esteitä ja joukkoliikenne voi muodostua todelliseksi vaihtoehdoksi yhä useammalle eri alueilla ja eri väestöryhmille. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu lisää autoilun kustannuksia. Koska suuri osa tiemaksun tuotoista käytetään mm. joukkoliikenneinvestointeihin, hyötyvät matkustuskäyttäytymistään muuttavat, joukkoliikenteen käyttäjät parantuneen tarjonnan ja autoilijat paranevan sujuvuuden myötä. Raide- ja joukkoliikenteen kehittäminen sekä lippujen hinnan alentaminen mahdollistavat eri liikkujien turvallisen ja mukavan liikkumisen. Jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuurin parantaminen mahdollistaa turvallisemman liikkumisen kaikille.

Olennaista on varmistaa fyysisesti esteettömän ympäristön lisäksi siitä, että tietoa on kaikille ymmärrettävässä muodossa. Lisääntyvä informaatio ja häiriönhallinta vähentävät informatiivisia esteitä. Jatkosuunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota informaation ymmärrettävyyteen ja helppokäyttöisyyteen eri väestöryhmät huomioiden. Tämä tarkoittaa esimerkiksi opastusten suunnittelemista eri liikkujaryhmille (esim. näkö- tai kuulovammaiset, eri kieliryhmät). Liikenteen uusien teknologioiden ja datan avulla on mahdollista järjestää esimerkiksi opastukset ja pysäkkikuulutukset eri käyttäjätyypeille sopivaksi. On huomioitava, että osalle esim. mobiililaitteiden käyttö on haastavaa.

Psyykkisiä esteitä vähentää häiriönhallinta, joka tekee matkoista ennakoitavampia. Joukkoliikenteen solmupisteiden kehittäminen luo edellytykset koetun turvallisuuden paranemiselle, kun esimerkiksi valaistus ja viihtyisyys paranevat ja lisääntyvän käyttäjämäärän myötä sosiaalinen kontrolli lisääntyy.

Vaikutuskeinot

Esteettömyyden konkreettiset toimenpiteet suunnitellaan jatkosuunnittelussa. Ympäristö tai yksittäinen rakennus on esteetön silloin, kun se on liikkujalle toimiva, turvallinen, viihtyisä ja helposti saavutettavissa.
Saavutettavuudella tarkoitetaan fyysisen ympäristön lisäksi myös esimerkiksi palveluita, viestintää ja opastuksia, jotka tulee toteuttaa niin, että ne soveltuvat kaikille. Saavutettavuutta on myös ihmisten moninaisuuden huomioon ottava ilmapiiri ja asenteet.

Arviointimenetelmä

Liikennejärjestelmän esteettömyyttä tarkastellaan asiantuntija-arviona neljän ulottuvuuden kautta: fyysisen, taloudellisen, informatiivisen ja psyykkisen esteettömyyden. Esteettömyydessä on kyse eri ihmisryhmien mahdollisuudesta hyödyntää liikennejärjestelmää. **Fyysisiä esteitä** voi olla esimerkiksi väylillä, pysäkeillä ja liikennevälineissä. **Taloudelliset esteet** liittyvät matkan tai kulkuvälineen hintaan ja **informatiiviset esteet** informaation ja opastuksen saatavuuteen, laatuun ja ymmärrettävyyteen. **Psyykkisiä esteitä** ovat koettu turvattomuus sekä varmuus matkan onnistumisesta ja avunsaannista mahdollisissa ongelmatapauksissa.

TM 24: Terveysriskien ja haittojen tunnistaminen

V0 | Luonnos

Arvio

Terveyshaittojen mahdollisuus kasvaa erityisesti niillä alueilla, missä asukasmäärän kasvu on voimakkainta. Toisaalta hyvällä suunnittelulla haittoja voidaan ehkäistä ja jopa vähentää nykyisestä. Luonnoksessa uusi asutus sijoittuu enemmän nykyisiin keskittymiin, kun taas vaihtoehdossa V0 uusi asutus hajautuu enemmän. Riskialueita ovat vilkasliikenteisten väylien varret sekä lentokentän lähialue. Pääosin haittoja voidaan hallita ja torjua.

Luonnoksessa autoliikenteen painopiste siirtyy nykytilanteeseen ja vaihtoehtoon V0 verrattuna katuverkolta pääväylille, mikä parantaa tilannetta katujen varsilla. Pääväylien varsilla ongelmat voidaan torjua hyvällä suunnittelulla ja meluntorjunnan toteuttamisella. Luonnoksessa on vaihtoehtoa V0 suurempi täydennysrakentamisen osuus, mikä antaa enemmän mahdollisuuksia myös nykyisten haittojen torjumiselle. Nämä tekijät vaikuttavat sekä meluun että ilmanlaatuun.

Ilmanlaatu

Ilmanlaatu tulee huomioida erityisesti asutusta sijoitettaessa vilkasliikenteisten väylien varrelle. Tarkastelualueella näitä ovat kehätiet, säteittäiset valtatiet sekä vilkkaimmat kantatiet ja kadut.

Melu

Teoreettiset liikennemelualueet ovat luonnoksessa nykyisen tasolla, kun taas vertailuvaihtoehdossa ne ovat suuremmat. Teoreettisilla melualueilla asukasmäärän kasvu on sekä luonnoksessa että vaihtoehdossa V0 reilut 80 000. Luonnoksessa uusi asutus sijoittuu vaihtoehtoa V0 tiiviimmälle alueelle, jolloin haittojen torjuminen on helpompaa, ja suunnitellut meluntorjuntahankkeet vähentävät altistumista. Lentomelun vaikutusalueelle tulee molemmissa vaihtoehdoissa uutta asutusta, mutta luonnoksessa uutta asutusta tulee vertailuvaihtoehtoa vähemmän lentomelualueille ja niiden lähistölle.

Vaikutuskeinot

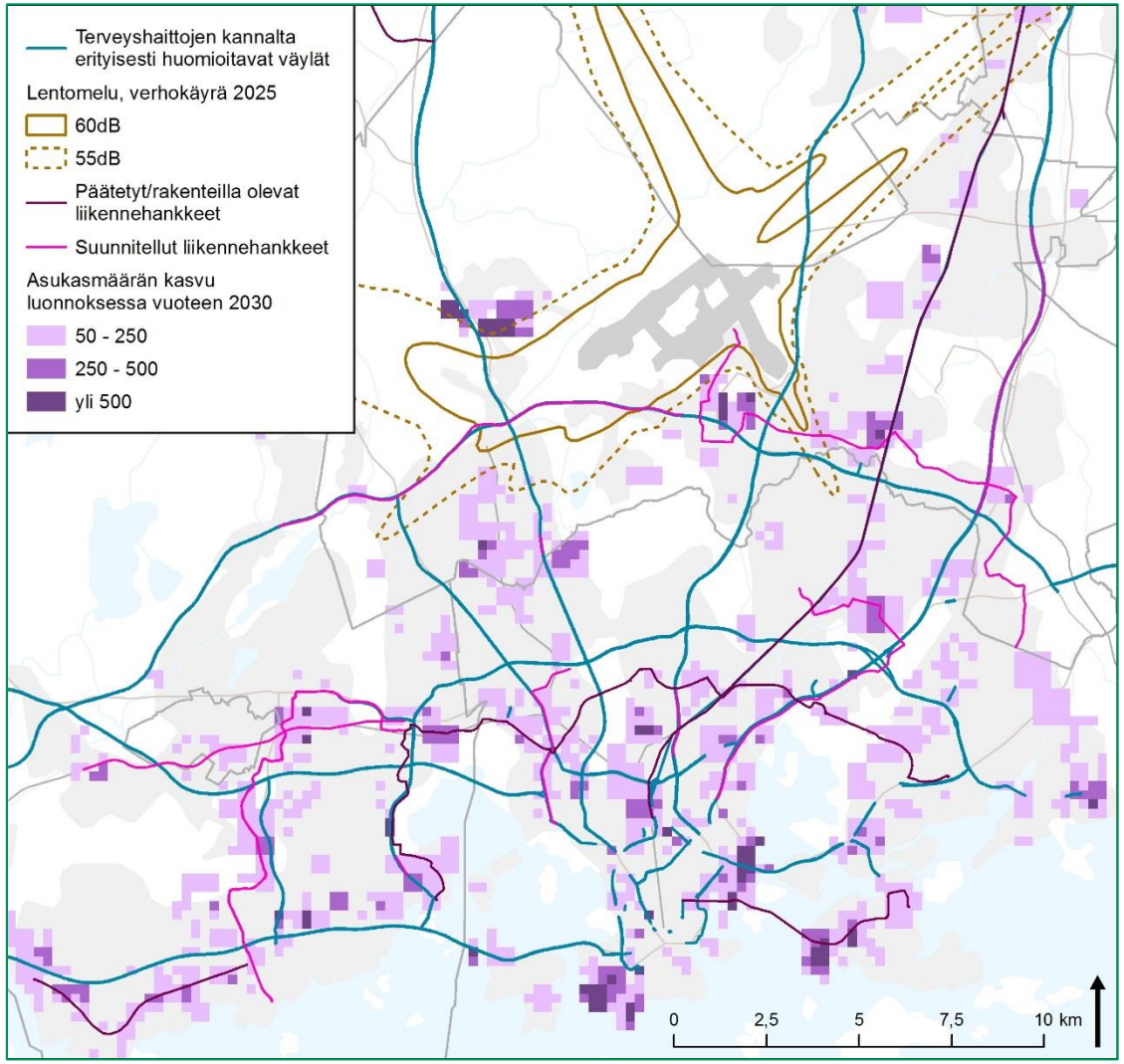
Tiivis korttelirakenne lähellä vilkkaita väyliä sekä asuinalueiden tiivistäminen täydennysrakentamisella
- Sopii sekä melun että ilmanlaadun haittojen torjumiseen

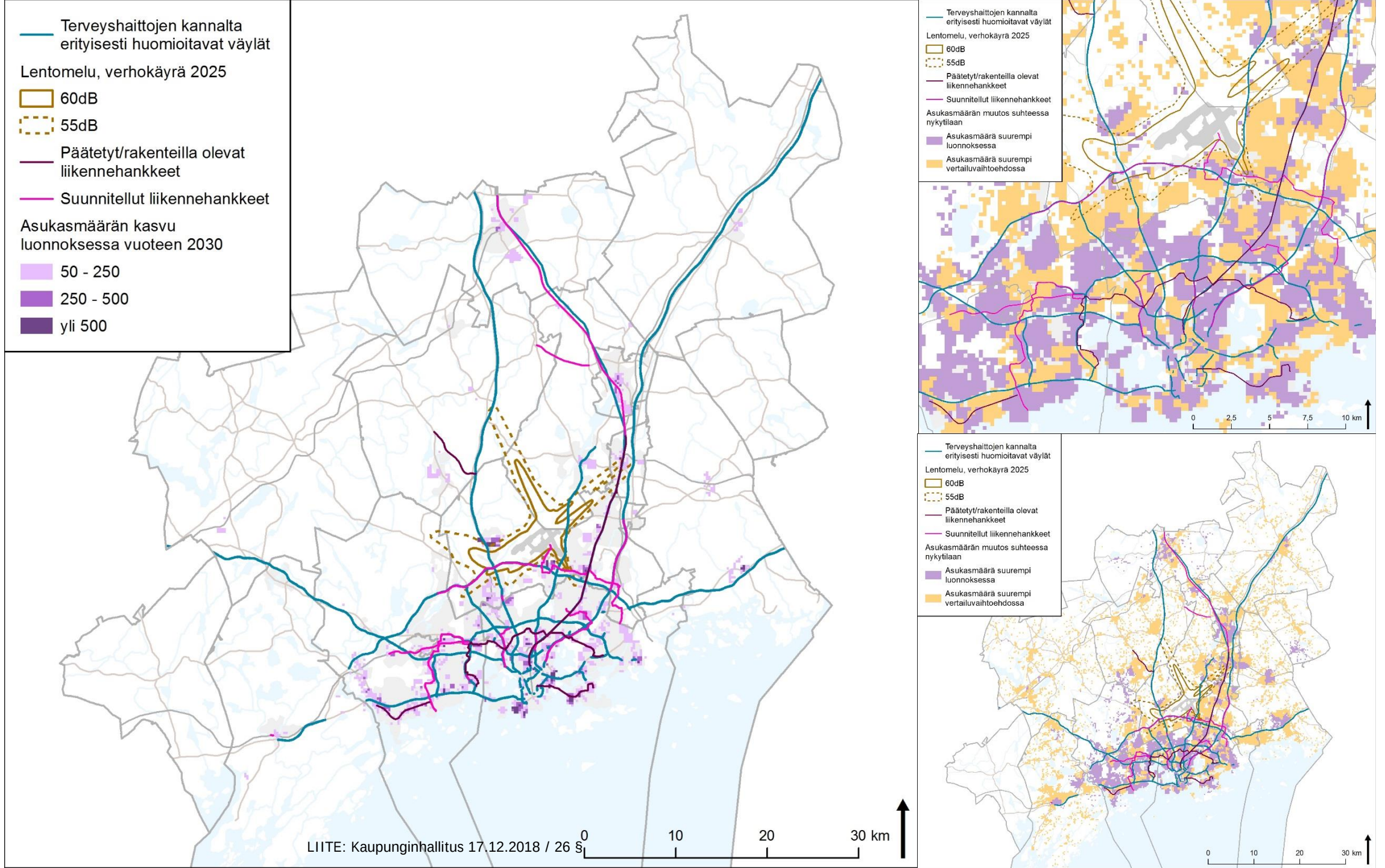
Toimintojen ja palveluiden sijoittelu
- Oleskelualueet, leikkipaikat, parvekkeet, ilmanvaihto ja tuuletus suojaisan seinustan puolella
- Ei sijoiteta herkkiä kohteita kuten kouluja, päiväkoteja ja hoitolaitoksia väylien varsille
- Ilmanlaadun suojaetäisyyksien huomioiminen

Rakenteellinen meluntorjunta
- Tonttiaidat, meluvallit, meluseinät, melumuurina toimivat massiiviset lamellitalot
- Ulkovaipan ääneneristys (huom. lentomelualueilla myös kattorakenteiden ääneneristys)
- Valtateiden ja moottoriteiden varsilla erityisesti liittymäalueet haastavia meluntorjunnan kannalta

Arviointimenetelmä

Liikennemäärien perusteella on tunnistettu väylät, jotka on erityisesti huomioitava asutusta niiden lähelle suunniteltaessa. Lisäksi on käytetty tukimittarianalyysiä ja melulle altistumista arvioitaessa Finavian meluennustetta vuodelle 2025 sekä tunnistettuja teoreettisia melualueita vuodelle 2030 luonnokselle ja vertailuvaihtoehdolle (V0).





LIITE: Kaupunginhallitus 17.12.2018 / 26 §

TM 25: Elinympäristön turvallisuuden ja terveellisyyden kehitys

V0 | Luonnos

Arvio

Lähiviheralueet ovat tärkeitä asukkaiden virkistykseen sekä luonnonympäristön viheryhteyksinä. Tällä sivulla on esitetty kartta, jossa esitetään, miten luonnoksen asutus sijoittuu suhteessa vaihtoehtoon 0 kunkin ruudun alueella. Asukasmäärän muutos nykytilaan verrattuna on laskettu siten, että kussakin ruudussa luonnoksen asukasmäärän muutoksesta (muutos nykyhetkestä vuoteen 2030) on vähennetty vertailuvaihtoehdon vastaava arvo (V0). Jos luku on positiivinen, on luonnoksen asukasmäärä suurempi (merkitty violetilla), jos negatiivinen, on vertailuvaihtoehdon asukasmäärä suurempi (merkitty keltaisella). Luku on siis suhteellinen. Kartalla on esitetty myös virkistysalueet ja -reitit, luonnonsuojelualueet sekä viheryhteydet ja viheryhteystarpeet. Luonnoksessa asukasmäärä sijoittuu pääasiassa Kehä III:n sisäpuolelle sekä muutamiin keskuksiin sen ulkopuolelle. Näiltä tiivistyviltä alueilta on pääasiassa hyvät yhteydet virkistysalueisiin. Vaihtoehdossa 0 asukasmäärä sijoittuu laajemmalle alueelle.

Viheryhteystarpeet

Uudenmaan liiton tunnistamat viheryhteystarpeet on esitetty kartoilla. Näiden tarpeiden huomioonotto asutuksen tiivistyessä parantaa luonnonympäristön tilaa, asukkaiden asumisviihtyisyyttä sekä virkistysalueiden saavutettavuutta. Viheryhteystarpeiden ylläpito ja parantaminen on tärkeää erityisesti tiivistyvillä asuinalueilla.

Huomioitavat alueet

Seuraavan sivun kartoilla on esitetty asutusmäärän absoluuttinen kasvu molemmissa vaihtoehdoissa V0 ja luonnos. Jatkosuunnittelussa huomiotavat alueet, jotka eivät sijaitse suojelu- ja virkistysalueiden läheisyydessä (yli 1 km etäisyys), on ympyröity luonnoksen kartalta. Alueet, joissa asukasmäärä kasvaa, ovat hyvin samantyyppisiä kummassakin vaihtoehdossa. Myös alueet, joilla lähiviheraluetarpeet ja -yhteydet tulee huomioida erityisen hyvin, ovat samankaltaisia molemmissa vaihtoehdoissa. Lähes kaikilla huomioitavilla alueilla on Uudenmaan liitto tarkasteluissaan havainnut viheryhteystarpeen.

Ulkoreitit vievät lähiviheralueille

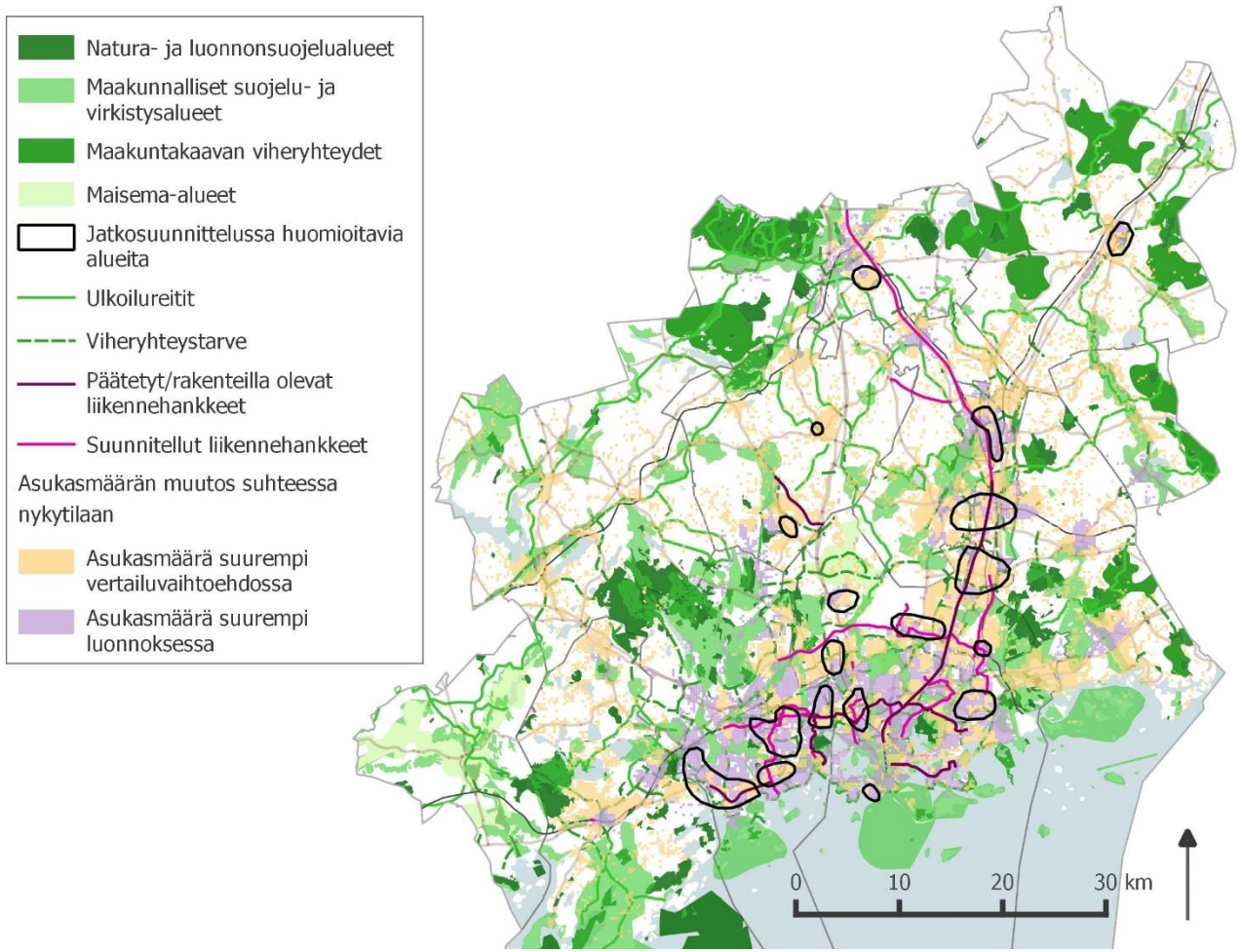
Ulkoilureittiverkoston edustavuus vaikuttaa lähiviheralueiden saavutettavuuteen. Ulkoilureitit ovat usein lähiviheralueita itsessäänkin. Alueilla, joilla laajempi viheralue sijaitsee etäämmällä, viheralueen tavoittamista helpottaa turvallinen ja viihtyisä reitti viheralueelle. Kattava ja laadukas ulkoilureittiverkosto houkuttelee kävelemään ja pyöräilemään, millä on positiivinen vaikutus turvallisuuteen ja terveyteen. Laadukkaat ja valaistut ulkoilureitit ovat houkuttelevia ja tuntuvat turvallisilta.

Vaikutuskeinot

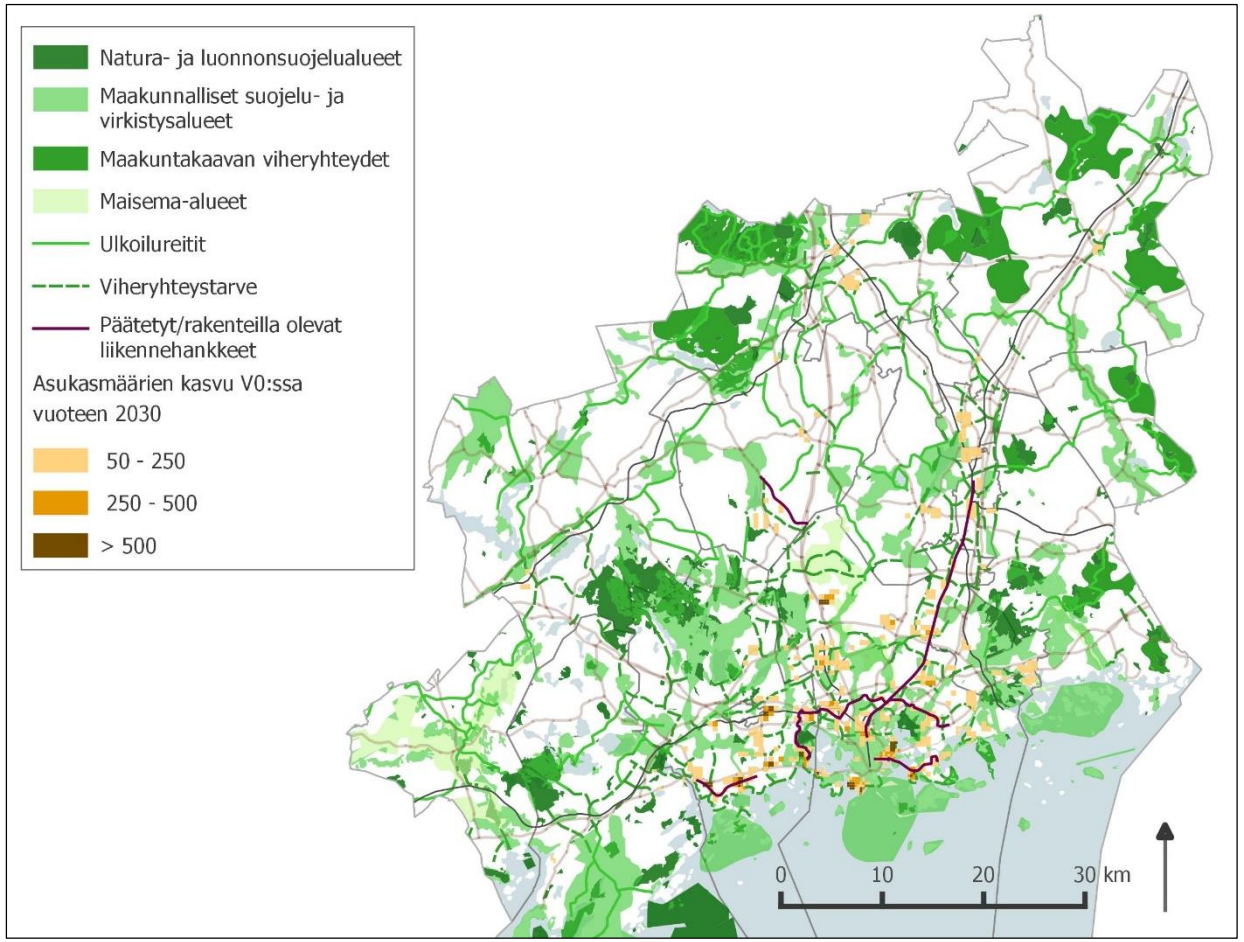
- Lähiviheralueiden huomioiminen asutusta tiivistettäessä
- Viheryhteyksien parantaminen luonnonalueiden välillä
- Ulkoilureittiverkoston kattavuus ja saavutettavuus

Arviointimenetelmä

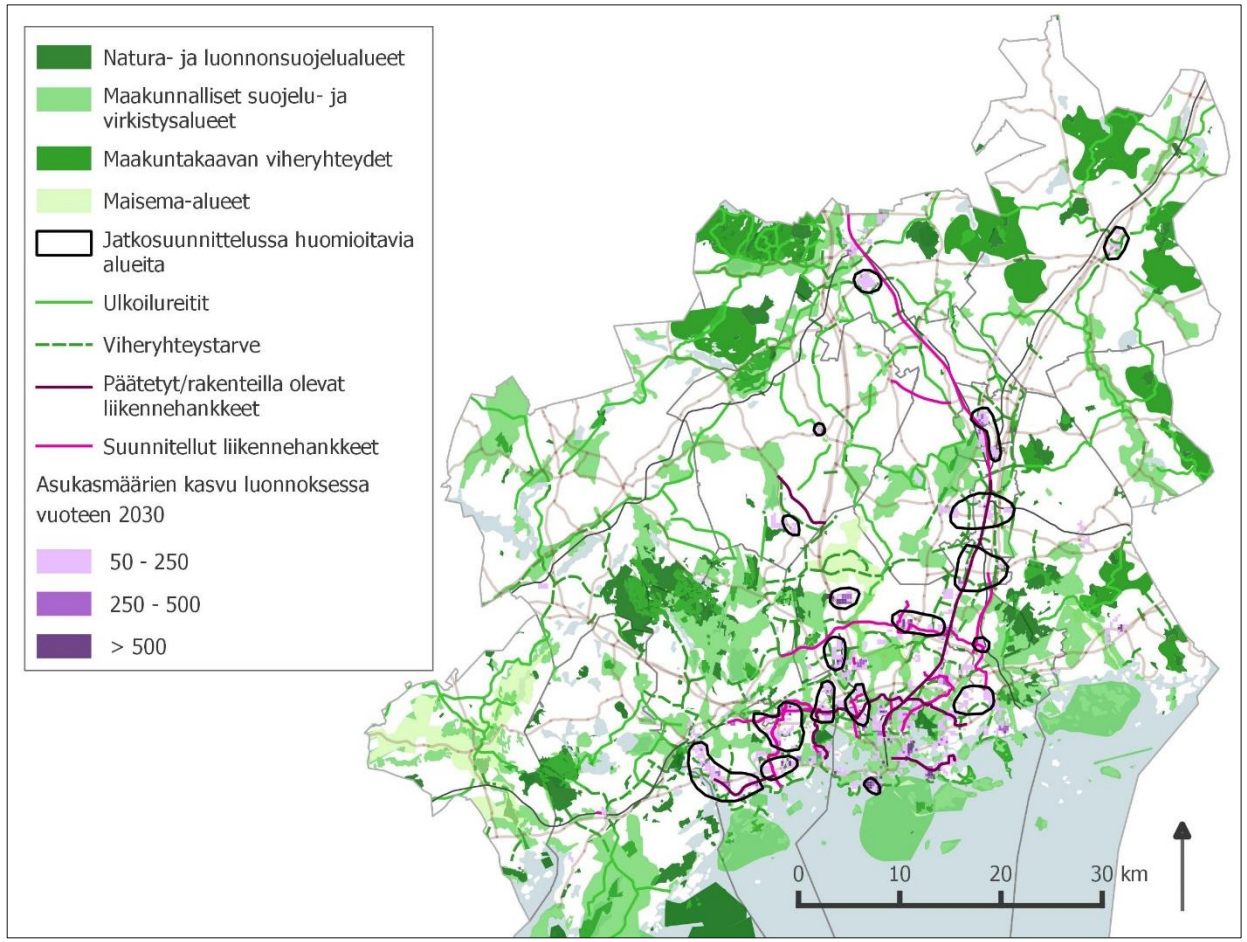
Paikkatietoaineistoja hyödyntäen tarkasteltiin maankäytön sijoittumista suhteessa lähiviheralueisiin. Luonto- ja suojelualueaineistot ovat Uudenmaan liitolta. Liikenneverkko on HSL:ltä ja asukasmäärät tuotettu MAL 2019 -prosessissa. Tarkasteltu ruutukoko on 250 m x 250 m.



V0


Natura- ja luonnonsuojelualueet
Maakunnalliset suojelu- ja virkistysalueet
Maakuntakaavan viheryhteydet
Maisema-alueet
Ulkoilureitit
Viheryhteystarve
Päätetyt/rakenteilla olevat liikennehankkeet
Asukasmäärien kasvu V0:ssa vuoteen 2030
50 - 250
250 - 500
> 500
0
10
20
30 km

Luonnos


Natura- ja luonnonsuojelualueet
Maakunnalliset suojelu- ja virkistysalueet
Maakuntakaavan viheryhteydet
Maisema-alueet
Jatkosuunnittelussa huomioitavia alueita
Ulkoilureitit
Viheryhteystarve
Päätetyt/rakenteilla olevat liikennehankkeet
Suunnitellut liikennehankkeet
Asukasmäärien kasvu luonnoksessa vuoteen 2030
50 - 250
250 - 500
> 500
0
10
20
30 km

LIITE 4 Liikenne-ennustemallin kuvaus

Liikenne-ennustejärjestelmä Helmet on matemaattinen järjestelmä, jolla voidaan tehdä ennusteita liikenteen määristä syksyn arkivuorokautena annetuilla lähtötiedoilla. Sillä tarkastellaan lähinnä Helsingin seudun 14 kunnan aluetta, mutta karkeammin ennustetaan myös niitä ympäröivän alueen eli ns. ympäryskuntien liikennettä. Järjestelmä on toteutettu Emme-liikennesuunnitteluohjelmistolla. Kaavat perustuvat vuosien 2007–2008 ja 2012 liikkumistutkimuksissa havaittuun käyttäytymiseen. Laskenta tehdään ns. sijoittelualuejaolla, joita koko työssäkäyntialueella on yhteensä 1918 (joista 901 pääkaupunkiseudulla, 852 muulla Helsingin seudulla eli ns. kehyskunnissa ja 165 ympäryskunnissa).

Syöttötietoina annetaan kunkin alueen

- asukasmäärät ikäryhmittäin
- 2. ja 3. asteen oppilaspaikkamäärät
- työpaikkojen kokonaismäärät
- palvelutyöpaikkojen määrät
- myymäläkerrosalat
- kerros- ja pientalojen osuudet
- asuntokuntien keskikoko
- henkilöauton kilometrikustannus (sama koko tarkastelualueella)
- joukkoliikenteen kustannukset (alueparien välillä)
- tie- ja katuverkon ominaisuudet (linkin tieluokka, kaistamäärä, pituus, viivytysfunktion numero, mahdollisen bussikaistan voimassaolo)
- joukkoliikennelinjasto (tunnus, reitti, keskimääräinen vuoroväli)
- auto- ja joukkoliikenteen viivytysfunktioiden kaavat
- erillisillä malleilla laskettu tavaraliikenne, satamien ja lentoaseman henkilöliikenne sekä työssäkäyntialueen rajan ylittävä henkilöauto- ja junaliikenne.

Tuloksena saadaan

- matkojen määrät alueparien välillä kulkutavoittain (jalankulku, polkupyörä, henkilöauto, joukkoliikenne) kolmelle aikajaksolle (aamuhuipputunti, iltahuipputunti, keskimääräinen päivätunti)
- matka-ajat, etäisyydet ja kustannukset alueparien välillä kulkutavoittain (jalankulku, polkupyörä, henkilöauto, joukkoliikenne) kolmelle aikajaksolle (aamuhuipputunti, iltahuipputunti, keskimääräinen päivätunti)
- katu-, tie- ja ratalinkkien liikennemäärät ja keskinopeudet
- pysäkkien ja asemien nousijamäärät
- joukkoliikenteen matkustajamäärät poikkileikkauksissa
- välituloksina myös joukkoliikenteen matka-aikakomponentit (ajo-, odotus- ja kävelyaika).

Liikenne-ennustejärjestelmän tuloksista voidaan edelleen laskea mm.

- alueparien (esim. kunta, kunnan osa) välisten matkojen määriä ja kulkutapaosuuksia
- kulkutapakohtaisia suoritteita (ajon-km, ajon-h, hlö-km, hlö-h) ja niistä edelleen mm. päästöjä, onnettomuuksien määriä, joukkoliikenteen liikennöintikorvauksia
- saavutettavuuksia sijoittelualuetasolla.

Tulokset kuvaavat tilannetta, jossa on tietty maankäyttö ja tietty liikennejärjestelmä, eivät niinkään mitään nimenomaista vuotta. Mitä voidaan tehdä ennustemallilla?

- Tarkasteluita, joissa on muutettu mallin tarvitsemia lähtötietoja (maankäyttö, liikennejärjestelmä, kustannukset ym.)
- Oletetaan, että ennustevuoden ihmiset tekevät valintansa samalla perusteella kuin havaintoaineistossa (eli arvostavat mm. matka-aikaa samalla tavalla). Erot perustuvat muutoksiin esim. asukasmäärissä, ikäjakaumassa, kustannustasossa, liikennejärjestelmässä.

Mitä ei voida tehdä ennustemallilla?

- Tarkasteluita, joiden lähtökohtia ei voida kuvata mallin käyttämässä (numeerisessa) muodossa
- Mallia on kuitenkin mahdollista kehittää lisäämällä uusia muuttujia, jos käytössä on tutkittua tietoa niiden vaikutuksesta käyttäytymiseen
- Asenteiden muutoksia ts. jos matka-aikaa, kustannuksia ym. arvostetaan eri tavalla kuin nykyisin.

LIITE 5 MAL 2019 -ennusteet

Lähtötiedot Helmet 3.0-mallin MAL 2019 -ennusteille kerättiin syksyllä 2017. Seppo Laakso (Kaupunkitutkimus TA) laati väestöprojektioita skenaarioille ve0 ja ve1 sekä työpaikkaprojektion. Väestöennusteet skenaarioille ve2 ja ve3 laadittiin hieman eri menetelmillä kesällä ja syksyllä 2018.

Maankäytön lähtötiedot

Helsingin seudun asuntotuotanto- ja väestölaskelmien päivityksen laadintaperiaatteet ja tulokset

MAL 2019 -prosessia varten laadittiin keväällä 2017 yhdenmukainen karttaruutuaineisto Helsingin seudun kuntien väestöstä ja työpaikoista vuodelta 2016 (työpaikat 2012) sekä kuntien varaukset asumisen ja toimitilarakentamisen rakennettavissa olevasta kerrosalasta vuoteen 2030 ja rakentamispotentiaaleista vuoteen 2050.

Kaupunkitutkimus TA laati toteutuma-arvioille laskentaperiaatteet ja laskentasäännöt sekä teki laskelmat karttaruuduittain väestölle ja työpaikoille vuosille 2030 ja 2050 sekä asunto-ja toimitilarakentamisen toteumalle jaksoilla 2016-29 ja 2030-49.

Kesällä ja syksyllä 2017 kunnat tekivät korjauksia asuntotuotannon varauksiin ja rakentamispotentiaaleihin. Asuntotuotanto-ja väestölaskelmat päivitettiin näiden osalta loka-marraskuussa 2017. Päivityksen tuloksena syntynyt versio on nimetty versioksi VE1. Lisäksi laadittiin vaihtoehtoinen versio VE0, jossa Helsingin suunnitteilla olevien kaupunkibulevardien toteutumisennusteita alennettiin ja vastaavasti Helsingin seudun kaikkien muiden uustuotantoalueiden toteutumisennusteita nostettiin siten, että uustuotannon väestömäärä pysyi samana.

Lähtökohdat

- Kuntien arviot asunto-ja toimitilarakentamisesta v. 2016–2029 ja rakentamisen potentiaaleista v. 2030–2049
- Uudenmaan vaihtoehtoiset väestö-ja työpaikkaprojektiot kunnittain vuoteen 2050 (Uudenmaan liiton julkaisuja E 179, 2017)
- Toteutunut väestön ja työpaikkojen muutos v. 2011-16
- Edellisen MASU/HLJ-kierroksen MAL-prosessi ja kehitystyö v. 2013-15
- Kuntien kasvun yhteensovittaminen seudulliseen kokonaisuuteen

Seudulliset raamit

- Väestö (1.1.): 2016: 1 437 900, 2030: 1 692 000, 2050: 2 000 000
- Työpaikat (1.1.) 2016: 712 000 (ennakkoarvio), 2030: 850 000, 2050: 1 050 000

Prosessi: työpaikat ja toimitilarakentaminen

- Arvioidaan työpaikkojen muutos kunnittain
- Määritellään kullekin kunnalle karttaruututasolla sijainnin vetovoima palvelu- ja toimistotyöpaikkojen kannalta
- Määritellään alkutuotannon sekä tuotannon ja logistiikan työpaikkojen muutos alueilla
- Lasketaan työpaikat karkealla toimialatasolla karttaruuduittain
- Lasketaan toimitilakerrosalat

Prosessi: Väestö ja asuminen VE1

- Lasketaan vanhan asuntokannan (1.1.2016 oleva kanta) väestön muutos kunnittain
    - Perustuu UM:n projektioita varten laadittuun arvioon demografisesta ja taloudellisesta väljyysmuutoksesta kunnittain (bruttoväljyys kem2/asukas)
    - Demografinen väljyysmuutos perustuu väestön ikärakenteen muutoksesta aiheutuvaan odotettavissa olevaan asuntokuntien keskikoon ja vastaavasti asumisväljyyden muutokseen
    - Taloudellisen väljyysmuutoksen oletuksena on UM:n projektioiden maksimi- ja minimimuutosten keskiarvo kunnittain
    - Kuntakohtaisten väljyysmuutosten avulla lasketaan ennusten vanhan kannan väestölle kunnittain
- Lasketaan uustuotannon arvio kunnittain
    - Lasketaan uustuotantoon tuleva väestö jaksoittain (2016-29) ja 2030-49) koko väestön ja vanhan kannan väestön erotuksena.
    - Arvioidaan em. jaksojen uustuotannon väljyys v. 2030 ja 2050 kunnittain
    - Arvioidaan vanhan rakennuskannan poistuma osuutena uustuotannosta kunnittain
    - Lasketaan asuntotuotanto jaksoille 2016-29 ja 2030-49 uustuotannon väestön, väljyyden ja poistuman avulla kunnittain
    - Verrataan tulosta kuntien tuotantoarvioon 2016-29 ja potentiaaliin 2030-49
    - Jos asuntotuotantolaskelma ylittää kunnan tuotantoarvion tai potentiaalin, selvitetään mistä johtuu
    - Jos asuntotuotantolaskelma alittaa kunnan tuotantoarvion tai potentiaalin, lasketaan keskimääräinen toteutumaosuus
- Määritellään kullekin kunnalle karttaruututasolla sijainnin vetovoima asuntotuotannon kannalta sekä vanhan kannan väestön muutos
    - Kriteereinä sijainnin keskustasaavutettavuus ja yleissaavutettavuus
    - Saavutettavuudet määritellään HLJ:n matkavastusaineistosta v. 2025 liikennejärjestelmällä joukkoliikenteen ja henkilöauton matkavastusten kulkumuoto-osuuksilla painotettuna keskiarvona HLJ:n suunnittelualuejaolla
    - Vetovoimaluokat: jaetaan kummankin kriteerin suhteen 4 luokkaan, maks. 4x4=16 luokkaa; kussakin kunnassa tyypillisesti 5-10 luokkaa
    - Annetaan kullekin karttaruudulle vanhan kannan asukkaiden muutoskertoimet.
- Lasketaan kussakin kunnassa asuntotuotannon toteutuma karttaruuduittain ja jaksoittain
    - Lasketaan kunnan asuntotuotannon toteutuman osuus potentiaalista vetovoimaluokittain siten, että koko kunnan tasolla uustuotannon tavoitemäärä toteutuu
    - Lasketaan uustuotannon määrä kunnittain ja karttaruuduittain karttaruudun kunnan tuotantoarvion / potentiaalin ja ruudulle lasketun toteutuman osuuden avulla.
- Lopputulos: päivitetty MAL 2019 versio VE1

Prosessi: Versio VE0

- Helsinkiin suunniteltujen kaupunkibulevardien vyöhykkeiden asuntokaavoituksen potentiaalien toteutuma-osuudet laskettiin 40 %:iin jaksolla 2016-29 ja 2030-49, kun ne VE1:ssä olivat 65-75 %.

- Toteutumaosuudet määriteltiin liikenne-ennustealueittain.

- Koska useimmilla ennustealueilla on sekä bulevardin lähialueita että muita alueita (esim. Raidejokerin varsi), ruututasolla voi olla epätasapainoa.

- Toteuma-osuudenleikkaus tehtiin Vihdintien, Tuusulanväylän, Turunväylän, Hämeenlinnanväylän ja Lahdenväylän varsille Kehä I:n sisäpuolelle. Liikennealueet 125, 126, 129-132, 138,139, 144, 145. Länsiväylän ja Itäväylän varsia ei muutettu.

- Leikattua kerrosalaa vastaava uustuotannon väestö jaettiin tasaisesti koko seudulle, ml. Helsingin muut alueet. Joillakin parhaiten saavutettavilla ruuduilla potentiaalien toteutumisaste ylittää 100 %, mutta oletettiin, että joustovaraa löytyy.

- Muuttunut kerrosala määräytyi kunkin alueen väljyysoletuksen mukaisesti, joten kokonaiskerrosala nousi vähän, koska uustuotannon väestöä siirtyi keskimäärin korkeamman väljyyden alueille.

Väestön vieminen sij16-aluejakoon

Em. väestöprojektiot laadittiin 500 metrin ruudukossa. Kuntien asuntotuotantoarviot olivat kuitenkin saatavissa 250 metrin ruudukossakin. Hyödynnettiin tämä tarkempi tieto seuraavasti:

- Jos väestö 500 metrin ruudussa kasvaa, kasvu jaetaan suhteessa asuntojen neliömetrikasvuun 250 metrin ruuduille.

- Jos väestö 500 metrin ruudussa vähenee, vähennys jaetaan suhteessa vuoden 2015 väestömäärään 250 metrin ruuduille.

Tästä syntyvä 250 metrin väestön muutosruudukko vietiin sij16-aluejakoon pinta-alan mukaan.

Prosessi: Versio VE2

VE2-skenaariossa VE1-väestö on siirretty kunnittain ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Siirretyt asukkaat jyvitettiin tasaisesti alueen väestön mukaan.

Prosessi: Versio VE3

Väestöennuste VE3 on tuotettu suoraan sijoittelualuejakoon ja perustuu kuntien kesällä 2018 tehtyyn asuntotuotantoennusteeseen. Ennuste on olemassa vain vuodelle 2030.

- Lasketaan vanhan asuntokannan (1.1.2016 oleva kanta) väestön muutos kunnittain samalla menetelmällä kuin VE1:ssä.

- Summataan kuntien asuntotuotantoennusteet sijoittelualueittain. Kuntien asuntotuotantoennuste on 250 metrin ruutuaineisto ja summaus on tehty ruutujen keskipisteiden perusteella.

- Lasketaan uuden asuntokannan väestöpotentiaali erikseen kerrostaloille (2,16 asukasta asuntoa kohti) sekä pientaloille (2,74 asukasta asuntoa kohti).

- Korjataan kokonaiskasvu tasaisesti (kertoimella 0,71) koko seudulle niin että pysytään seudullisten raamien sisällä.

27 § **Vastaus Sirpa Kauppisen ja 34 muun valtuutetun aloitteeseen pistorasioiden saatavuudesta kaupunkiympäristössä**

VD/9187/00.02.00.03/2018

HP/HW/NJ

Sirpa Kauppinen ja 34 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Vantaalla on kauniita paikkoja, joissa aurinkoisella säällä voi viettää aikaa. Puistoissa voi tehdä töitä tai pelata vaikkapa Pokemon Go:ta.
Monet nykypäivän aktiviteetit vaativat kuitenkin sähköä, ja kannettavista laitteistamme on nopeasti akku loppu.

Esimerkiksi Porissa on puistojen penkeissä aurinkosähköllä toimivia latauspisteitä. Vantaalla valaistuksen vuoksi puistoista löytyy jo sähköverkko, jolloin esimerkiksi valopylvään kylkeen on helppo saada pistorasioita.

Ehdotamme, että Vantaan kaupunki selvittää pistorasioiden tuomista puistoihin ja kaupunkitilaan”

Kaupunginvaltuusto 12.11.2018 § 15

Päätös:
Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

———

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala toteaa vastauksena seuraavaa:

Vantaan kaupungin noin 45000 ulkovalaisinta ohjataan keskuskohtaisesti siten, että sähköä syötetään valaisimiin vain silloin kun on hämärää tai pimeää. Täten valaisinpylväistä ei ole saatavissa jatkuvaa sähköä, mikä käytännössä estää pistorasian tai latauspisteen asentamisen valaisinpylväiden yhteyteen tai läheisyyteen. Lisäksi valaisinpylväiden sijoittelussa ei ole otettu huomioon kuntalaisten sähkönsyöttötarpeita, joten puhelimen akun lataaja joutuisi seisomaan valaisinpylvään vieressä koko lataustapahtuman ajan.

Lataajan kannalta puistonpenkki olisi miellyttävin paikka akun lataamiselle. Se tarkoittaisi kuitenkin jatkuvan sähkönsyötön rakentamista ja penkkien varustamista pistorasioilla. Sähköpistorasian sijoittaminen puistonpenkkiin on ilkivallan vuoksi selvä sähköturvallisuusriski, mikä vaatii jatkuvaa kunnontarkkailua ja siten lisäresursointia. Kuntatekniikan keskus katsoo, että kaupungin valaisinlaiteverkoston yhteydestä ei saa rakennettua taloudellisesti kestäviä ja turvallisia latauspisteitä.

Helen Oy on kuluvana vuonna asentanut Helsinkiin viisi aurinkopaneelipenkkiä, joissa voidaan ladata mm. mobiililaitteita. Penkkeihin on asennettu varaava akku, joten virtaa voi saada myös silloin kun aurinko ei paista. Maailmalla latauspisteitä on integroitu mm. mainoslaitteisiin.

Kuntatekniikan keskus selvittää ensi vuonna mm. Vantaan Energian sekä mainoslaite- ja kaupunkikalustetoimittajien kanssa latausmahdollisuuksien toteuttamista kaupungin keskeisiin

puistoihin. Latausmahdollisuus voidaan ottaa erääksi vaatimukseksi mm. vuonna 2019 kilpailutettavissa ulkomainossopimuksissa.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 27

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa valtuutetulle Sirpa Kauppiselle sekä 34 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle kuntatekniikan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus,
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi esitys valtuustolle kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- Sirpa Kauppisen ja 34 muun valtuutetun aloite pistorasioiden saatavuudesta kaupunkiympäristössä

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 040 041 7436, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

1+34

12.11.2018

Aloite pistorasioiden saatavuudesta kaupunkiympäristössä

Vantaalla on kauniita paikkoja joissa aurinkoisella säällä voi viettää aikaa. Puistoissa voi tehdä töitä tai pelata vaikkapa Pokemon Go:ta. Monet nykypäivän aktiviteetit vaativat kuitenkin sähköä, ja kannettavista laitteistamme on nopeasti akku loppu.

Esimerkiksi Porissa on puistojen penkeissä aurinkosähköllä toimivia latauspisteitä. Vantaalla valaistuksen vuoksi puistoista löytyy jo sähköverkko, jolloin esimerkiksi valopylvään kylkeen on helppo saada pistorasioita.

Ehdotamme että Vantaan kaupunki selvittää pistorasioiden tuomista puistoihin ja kaupunkitilaan.

Sirpa Siru Kauppinen

Vaula Norrena

Emmi Pajunen

Eve Rantio

Minna Kervela

Anniina Kostiainen

Joel Linnainmäki

Sveta Silvennoinen-Hiiskes

Minna Atige

Hana Rantanen

Anssi Aura

Anitta Orpana

Paula Lehmuskallio

Markku Weckman

Niko Kasonen

Janne Leppänen

Pia Kweki

Tiina Tuomela

Sami Kanerva

Jani Chen-Ye

Aadan Ibrahim

Tanja Vahtera

Tanja Vatvedjärvi

Jarno Eskelinen
Tarja Eklund

Antero Eerola

Minttu Sillanpää

Jussi Saramo

Jari Jaakkelainen

Päivi Lamberg

Salla Lindblad-Palo

Jan Edelmann

28 § **Vastaus Säde Tahvanaisen ja 38 muun valtuutetun aloitteeseen Tikkurilan torille tarvitaan sosiaalitilat, jätehuolto ja torin alle vedetyt sähköt**

VD/5702/00.02.00.03/2018

HP/HW/JV/NJ

Säde Tahvanainen sekä 38 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Vantaa kasvaa ja rakentaa jatkuvasti uusia toreja ja piazzoja ihmisten kohtaamiseen, mikä on todella hienoa. Ne ovat visuaalisesti ja tilan käytön kannalta hienosti suunniteltuja.

Uusia toreja rakennettaessa ei kuitenkaan ole huomioitu tarvetta nykyaikaiseen sähkökaapelointi in, jotka yleensä rakennetaan torin pinnoituksen alle. Tämä lisäisi turvallisuutta ja käytettävyyttä.

Tikkurilan uudella torilla joudutaan vetämään sähköt pintajohtoina pitkin toria, joka on omiaan aiheuttamaan vaaratilanteita sekä vaikeuttaa logistisia siirtoja. Myös suurten konserttitilaisuuksien järjestelyjen kannalta pintaveto on ongelmallista.

Torin osalta kauppiaat ja käyttäjät ovat kokeneet myös puutteeksi, ettei Tikkurilan uudella torilla ole WC -tiloja sekä jätehuollon riittämättömyyden (nykyisessä järjestelyssä kapasiteetti ei riittävä).
Tarve huoltorakennukselle on akuutti. Rakennus voisi mahdollisesti sijoittua uuden lastenpuiston läheisyyteen, jolloin se palvelisi myös puiston käyttäjiä.

Esitämme, että Tikkurilan uudelle torille järjestetään nykyaikainen torin kivetykseen sijoittuva sähkökaapelointi, WC -tilat sekä toimiva jätehuolto. Jatkossa myös uusien torien ja piazzojen rakentamisessa olisi järkevää sijoittaa sähköt”.

Kaupunginvaltuusto 18.6.2018 § 14

Päätös:
Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.
———

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala toteaa vastauksena seuraavaa:

Tikkurilan uusi tori, Tikkurilanaukio, on rakennettu Tikkuparkin kansirakenteen päälle. Jälkeenpäin sähkövetojen rakentaminen on erittäin hankalaa, koska kansirakenteen ja pintalaatoituksen väliin jäävä tila ei mahdollista sähkövetojen upotusta torin korkomaailmaa muuttamatta. Lisäksi suurena riskinä olisi kansirakenteen vedeneristyksen rikkoutuminen kaivuutöiden ja sähköputkitusten läpivientien vuoksi.

Torin jätehuolto on toteutettu siten, että syväkeräysastiat ovat Kaupungintalon viereisen museorakennuksen takana, Lauri Lairalan aukion vieressä. Tämä ratkaisu on tehty osittain myös torin kansirakenteen takia. Syväkeräysastioita ei ole voitu asentaa torin kansirakenteeseen, eikä niitä haluttu asuntojen tai puiston leikkipaikan viereen. Torialueelle ei myöskään haluttu rakentaa maan pinnalla olevia roska-astioita kaupunkikuvallisista syistä, lisäksi niistä olisi saattanut aiheutua hajuhaittoja asuntoihin ja astioiden lähettyville. Maanpäällisiin roska-astioihin kohdistuu usein myös ilkivaltaa.

Tikkuparkin tiloihin on rakennettu toritoimintaa palvelevia varasto- ja sosiaalitiloja. Torikauppiasyhdistys on tietoinen tilojen olemassaolosta, mutta pysäköintilaitoksen silloiset vuokrat olivat torin käyttöönoton aikoihin yhdistykselle liian kalliita. Torikauppiasyhdistys ratkaisi tuolloin myyjien sosiaalitilatarpeen sopimalla sosiaalitilojen käytöstä viereisen asuintalon kivijalassa olleen kahvilan kanssa.

Torin laidalle ehdotettu pysyvä wc- ja huoltotila edellyttää asemakaavan muuttamista. Hyväksytyssä asemakaavassa ei ole osoitettu rakennusoikeutta eikä -paikkaa erilliselle rakennukselle, koska toritoimintaa palvelevat toiminnot on jo suunnitteluvaiheessa sijoitettu Tikkuparkkiin. Uudisrakennus rikkoisi puiston ja asuinalueiden kaupunkikuvallista kokonaisuutta ja rakennus vaatisi myös jatkuvaa hoitoa ja kunnossapitoa. Mahdollista huoltorakennusta ei voi suunnitella sijoitettavaksi pysäköintilaitoksen kansirakenteelle, koska siinä ei ole otettu huomioon rakennuksen kuormitusta eikä kaapeleiden ja putkien läpivientejä. Huoltorakennusta ei voi sijoittaa Kirjastopuistoon torin pohjoisreunalle raitiotien tunnelivarauksen vuoksi.

Edellä mainituilla perusteilla Torikauppiasyhdistyksen olisi tarkoituksenmukaista neuvotella uudelleen Tikkuparkki Oy:n kanssa tarvittavien tilojen järjestämisestä. Pidemmällä tähtäimellä Kielotie 13 toimitalon valmistuessa ja kaupungintalon muuttuessa painotetummin kuntalaisten käyttöön tulee näidenkin tilojen käyttö mahdolliseksi.

Kaupunginhallitus 22.10.2018 § 19

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Säde Tahvanaiselle sekä 38 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle kuntatekniikan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus,
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti palauttaa asia valmisteluun.

———

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala täydentää aiempaa vastaustaan siten, että kaupunki, Torikauppiasyhdistys ja Tikkuparkki oy ovat neuvotelleet loppusyksyn aikana torikauppiaiden sosiaalitilojen järjestämisestä Tikkuparkin tiloihin. Neuvotteluissa on löytynyt kaikki em. osapuolia tyydyttävä ratkaisu.

Tehtyjen teknisten selvitysten mukaan kahvilan sähköjen kaapelointia tai vesihuoltoliitoksia ei ole mahdollista upottaa aukion kiveykseen tai rakenteisiin vaarantamatta kansirakenteen vesieristyksiä. Torialueen esteettisten ja toiminnallisten haittojen minimoiseksi kuntatekniikan keskus ja kahvilayrittäjä ovat neuvotelleet kahvilan sijoittamisesta lähemmäksi Asunto Oy Vantaan Tikkurilanaukion omistamaa asuinkerrostaloa. Sähkökaapeleiden pintavetoa ei pystytä kokonaan poistamaan, mutta pintaveto-osuuden pituus lyhenee ja haitta pienenee.

Tämän hetkisen suunnitelmien mukaan kahvilan tarvitsema käyttövesi tullaan varastoimaan vesisäiliöihin, jotka täytetään päivittäin. Astianpesukoneen tuottama likavesi varastoidaan tyhjennettävään säiliöön, josta se puretaan päivittäin jätevesiviemäriin. Tällöin vesiletkua ei tarvitsee sijoittaa torialueelle kuin hetkellisesti. Sähkön, puhtaan veden ja jäteveden liitokset on tarkoitus järjestää asunto-osakeyhtiön järjestelmiin. Kahvilayrittäjä ja taloyhtiö käyvät asiasta sopimusneuvotteluita, joihin kuntatekniikan keskuskin osallistuu tarvittaessa.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 28

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa Säde Tahvanaiselle sekä 38 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle kuntatekniikan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus,
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- Säde Tahvanaisen ja 38 muun valtuutetun aloite Tikkurilan torille tarvitaan sosiaalitilat, jätehuolto ja torin alle vedetyt sähköt

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 040 041 7436, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

1 + 38

VANTAAN KAUPUNGINVALTUUSTOLLE

VALTUUSTOALOITE

Tikkurilan uudelle torille tarvitaan sosiaalitilat, jätehuolto ja torin alle vedetyt sähköt

Vantaa kasvaa ja rakentaa jatkuvasti uusia toreja ja piazzoja ihmisten kohtaamiseen, mikä on todella hienoa. Ne ovat visuaalisesti ja tilan käytön kannalta hienosti suunniteltuja.

Uusia toreja rakennettaessa ei kuitenkaan ole huomioitu tarvetta nykyaikaiseen sähkökaapelointiin, jotka yleensä rakennetaan torin pinnoituksen alle. Tämä lisäisi turvallisuutta ja käytettävyyttä.

Tikkurilan uudella torilla joudutaan vetämään sähköt pintajohtoina pitkin toria, joka on omiaan aiheuttamaan vaaratilanteita sekä vaikeuttaa logistisia siirtoja. Myös suurten konserttitilaisuuksien järjestelyjen kannalta pintaveto on ongelmallista.

Torin osalta kauppiaat ja käyttäjät ovat kokeneet myös puutteeksi ettei Tikkurilan uudella torilla ole WC -tiloja sekä jätehuollon riittämättömyyden (nykyisessä järjestelyssä kapasiteetti ei riittävä). Tarve huoltorakennukselle on akuutti. Rakennus voisi mahdollisesti sijoittua uuden lastenpuiston läheisyyteen, jolloin se palvelisi myös puiston käyttäjiä.

Esitämme, että Tikkurilan uudelle torille järjestetään nykyaikainen torin kivetykseen sijoittuva sähkökaapelointi, WC -tilat sekä toimiva jätehuolto. Jatkossa myös uusien torien ja piazzojen rakentamisessa olisi järkevää sijoittaa sähkö

Vantaalla 18.6.2018

Säde Tahvanainen,

Kaupunginvaltuutettu

Jaana Heiskanen

Salla Lindblad-Talo

Minna Reponen

RANBIR SODHI

ULLA KAUKOLA

Aadan Ibrahim

Eve Ramo

Emmi Pajunen

Minna Kuusela

SIRPA SIRKKA KAUPPINEN

TIMO JUURIKKALA

Vaula Norrena

Sari Laaksi

Anniina Koskiainen

Minna Atiye

Silvenius-

Sveta Silvennoinen-Huiskes

ANSSI AUER

TIINA RUOMELA

MARILLA KORTESALMI

AN EDELMANN

KARI LUNDELL

Niilo Kärki

KIRSI MÄKELÄINEN

TANJA VAHVELAINEN

SAMARI ROMMANEN

Otso Kivimäki

Carita Orlando

SAMI KANERVA

L. NORRES

MARKKU WIECKMAN

MARI ESKELINEN

29 § Rakennuskieltojen määrääminen maankäyttö- ja rakennuslain 53 § 1 momentin 1 kohdan mukaan / Pirttiranta 90100R

VD/8967/10.02.06/2018
HP/TLA/A-RK/EHA/KZU/MKU/AV

Pirttirannan alueelle määrätään maankäyttö- ja rakennuslain (132/99) 53 §:n 1 momentin mukainen uusi rakennuskielto asemakaavan laatimista varten. Rakennuskiellon avulla pyritään varmistamaan maanomistajien tasapuolinen kohtelu asemakaavan laatimisen aikana samalla kun selvitetään tulvariskin asemakaavallinen hallinta.

Rakennuskielto on yksi maankäyttö- ja rakennuslain antamista välineistä, jota kunnat voivat käyttää esimerkiksi silloin, kun tarkoituksena on, että kaava-alue pysyy muuttumattomana suunnittelun ajan eikä kaavan toteuttamiselle aiheudu haittaa. Rakennuskielto voidaan määrätä sekä yleis- että asemakaavan laatimisen ajaksi. Tällä menettelyllä kunta voi varmistaa, että suunnitellaan ajanmukaista ja kilpailukykyistä ympäristöä.

Maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n mukaan kunta voi määrätä rakennuskiellon alueelle, jolle asemakaavan laatiminen tai muuttaminen on vireillä. Rakennuskielto on voimassa enintään kaksi vuotta. Kunta voi kaavoituksen keskeneräisyyden vuoksi pidentää kieltoaikaa kaksi vuotta kerrallaan. Kunnan määräämä rakennuskielto kaava-alueen laajentamiseksi voi kuitenkin kestää enintään kahdeksan vuotta.

Määrätään uusi rakennuskielto asemakaavan laatimiseksi alueelle Pirttiranta, 90100R
Vantaan Pirttiranta on voimassa olevassa yleiskaavassa (Kv 17.12.2007) loma-asuntoaluetta RA (Alue varataan yksiasuntoisille loma-asunnoille ja ryhmäpuutarhoille. Alueella voidaan sallia myös aluetta palvelevia yhteistiloja. Rakentaminen edellyttää, että alue on suojattu tulvalta). Kieltoalueella toimii Pirttiranta Oy, jonka alueella on 56 asuin- ja lomarakennusta, joista vakinaisessa asuinkäytössä on noin puolet. Pirttirannassa maankäytön haasteena on Vantaanjoen tulvariskin ja heikon maaperän yhdistelmä. Alueella onkin tulvavallista huolimatta tulvan ja sortuman vaaraa.

Pirttirannan kesämaja-alueelle on tehty laaja selvitystyö vuonna 2015, osana alueen asemakaavoituksen lähtökohtien ja perusteiden selvittämistä. Koska asemakaavoitus oli tarkoitus ottaa vuoden 2015 työohjelmaan, kaupunginvaltuusto (2.3.2015 § 33) määräsi maankäyttö- ja rakennuslain 53 §:n 1 momentin mukaisesti rakennuskiellon 18.1.2017 saakka alueelle 90098R, Pirttiranta. Rakennuskieltoa ei kuitenkaan jatkettu, koska päätöstä asemakaavoituksen käynnistämisestä ei tehty ennen rakennuskiellon raukeamista.

Pirttirannan asemakaavoitus on otettu osaksi vuoden 2018 työohjelmaa ja kuulutettu vireille 31.8.2018 (asemakaava nro 330200). Asemakaavatyössä selvitetään, millä ehdoin Pirttirannan alue on mahdollista asemakaavoittaa voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti loma-asuntoalueeksi. Maankäyttö- ja rakennuslain 116 § todetaan, että rakennuspaikalla ei tule olla tulvan vaaraa. Pirttirannan tulvapenkereen patoturvallisuuslaki luokittelee 1-luokan padoksi, koska onnettomuuden sattuessa aiheutuu vaaraa ihmishengelle ja terveydelle taikka ympäristölle tai omaisuudelle. Terveellinen, turvallinen ja viihtyisä elinympäristö edellyttää tulvariskien hallintaa. Rakennuskiellon avulla pyritään varmistamaan maanomistajien tasapuolinen kohtelu asemakaavan laatimisen aikana samalla kun selvitetään tulvariskin asemakaavallinen hallinta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 29

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) määrätään maankäyttö- ja rakennuslain (132/99) 53 §:n 1 momentin mukainen rakennuskielto 17.12.2020 saakka liitekarttaan rajatulle alueelle 90100R asemakaavan Pirttiranta 330200 laatimiseksi,
b) päätöstä on noudatettava maankäyttö- ja rakennuslain 202 §:n nojalla ennen kuin se on saanut lainvoiman, ja
c) tarkastetaan pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 29

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) määrätään maankäyttö- ja rakennuslain (132/99) 53 §:n 1 momentin mukainen rakennuskielto 17.12.2020 saakka liitekarttaan rajatulle alueelle 90100R asemakaavan Pirttiranta 330200 laatimiseksi,
b) päätöstä on noudatettava maankäyttö- ja rakennuslain 202 §:n nojalla ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

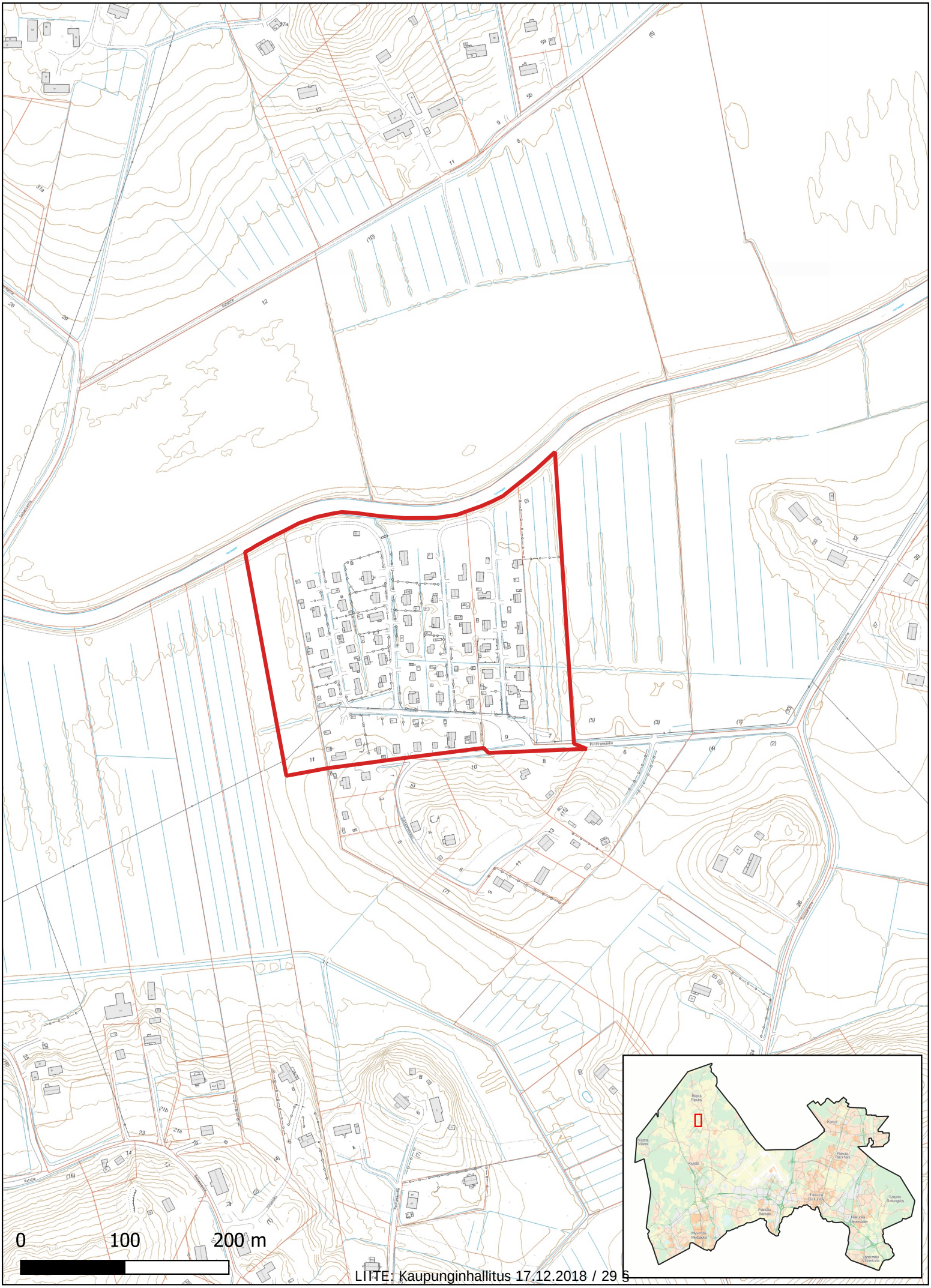
Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liite:
- Karttaliite/ Rakennuskiellon määrääminen

Muutoksenhakuohje: 6. Valitus rakennuskieltoa koskevassa asiassa

Lisätiedot:
kaupunkisuunnittelujohtaja Tarja Laine, p. 050 3041921, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
aluearkkitehti Anna-Riitta Kujala, p. 050 3028799, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Rakennuskielto asemakaavan laatimista varten: Pirttiranta 90100R



30 § **Kivistön tontin 23153/1 varausajan jatkaminen / EKE-Rakennus Oy**

VD/5370/10.00.02.00/2017
HP/AK/MH/AV

Esitetään, että kaupunkisuunnittelulautakunta esittää kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi Kivistön tontin 23153/1 varausajan jatkamista 28.6.2019 saakka. Tontti on varattu vapaarahoitteiseen omistusasuntotuotantoon ja puukerrostalorakentamiseen.

Puurakentamisen edistäminen on kirjattu Sipilän hallituksen hallitusohjelmaan kärkihankkeeksi. Myös Helsingin seudun MAL-sopimuksessa 2016–2019 osapuolet ovat sitoutuneet edistämään puurakentamista hallitusohjelman kärkihankkeen mukaisesti.

Puurakentamista ja puun käyttöä kehittämällä tuetaan metsien kestävää ja järkevää käyttöä. Puun käyttöä lisäämällä vaikutetaan rakentamisen ympäristövaikutuksiin. Materiaalien valmistuksen ja rakennustyön osuus koko elinkaaren ympäristövaikutuksista korostuu rakennusten käytön aikaisen energian kulutuksen pienentyessä.

Kiinteistöt ja asuminen -tulosalue on neuvotellut EKE-Rakennus Oy:n, Skanska Talonrakennus Oy:n ja Rakennusliike Reponen Oy:n kanssa ensimmäisten puukerrostalojen toteuttamisesta vapaarahoitteiseen omistusasuntotuotantoon Vantaalle. Kaikki toimijat ovat valmiita toteuttamaan puukerrostaloja omistusasumistuotantoon. Tavoitteena on ollut löytää uusia, mielenkiintoisia ratkaisuja ja saada Vantaalle puurakentamisen ratkaisuja, jotka toteuttavat Vantaan kaupungin asuntopoliittisia tavoitteita.

Varattavilla tonteilla huoneistotyyppijakauman tulee olla monipuolinen. Asuntojen kokonaismäärästä vähintään 40 % tulee olla kolmioita tai suurempia asuntoja. Perheasuntoja (4h + k/kk) tulee kuitenkin olla asuntojen kokonaismäärästä vähintään 10 %.

Tontti 23153/1
EKE-Rakennus Oy on tutkinut puukerrostalorakentamiseen soveltuvia kaavaratkaisuja yhdessä puukerrostaloja tuottavan puuelementtitehtaan kanssa. EKE-Rakennus Oy:lle varattavaksi esitettävä tontti 23153/1 Kivistöstä on asemakaavassa osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueeksi AK ja tontti soveltuu poikkeuksellisen hyvin puukerrostalolle. Pistetaloratkaisu parantaa rakennusoikeuden hyödyntämistä.

Tontille tulee rakentaa puukerrostalot vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona. Tontin asemakaavanmukainen asuinrakennusoikeus on 4 820 k-m². Tontin omistaa kaupungin omistuksessa oleva yhtiö Asunto Oy Vantaan Keltasafiiri. Kaupunki myy EKE-Rakennus Oy:lle koko osakekannan, jonka johdosta tontin varauspäätös viedään kaupunginhallitukseen päätettäväksi.

Alueen asukaspysäköinti on ratkaistu keskistetysti LPA-tontille 23152/2 rakennettavaan pysäköintilaitokseen. Pysäköintilaitoksen toteuttaa Lujatalo Oy:n perustama Kiinteistö Oy, jolle LPA-tontti tullaan luovuttamaan vastikkeetta. Lujatalon Oy:n perustettavan Kiinteistö Oy:n lukuun myytävän LPA-tontin hinta sisältyy korttelien 23150, 23151, 23152 ja 23153 AK-tonttien hintoihin. Korttelien 23150, 23151, 23152 ja 23153 AK-tonttien asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöt tulevat omistamaan pysäköintiyhtiötä.

Korttelien 23150, 23151, 23152 ja 23153 omistajien kesken laaditaan yhteisjärjestelysopimus.

Toteuttaja sitoutuu suorittamaan tontin 23153/1 osalta Kivistön aluemarkkinointikorvauksen ja liittymään alueelliseen jätteiden putkikeräysjärjestelmään.

Kaupunginhallituksen 23.1.2017 § 22 hyväksymien asuntonttien luovutushintojen perusteella tontti 23153/1 myydään käypään hintaan. Tontin 23153/1 käypä yksikköhinta on 550 €/k-m² perustuen alueella tehtyihin tonttikauppoihin.

Tontit 68160/8 ja 11
Skanskan suunnitelmissa on rakentaa Koivuhaan tontille 68160/11 viisikerroksinen puukerrostalo sekä hankekokonaisuutta täydentämään kaksi kaksikerroksista kaupunkipienkerrostaloa tontille 68160/8. Suunnittelun lähtökohtana on inhimillinen mittakaava ja puun lämminhenkisyys sekä fiksua asumista ympäristöystävällisen toimivan arjen kanssa. Pilottikohteessa kehitetään kohtuuhintaisia puukerrostalokoteja massatuotantona. Skanskan tavoitteena on kohtuuhintainen puukerrostalo, jonka hiilijalanjälki on määritelty ja tunnistettu sen pienentämismahdollisuudet.

Skanska Talonrakennus Oy:lle varattaviksi esitettävän tontin 68160/ 8 rakennusoikeus on 840 k-m² ja tontin 68160/11 rakennusoikeus on 1 900 k-m². Tontti 68160/8 on asemakaavassa osoitettu asuinrakennustenkorttelialueeksi A ja tontti 68160/11 on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueeksi AK. Tonteille 68160/8 ja 11 tulee rakentaa puukerrostalot vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona.

Tonttien 68160/8 ja 11 autopaikat on osoitettu omalle tontille.

Tonttien 68160/4-14 omistajien kesken on laadittu alustava yhteisjärjestelysopimus.

Kaupunginhallituksen 23.1.2017 § 22 hyväksymien asuntonttien luovutushintojen perusteella tontit 68160/8 ja 11 myydään käypään hintaan. Tonttien 68160/8 ja 11 käypä yksikköhinta on 550 €/k-m² perustuen alueella tehtyihin tonttikauppoihin.

Korttelin 61220 tuleva tontti
Kiinteistöt ja asuminen -tulosalue on neuvotellut **Rakennusliike Reposen** kanssa Tikkurilassa Veturipolun varrella olevan korttelin 61220 osan osoittamisesta omistusasuntotuotantoon, johon toteutetaan puurunkoinen energiatehokas kerrostalo. Korttelissa on vireillä asemakaavamuutos ”Tikkurila/61220 ja Veturipuisto” (nro 002263). Tuleva asuinrakentaminen olisi suunnitelmien mukaan kerroskorkeudeltaan viidestä seitsemään kerrosta. Suunnitteluvaraus on noin 6 000 k-m² riippuen tulevasta kaavaratkaisusta.

Tuleva tontti tulee ostaa viimeistään 12 kuukautta asemakaavamuutoksen nro 002263 voimaantulosta.

Kaupunginhallituksen 23.1.2017 § 22 hyväksymien asuntonttien luovutushintojen perusteella tontti myydään käypään hintaan.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 10. luvun 2 §:n 11. kohdan mukaan kaupunkisuunnittelulautakunta päättää asemakaavoitetulla alueella sijaitsevien tuottajamuotoisten asuntotonttien myymisestä kaupunginhallituksen vahvistamien yleisten luovutusperiaatteiden ja luovutusehtojen mukaisesti. **Kaupunginhallitus 23.1.2017 § 22** hyväksyi asuntonttien luovutusperiaatteet, luovutushinnat ja luovutusehdot. **Vantaan kaupungin hallintosäännön** 9. luvun 1 §:n 19. kohdan mukaan osakkeiden myymisestä päättää kaupunginhallitus.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 5.6.2017 § 24

Kiinteistöjohtaja va:n esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) ei kilpailuteta Kivistön tontin 23153/1, Koivuhaan tonttien 68160/8 ja 11 sekä Tikkurilan korttelin osan 61220 toteuttajia.
b) varataan EKE-Rakennus Oy:lle vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona sekä puukerrostalorakentamisena toteutettavaksi tontti 23153/1 Kivistöstä.
c) varataan Skanska Talonrakennus Oy:lle vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona sekä puukerrostalorakentamisena toteutettavaksi tontit 68160/8 ja 11 Koivuhaasta.
d) varataan Rakennusliike Reponen Oy:lle vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona sekä puukerrostalorakentamisena toteutettavaksi asemakaavamuutoksen nro 002263 mukainen Tikkurilan korttelin 61220 tuleva tontti.

Varausehdot ovat seuraavat:

1. Tontti luovutetaan kaupunginhallituksen hyväksymin luovutushetkellä voimassa olevin asuntotonttien luovutusperiaatteiden, -ehdoin ja -hinnoin.
2. Varauksen saajan tulee esittää kaupungille laskelmat tontille toteutettavien asuntojen huoneistotyyppijakaumasta ennen tontin ostamista kaupungilta.
3. Tonttien 23153/1, 68160/8 ja 11 varaukset ovat voimassa 31.12.2018 saakka. Asemakaavamuutoksen nro 002263 mukaisen korttelin 61220 tulevan tontin varaus on voimassa 12 kuukautta asemakaavamuutoksen nro 002263 voimaantulosta.

Käsittely:
Esittelijä muutti otsikkoon, selostusosaan ja esitykseensä Skanska Kodit Oy:n nimen olemaan Skanska Talonrakennus Oy.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 12.6.2017 § 25

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) ei kilpailuteta Kivistön tontin 23153/1, Koivuhaan tonttien 68160/8 ja 11 sekä Tikkurilan korttelin osan 61220 toteuttajia.
b) varataan EKE-Rakennus Oy:lle vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona sekä puukerrostalorakentamisena toteutettavaksi tontti 23153/1 Kivistöstä,
c) varataan Skanska Talonrakennus Oy:lle vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona sekä puukerrostalorakentamisena toteutettavaksi tontit 68160/8 ja 11 Koivuhaasta, ja
d) varataan Rakennusliike Reponen Oy:lle vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona sekä puukerrostalorakentamisena toteutettavaksi asemakaavamuutoksen nro 002263 mukainen Tikkurilan korttelin 61220 tuleva tontti.

Varausehdot ovat seuraavat:

1. Tontti luovutetaan kaupunginhallituksen hyväksymin luovutushetkellä voimassa olevin asuntotonttien luovutusperiaatteiden, -ehdoin ja -hinnoin.
2. Varauksen saajan tulee esittää kaupungille laskelmat tontille toteutettavien asuntojen huoneistotyyppijakaumasta ennen tontin ostamista kaupungilta.
3. Tonttien 23153/1, 68160/8 ja 11 varaukset ovat voimassa 31.12.2018 saakka. Asemakaavamuutoksen nro 002263 mukaisen korttelin 61220 tulevan tontin varaus on voimassa 12 kuukautta asemakaavamuutoksen nro 002263 voimaantulosta.

Käsittely:
Merkittiin, että konsernipalveluiden toimialan apulaiskaupunginjohtaja Martti Lipponen poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

EKE-Rakennus Oy pyytänyt Kivistön tontin 23153/1 varausajan jatkamista, koska puurakentamisen ja asemakaavamääräysten yhteensovittaminen on vienyt enemmän aikaa kuin alun perin oli arvioitu. Kohteen suunnittelutyö on käynnissä. Hanketta on koko ajan aktiivisesti edistetty sekä kiinteistöt ja asumisen että rakennusvalvonnan kanssa.

Edellä mainituista syistä johtuen on tarkoituksenmukaista jatkaa tontin varausaikaa 28.6.2019 saakka.

Koska kaupunki myy EKE-Rakennus Oy:lle Asunto Oy Vantaan Keltasafiirin osakekannan, tontin varausajan jatkopyyntö viedään kaupunginhallitukseen päätettäväksi.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 32

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että jatketaan tontin 23153/1 varausaikaa 28.6.2019 saakka varausehtojen pysyessä muuttumattomina.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 30

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että jatketaan tontin 23153/1 varausaikaa 28.6.2019 saakka varausehtojen pysyessä muuttumattomina.
Käsittely:
Merkittiin, että apulaiskaupunginjohtaja Martti Lipponen poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

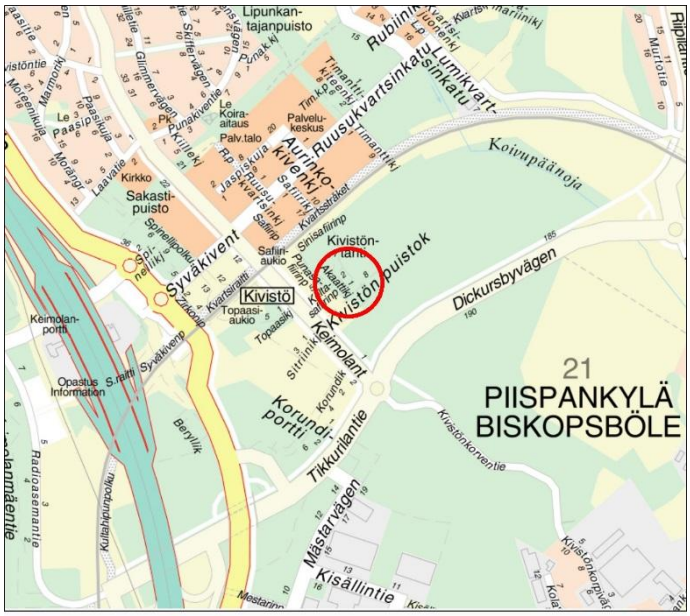
Liite:
- Kartta tontista 23153/1 varaus

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
asuntoinsinööri Marja Hannikainen, puh. 043 825 5177, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

KOHTEEN SIJAINTI



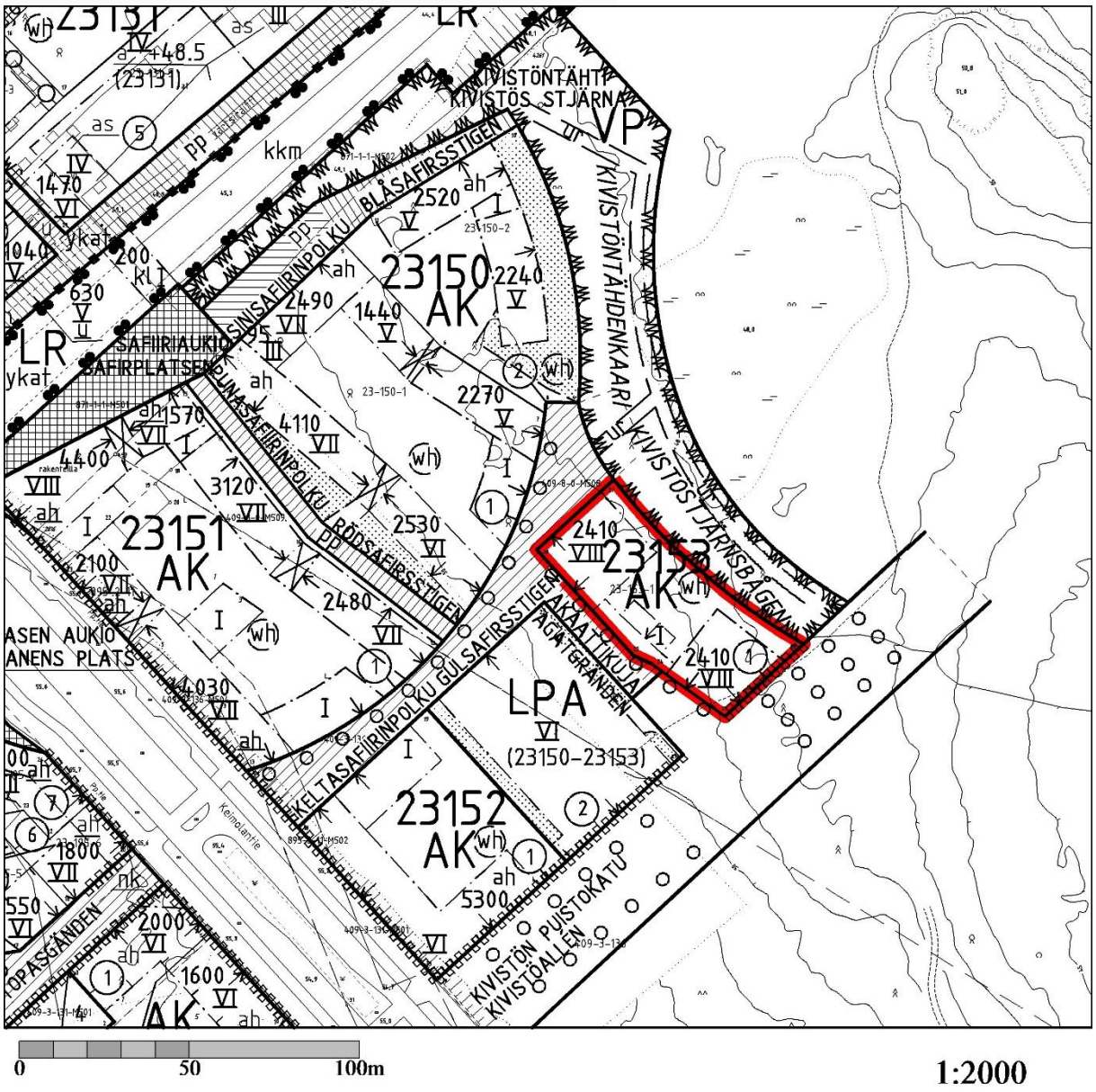
TONTIN VARAAMINEN / EKE-RAKENNUS OY

Kaupunginosa: KIVISTÖ (23)

Kortteli: 23153

Tontti: 1

Pinta-ala 2253 m^2
Rakennusoikeus 4820 k-m^2



31 § **Kivistön keskusta-asuminen 5 asemakaava-alueen toteuttamissopimuksen muuttaminen / Lujatalo Oy**

VD/8483/10.00.01.05/2015
HP/AK/MH/AV

Esitetään kaupunginhallitukselle, että muutetaan 29.5.2017 allekirjoitettua Kivistön keskusta-asuminen 5 asemakaava-alueen toteuttamissopimusta siten, että tontille 23150/1 tulee toteuttaa vähintään 6735 k-m² vapaarahoitteista omistusasuntotuotantoa ja enintään 6200 k-m² vapaarahoitteista asuntotuotantoa ja/tai ARA:n lyhyttä korkotukiasuntotuotantoa. Tämä muutos toteuttamissopimukseen mahdollistaa koko tontin toteuttamisen vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona.

Kaupunginvaltuusto 16.11.2015 § 11 on hyväksynyt Kivistön keskusta-asuminen 5 (nro 231800) asemakaavan, joka on kuulutettu voimaan 1.2.2017. Kivistön keskusta-asuminen 5 asemaakaava on laadittu yhteistyössä Lujatalo Oy:n kanssa. Asemakaava-alueelle on tulossa noin 800 asuntoa ja alueen rakentaminen on hyvässä vauhdissa.

Kaupunki ja Lujatalo ovat 29.5.2017 allekirjoittaneet toteuttamissopimuksen Kivistön keskusta-asuminen 5 alueen toteuttamiseksi. Toteuttamissopimuksessa, jonka kaupunginhallitus 24.4.2017 § 24 on hyväksynyt, on sovittu kaupungin ja Lujatalo Oy:n välisistä velvoitteista. Ne koskevat mm. asuntojen rahoitus- ja hallintamuotoja, määräalojen ja Asunto Oy Vantaan Punasafiirin osakkeiden luovutusperiaatteita, rakentamisen aikataulua, rakentamisvelvoitteita ja sopimussakkoja, alueen pysäköintijärjestelyjä, kunnallistekniikan toteuttamista ja jätteiden putkikeräysjärjestelmää.

Toteuttamissopimuksessa kohdassa 7.2 on sopimusalueen asuntojen rahoitus- ja hallintamuodot sovittu tonteittain seuraavanlaisesti:
Tontille 23150/1 tulee toteuttaa 6735 k-m² vapaarahoitteista omistusasuntotuotantoa sekä 6200 k-m² vapaarahoitteista asuntotuotantoa ja/tai ARA:n lyhyttä korkotukiasuntotuotantoa.
Tontille 23151/2 tulee kokonaan (5970 k-m²) toteuttaa ARA:n lyhyttä korkotukiasuntotuotantoa.
Tontille 23152/1 tulee kokonaan (5300 k-m²) toteuttaa asumisoikeustuotantoa.

Lujatalo on pyytänyt toteuttamissopimusta muutettavaksi siten, ettei tontin 23150/1 rahoitus- ja hallintamuoto olisi sidottu tarkkoihin kerrosneliömääriin vaan sopimukseen tulisi vähimmäis- ja enimmäiskerrosneliömäärät. Kaupungin puolelta tällainen muutos sopimukseen on tarkoituksenmukainen, koska vähimmäis- ja enimmäiskerrosneliömäärillä pystytään varmistamaan monipuolinen asuntotuotanto alueella ja riittävä vapaarahoitteisten omistusasuntojen määrä.

Toteuttamissopimuksen kohta 7.2 esitetään muutettavaksi tontin 23150/1 kohdalta seuraavanlaisesti:
Tontille 23150/1 tulee toteuttaa **vähintään** 6735 k-m² vapaarahoitteista omistusasuntotuotantoa ja **enintään** 6200 k-m² vapaarahoitteista asuntotuotantoa ja/tai ARA:n lyhyttä korkotukiasuntotuotantoa. Tämä muutos toteuttamissopimukseen mahdollistaa koko tontin toteuttamisen vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona.

Toteuttamissopimuksen muutos on tehtävä kaupanvahvistajan vahvistamana.

Toteuttamissopimuksen muutos kuuluu kaupunginhallituksen yleistoimivaltaan, joten se päättää asiasta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 33

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) muutetaan Kivistön keskusta-asuminen 5 asemakaava-alueen toteuttamissopimuksen kohta 7.2 tontin 23150/1 kohdalta seuraavanlaisesti:
Tontille 23150/1 tulee toteuttaa vähintään 6735 k-m² vapaarahoitteista omistusasuntotuotantoa ja enintään 6200 k-m² vapaarahoitteista asuntotuotantoa ja/tai ARA:n lyhyttä korkotukiasuntotuotantoa,
b) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan lopullinen toteuttamissopimuksen muutos sekä tekemään siihen teknisluonteisia korjauksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 31

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) muutetaan Kivistön keskusta-asuminen 5 asemakaava-alueen toteuttamissopimuksen kohta 7.2 tontin 23150/1 kohdalta seuraavanlaisesti:
Tontille 23150/1 tulee toteuttaa vähintään 6735 k-m² vapaarahoitteista omistusasuntotuotantoa ja enintään 6200 k-m² vapaarahoitteista asuntotuotantoa ja/tai ARA:n lyhyttä korkotukiasuntotuotantoa,
b) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan lopullinen toteuttamissopimuksen muutos sekä tekemään siihen teknisluonteisia korjauksia.

Käsittely:
Merkittiin, että apulaiskaupunginjohtaja Martti Lipponen poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

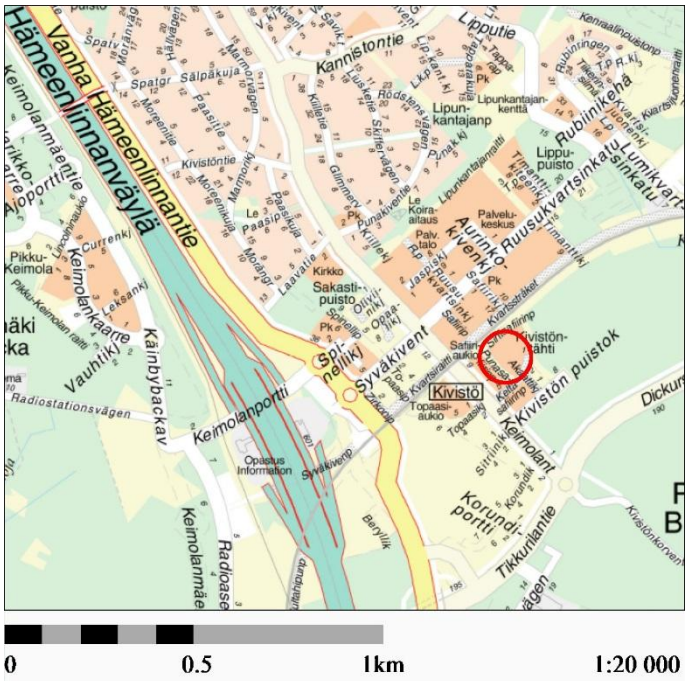
Liite:
- kartta tontista 23150/1

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
asuntoinsinööri Marja Hannikainen, puh. 043 825 5177, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

KOHTEEN SIJAINTI



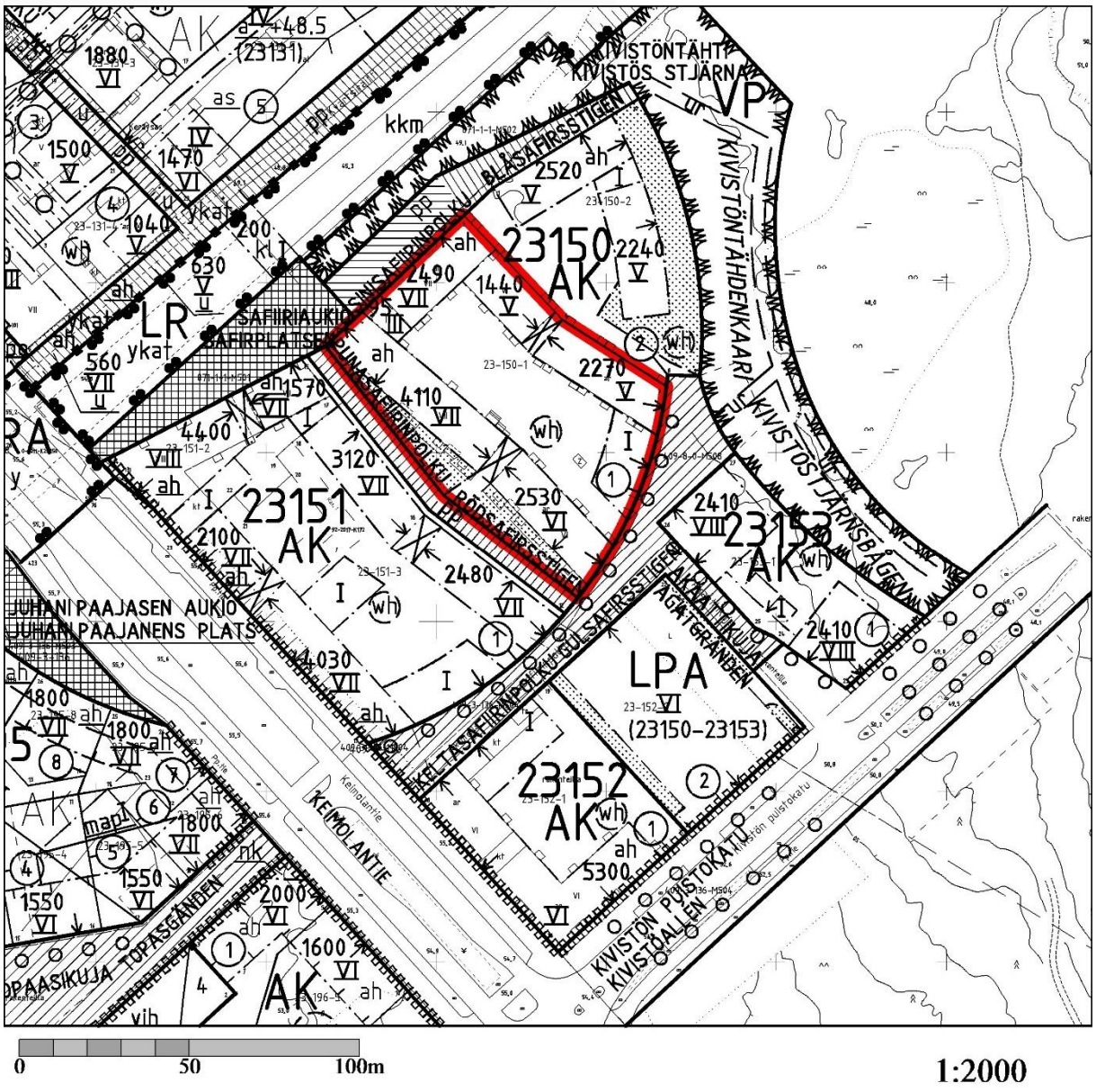
Kivistön keskusta-asuminen 5 alueen toteuttamissopimuksen muuttaminen / Lujatalo Oy

Kaupunginosa: KIVISTÖ (23)

Kortteli: 23150

Tontti: 1

Pinta-ala 5804 m^2
Rakennusoikeus 12935 k-m^2



32 § Esisopimuksen jatkoaika kiinteistön kaupasta / Kivistön hypermarketkeskuksen I-vaihe /Kesko Oyj, Helsingin Osuuskunta Elanto

VD/5009/10.00.01.05/2015
HP/GK/AV

Tarkoituksena on myöntää puoli vuotta jatkoaikaa Kivistön hypermarketkeskuksen esisopimukselle.

Viimeisen vuoden aikana Ruokakesko Oy ja Helsingin Osuusliike Elanto sekä toisaalta NCC Property Development Oy ja Skanska Talonrakennus Oy ovat neuvotelleet esisopimuksen mukaisista ehdoista. Kuitenkaan esisopimuksen mukaisia ehtoja kauppiaiden ja rakentajien välillä ei ole toteutunut. Helsingin Osuuskauppa Elanto ja Ruokakesko Oy eivät ole antaneet NCC Property Development Oy:lle ja Skanska Talonrakennus Oy:lle vahvistusta kahden hypermarketin toteutuksesta, minkä laajuus olisi yhteensä vähintään 16 000 k-m2. Helsingin Osuuskauppa Elanto ja Ruokakesko Oy eivät ole myöskään saaneet NCC Property Development Oy:ltä ja Skanska Talonrakennus Oy:ltä vahvistusta siitä, että Kauppakeskuksen I-vaiheen liiketiloista olisi vuokrattu 50 % ja vähintään 15 000 h-m². Myöskään yhteisen avaamisajankohdan varmistavasta toteutusaikataulusta osapuolet eivät ole antaneet toisilleen vahvistettua tietoa.

Kaupungin osalta edellytyksenä on ollut, että asemakaava on tullut voimaan. Kaupungin osalta lopullisen kauppakirjan edellytykset ovat täyttyneet. Lisäksi kaupunki on aloittanut alueen katujen ja uuden kehäradan ylittävän sillan rakentamisen. Pääosiltaan katu-urakat valmistuvat ensi vuoden loppuun mennessä.

Asemakaava ja asemakaavan muutos tulivat voimaan 24.8.2016 ja vahvistukset tuli antaa vuoden kuluessa asemakaavan voimaantulosta. Aikaa nyt on kulunut yli kaksi vuotta. Esisopimuksen mukaan lopullisen kauppakirjan tekemisen takarajaa siirretään Ruokakesko Oy:n ja Helsingin Osuusliike Elannon niin vaatiessa, kunnes em. vahvistukset on annettu ja saatu, kuitenkin enintään 33 kuukaudella eli 24.5.2020 asti. Kaupunginhallitus siirsi 12.6.2017 takarajaa yli 16 kuukaudella 31.12.2018 asti.

Helsingin Osuuskauppa Elanto ja Ruokakesko Oy ovat lähettäneet kirjeen, jossa he vaativat lopullisen kiinteiskaupan takarajan siirtämistä 30.6.2019 saakka. Kaupungin tavoitteena on, että kevään 2019 uusitaan esisopimus vastaamaan kauppakeskuksen ensimmäisen vaiheen ja sen jälkeistä vaiheistuksen mukaista tilannetta niin, että hypermarketkeskus voitaisiin rakentaa yhdessä kauppakeskuksen toiseen vaiheen kanssa kuitenkin viimeistään kymmenen vuoden kuluttua.

Helsingin Osuuskauppa Elannon ja Ruokakesko Oy:n Kivistön hypermarketkeskuksen kiinteistökaupan esisopimusta ja sen jatkoaikaa on aiemmin käsitelty kaupunkisuunnittelulautakunnassa (1.6.2015 § 22) ja kaupunginhallituksessa (15.6.2015 § 29, 30.11.2015 § 23 ja 12.6.2017 § 23).

Hallintosäännön 9. luvun 1 §:n 36 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää maankäyttö- ja kaavoitussopimuksista.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 32

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään siirtää Kivistön hypermarketkeskusta koskevan lopullisen kauppakirjan tekemisen takarajaa enintään 30.6.2019 asti.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsenet Lauri Kaira, Faysal Abdi ja Mika Niikko poistuivat yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Helsingin Osuuskauppa Elannon ja Kesko Oyj:n kirje 13.11.2018
- 4.12.2015 allekirjoitettu esisopimus kiinteistön kaupasta Helsingin Osuuskauppa Elannon ja Ruokakesko Oy:n kanssa

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala sekä tiedoksi rakennusvalvonta

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, puh. 050 312 1680, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
projektijohtaja Gilbert Koskela, puh. 050 312 1915, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 14.11.2018
Dn:o VD/5009/10.00.01.05/2015

Vantaan kaupungille

ASIA: KIVISTÖN KAUPUNKIKESKUS

viite: esisopimus kiinteistöjen kaupasta 4.12.2015

Vantaan kaupunki myyjänä ja perustettavan yhtiön lukuun toimineet Helsingin Osuuskauppa Elanto ja Ruokakesko Oy - joka sittemmin on sulautunut Kesko Oyj:hin - ostajina ovat 4.12.2015 solmineet kiinteistökaupan esisopimuksen koskien 18 743 m^2:n suuruista määräala määräalasta 92-413-7-2-M602 ja noin 2 461 m^2:n suuruinen määräala määräalasta 92-409-3-131-M501.

Edellä mainitussa 4.12.2015 allekirjoitetussa esisopimuksessa on sen voimaantulon ja lakkaamisen (esisopimuksen kohta III.3) osalta sovittu, että:

> *Kuitenkin mikäli Ostajat eivät ole vuoden kuluessa asemakaavan ja asemakaavan muutoksen voimaantulosta*
>
> *1) antaneet NCC:lle ja Skanskalle vahvistusta toteuttaa ja avata vähintään yhteensä 16 000 k-m2 hypermarketteja ja*
> *2) saaneet korttelin 23196 tontin 7 omistajilta (NCC ja Skanska) vahvistusta siitä, että Kauppakeskuksen I-vaiheen liiketiloista on vuokrattu:*
> *a. vähintään 50 % vuokrattavasta pinta-alasta tai*
> *b. Kauppakeskuksen I-vaiheen sijoittajasopimuksessa mahdollisesti rakentamisen käynnistämisen edellytykseksi määritelty edellä mainittua suurempi osuus, joka voi kuitenkin olla enintään 80 % vuokrattavasta pinta-alasta ja*
> *c. joka tapauksessa vähintään 15 000 h-m^2 vuokrattavaa pinta-alaa,*
> *3) saaneet lisäksi korttelin 23196 tontin 7 omistajilta (NCC ja Skanska) vahvistettua tietoa Hypermarketkeskuksen IA -vaiheen kanssa yhteisen avaamisajankohdan varmistavasta toteutusaikataulusta*
>
> *niin lopullisen kauppakirjan tekemisen takarajaa siirretään Ostajien niin vaatiessa kunnes em. vahvistukset on annettu ja saatu, kuitenkin enintään 33 kuukaudella.*

Edellä tarkoitettu asemakaava ja asemakaavan muutos tuli voimaan 24.8.2016, joten esisopimuksessa sovittu alkuperäinen määräaika päättyi 24.8.2017. Koska emme alkuperäisessä määräajassa saaneet NCC:ltä ja Skanskalta edellä esisopimuksen siteeratussa alakohdassa 2) todettua vahvistusta vuokrauksesta emmekä kohdassa 3) tarkoitettua vahvistettua tietoa yhteisen avauksen varmistavasta toteutusaikataulusta, emmekä näin ollen ole itsekään kyenneet antamaan NCC:lle ja Skanskalle edellä esisopimuksen siteeratussa alakohdassa 1) tarkoitettua vahvistusta avata vähintään yhteensä 16 000 k-m2 hypermarketteja, vaadimme Vantaan kaupungilta 29.5.2017 päivätyillä kirjeellämme lopullisen kauppakirjan tekemisen takarajaa siirrettäväksi esisopimuksen mukaisesti 33 kuukaudella. **Päätöksellään 12.6.2017 Vantaan kaupunginhallitus siirsi lopullisen kauppakirjan tekemisen takarajaa 31.12.2018 saakka.**

Koska emme vielä ole saaneet NCC:ltä ja Skanskalta edellisessä kappaleessa mainittuja vahvistuksia emmekä näin ollen ole itsekään kyenneet antamaan NCC:lle ja Skanskalle edellisessä kohdassa tarkoitettuja vahvistuksia, niin viitaten edellä selostettuun kiinteistökaupan esisopimuksen ehtoon, **HOK-Elanto ja Kesko ostajina vaativat, että lopullisen kiinteistökaupan takarajaa siirretään 30.6.2019 saakka.** Selvyyden vuoksi toteamme, että esisopimuksen mukaisesta lopullisen kauppakirjan takarajan siirtämisen maksimimäärästä eli 33 kuukaudesta jää vielä osa käytettäväksi.

Helsingissä, 13.11.2018

Kunnioittavasti

HELSINGIN OSUUSKAUPPA ELANTO
yhdessä perustettavan yhtiön lukuun toimivina

[redacted] [redacted]
Jyrki Karjalainen Juha Eronen

KESKO OYJ

[redacted] [redacted]
Jukka Anttila Markku Jantunen

ESISOPIMUS KIINTEISTÖJEN KAUPASTA / Ruokakesko Oy ja Helsingin Osuuskauppa Elanto yhteisesti / ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS SEKÄ TONTTIJAKO NRO 230800, KIVISTÖN KAUPUNKIKESKUS 1

Tämän esisopimuksen perusteella sitoutuvat tämän sopimuksen allekirjoittaneet osapuolet **Vantaan kaupunki** (jäljempänä Kaupunki) ja / **Ruokakesko Oy** (jäljempänä Kesko) ja **Helsingin Osuuskauppa Elanto** (jäljempänä Hoke) tekemään kohdassa I määriteltyjen edellytysten täyttyessä seuraavan sisältöisen kauppakirjan kohdassa II sanotuista alueista ja ehdoilla sekä noudattamaan lisäksi kohdassa III mainittuja ehtoja. Kesko ja Hoke ovat yhdessä jäljempänä **Ostajat.**

SOPIMUKSEN TAUSTAA

Kaupunginhallitus päätti 31.1.2011 antaa Keskolle ja Hokelle 31.12.2012 saakka voimassa olleen suunnitteluvarauksen kaupan suuryksiköiden toteuttamiseksi Kivistön kaupunkikeskukseen. Kaupunginvaltuusto hyväksyi 18.6.2012 Axel Sandellin kuolinpesän ja Greta Sandellin kuolinpesän kanssa 31.5.2007 allekirjoitetun yhteistoimintasopimuksen tarkennuksista, joilla täsmennettiin mm. kaupan suuryksiköiden tontinluovutusehtoja. Kaupunginhallitus päätti 19.11.2012 jatkaa Keskon ja Hoken yhteistä kaupan suuryksiköiden suunnitteluvarausta ehdollisena 31.12.2014 saakka. Kaupunginhallitus hyväksyi 2.12.2013 suunnitelmien väliraportin ja vahvisti samalla varauksen jatkumisen 31.12.2014 saakka varauspäätöksen mukaisesti. Kaavasuunnitelmien edistyttyä tavoitteiden mukaisesti kaupunginhallitus jatkoi 17.11.2014 suunnitteluvarauksen voimassaoloa 31.12.2015 asti.

Kesko ja Hoke ovat teettäneet Kaupungin ohjauksessa kaavan lähtötiedoiksi tarvittavat arkkitehti- ja muut suunnitelmat yhteistyössä kauppakeskuksen toteuttajiksi 15.4.2013 valittujen NCC Property Development Oy:n ja Skanska Talonrakennus Oy:n kanssa. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 13.10.2014 asemakaavaehdotuksen, asemakaavan muutosehdotuksen ja tonttijakoehdotuksen nro 230800. Kaupunginhallitus päätti 20.10.2014 asettaa asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen aineiston nähtäville ja pyytää siitä lausunnot. Nähtävillä olon jälkeen asemakaavaan tehtiin vähäisiä tarkennuksia. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 1.6.2015 päivätyn asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen 1.6.2015, kaupunginhallitus hyväksyi asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen 15.6.2015. Kaupunginvaltuusto tullee hyväksymään asemakaavaehdotuksen ja asemakaavan muutosehdotuksen kokouksessaan 14.12.2015. Lautakunnan hyväksymä asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen kartta, joka on tarkoitus esitellä kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi 14.12.2015, on liitteenä 1.

Keskon ja Hoken kaupan suuryksiköiden II-rakennusvaiheen laajennusalue yhteensä 10 000 k-m^2 on korttelissa 23196 (ohjeellinen tontti nro 9). Laajennus on mahdollista sen jälkeen, kun kaavan mukaiset laajennuskriteerit ovat täyttyneet. Kaupunki on valmistellut tämän sopimuksen kanssa samanaikaisesti laajennusaluetta koskevan suunnitteluvarauksen. Varausaluetta on mahdollista käyttää varausaikana pysäköintiin korvausta vastaan.

MÄÄRITELMIÄ

Kivistön kaupunkikeskuksella tarkoitetaan tässä yhteydessä asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksessa nro 230800 junaradan eteläpuolisten korttelien 23195, 23196 ja 23192 alueelle suunniteltua kokonaisuutta, joka sisältää liike-, palvelu- ja viihdetilojen lisäksi asuntoja sekä mahdollisesti myös hotellitiloja. Asemakaavamääräysten mukaisesti korttelissa 23196 tonteille 7 ja 8 saadaan 1. vaiheessa toteuttaa 80 000 k-m^2, josta 60 000 k-m^2 vähittäiskauppaa, kaupan suuryksiköitä ja muita liiketiloja.

Kivistön kaupunkikeskuksen I-vaihe tarkoittaa Kauppakeskuksen I-vaihetta ja Hypermarket-keskuksen IA-vaihetta sekä NCC:lle ja Skanskalle osoitettuja asuntotontteja, kaikkia yhdessä.

Kauppakeskuksen I-vaihe tarkoittaa tontille 23196/7 rakennettavaksi suunniteltua vähintään 20 000 k-m^2 suuruista kauppa-, ravintola-, viihde- ja palvelutiloja sisältävää erikoiskauppaan painottuvaa kauppakeskusosiota.

Hypermarketkeskuksen IA-vaihe tarkoittaa tontille 23196/8 rakennettavaksi suunniteltua Keskon ja Hoken vähintään 18 000 k-m2:n hypermarketkeskusta, josta enintään 2 000 k-m2 on muussa kuin hypermarket-käytössä.

Hypermarketkeskuksen IB -vaihe tarkoittaa tontille 23196/8 rakennettavaksi suunnitellun Keskon ja Hoken Hypermarketkeskuksen toista laajuudeltaan enintään 12 000 k-m2 suuruista vaihetta. Suurin osa

Hypermarketkeskuksen IB-vaiheesta käytetään hypermarkettien laajennukseen, mikäli laajennuksen rakentaminen aloitetaan ennen Kauppakeskuksen I-vaiheen ja Hypermarketkeskuksen IA -vaiheen avausta. Laajennuksen sisällölle ei kuitenkaan aseteta muita kuin kaavan asettamat vaatimukset, mikäli laajennuksen rakentaminen aloitetaan kauppakeskuksen I-vaiheen avaamisen jälkeen. Laajennuksen sisällölle ei myöskään aseteta muita kuin kaavan asettamat vaatimukset, mikäli Kauppakeskuksen I-vaihe ei ole avautunut 31.12.2020 mennessä.

Kivistön kaupunkikeskuksen II -vaihe tarkoittaa myöhemmässä vaiheessa rakennettavaksi suunniteltuja Kauppakeskuksen II-vaihetta ja Hypermarketkeskuksen IB- sekä II-vaihetta. Niiden rakentaminen voi tapahtua eri aikaan.

Kauppakeskuksen II-vaihe tarkoittaa tontille 23192/1 myöhemmässä vaiheessa toteutettavaksi suunniteltua kauppakeskuksen laajennusta, LPA-tontille 23193/1 rakennettavaksi suunniteltua pysäköintilaitosta sekä tontille 23196/6 toteutettavaksi suunniteltua liike-, hotelli-, asunto- ym. rakennusta. Tontin 23192/1 toteuttaminen on mahdollista vasta sen jälkeen, kun kaavan mukaiset laajennuskriteerit ovat täyttyneet.

Hypermarketkeskuksen II-vaihe tarkoittaa tontille 23196/9 myöhemmin toteutettavaksi suunniteltuja Keskon ja Hoken hypermarketkeskuksen laajennusta, joka on mahdollista toteuttaa vasta sen jälkeen, kun kaavan mukaiset laajennuskriteerit ovat täyttyneet.

I KAUPPAKIRJAN EDELLYTYKSET

Lopullisen kauppakirjan tekemisen edellytyksenä on, että

a) 14.12.2015 päivätty kaupunginvaltuuston hyväksymiskäsittelyssä ollut asemakaava, asemakaavan muutos ja tonttijako nro 230800 Kivistön Kaupunkikeskus 1 on tullut voimaan, liitteenä asemakaavakartta (liite 1),

b) Ruokakesko Oy ja Helsingin Osuuskauppa Elanto (molemmat erikseen) tai kaupungin hyväksymä em. yhtiöiden yhteistyökumppani on tehnyt investointipäätöksen noin 18 000 – 30 000 k-m^2 suuruisen Hypermarketkeskuksen IA-vaiheen rakentamisesta kortteliin 23196 tontille 8, johon Ruokakesko Oy ja Helsingin Osuuskauppa Elanto toteuttavat monipuoliset kaupan suuryksiköt, joihin Hypermarketkeskuksen IA-vaiheen avauksessa sijoittuvat yhteensä vähintään 16 000 k-m^2:n suuruiset kaksi hypermarkettia,

c) NCC Property Development Oy (jäljempänä NCC) sekä Skanska Talonrakennus Oy (jäljempänä Skanska) yhteisesti (molemmat erikseen) tai kaupungin hyväksymä em. yhtiöiden yhteistyökumppani on tehnyt investointipäätöksen noin 20 000 – 30 000 k-m^2 suuruisen Kauppakeskuksen I-vaiheen rakentamisesta kortteliin 23196 tontille 7.

Lisäksi osapuolet toteavat, että lopullinen kauppakirja voidaan allekirjoittaa jo edellytysten a ja b toteuduttua, jos Ostaja näin ilmoittaa.

II KAUPPAKIRJA

Myyjä:	Vantaan kaupunki (y-tunnus 0124610-9), Asematie 7, 01300 Vantaa (jäljempänä Kaupunki)
Ostaja:	Ruokakesko Oy (y-tunnus 1636677-9) ja Helsingin Osuuskauppa Elanto (y-tunnus 1837954-9) perustettavan yhtiön lukuun (jäljempänä Ostajat)
Kaupan kohde:	Vantaan kaupungin 23. kaupunginosan (Kivistö) seuraavat määräalat: Kaupungin omistama osuus asemakaavan ja asemakaavan muutoksen mukaisesta C-korttelin 23196 tontista nro 8 seuraavasti – noin 18 743 m^2:n suuruinen määräala määräalasta 92-413-7-2-M602 ja – noin 2 461 m^2:n suuruinen määräala määräalasta 92-409-3-131-M501 Määräalat yhdessä jäljempänä "Kaupan kohde". Kaupan kohde on esitetty liitteessä 2.

Rakennettava tontti nro 8 muodostuu kahdella kaupalla, Kaupungilta tällä kauppakirjalla sekä Axel ja Greta Sandellin kuolinpesiltä toisella kauppakirjalla ostetuista määräaloista. Korttelin 23196 tontti nro 8 on jäljempänä "Tontti".

Tontti on asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi (C). Tontin rakennusoikeus on yhteensä 30 000 k-m^2. Tontille saa kaavamääräysten mukaan sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä sekä muita liiketiloja, yksityisiä ja julkisia palveluja (jäljempänä Hypermarketkeskuksen I-vaihe).

Hypermarketkeskuksen IA-vaiheen pinta-ala on vähintään 18 000 k-m^2.

Kaavan osoittaman varsinaisen rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa kauppakäytäviä ja porrastiloja, rakennusta palvelevia väestönsuoja-, huolto-, lastaus- ja teknisiä tiloja, maanalaisia huolto-, huoltoajo- ja varastotiloja sekä pysäköintitiloja kaavamääräyksissä tarkemmin osoitetulla tavalla ja määrällä.

Kivistön kaupunkikeskuksen IA-, IB- ja II-vaiheen 19.11.2015 päivätyt ohjeelliset suunnitelmat ovat liitteenä 3.

Kauppakirjan ehdot:

Tämän kaupan kaikki ehdot on esitetty tässä kauppakirjassa.

1. Kauppahinta

Kauppahinta on seitsemänmiljoonaa viisisataaneljäkymmentäkahdeksantuhatta neljäsataaseitsemänkymmentäkaksi (7 548 472) euroa. Kauppahinta on sidottu elinkustannusindeksiin (1951:10=100) siten, että kauppahintaa tarkistetaan määrällä, joka vastaa asemakaavan ja asemakaavan muutoksen voimaantulopäivänä tiedossa olevan viimeksi julkaistun indeksipisteluvun ja kaupantekohetkellä tiedossa olevan viimeksi julkaistun indeksipisteluvun muutosta. Kauppahintaa ei kuitenkaan alenneta, vaikka indeksipisteluku alenisi tarkastelujaksolla.

Kauppahinta maksetaan kolmessa (3) erässä seuraavasti:

1) Kauppahinnan ensimmäinen erä (etumaksu) seitsemänsataaviisikymmentäneljätuhatta kahdeksansataaneljäkymmentäseitsemän ja 20/100 (754 847,20) euroa todetaan maksetuksi 4.12..2015 allekirjoitetun esisopimuksen yhteydessä.

2) Kauppahinnan toinen erä eli kolmemiljoonaa seitsemänsataaseitsemänkymmentäneljätuhatta kaksisataakolmekymmentäkuusi (3 774 236) euroa maksetaan tilisuorituksena Kaupungin rahalaitostilille ennen tämän kauppakirjan allekirjoitusta. Ostajat luovuttavat kaupantekotilaisuudessa kauppahinnan kolmannen erän – sekä em. indeksiehdon mukaisen kauppahinnan mahdollisen tarkistuserän – maksamisen vakuudeksi kaupungin hyväksymän vakuuden.

3) Kauppahinnan kolmas erä kolmemiljoonaa yhdeksäntoistatuhatta kolmesataakahdeksankymmentäkahdeksan ja 80/100 (3 019 388,80) euroa – sekä em. tavoin elinkustannusindeksin muutoksen mukaisesti määräytyvä kauppahinnan mahdollinen tarkistuserä – maksetaan tilisuorituksena Kaupungin rahalaitostilille viimeistään 31.5.2024. Kauppahinnan kolmannelle erälle – sekä em. indeksiehdon mukaiselle kauppahinnan mahdolliselle tarkistuserälle – maksetaan vuotuista korkoa kaupantekopäivästä lukien ja kertynyt korko maksetaan kauppahinnan kolmannen erän maksamisen yhteydessä. Korko on 2 % lisättynä 6 kk euribor, kuitenkin vähintään 2 %.

2. Omistus- ja hallintaoikeus

Kaupan kohteen omistusoikeus ja hallinta siirtyy Ostajille tämän kauppakirjan allekirjoitushetkellä.

3. Rakentamisvelvoite

Ostajat sitoutuvat rakentamaan Tontille asemakaavan ja asemakaavan muutoksen ja hyväksyttyjen rakennuslupasuunnitelmien mukaisen Hypermarket-keskuksen IA-vaiheen, jonka kerrosala on vähintään 18 000 k-m^2 ja jossa vähintään 16 000 k-m^2 on käytetty kahteen hypermarkettiin valmiiksi siten, että se on hyväksytty osittaisessa loppukatselmuksessa käyttöön otettavaksi viiden (5) vuoden kuluessa siitä,

a) kun Vantaankoskentien liikenne on siirretty väliaikaiselle kiertotielle kohdan 21.2 ja liitteen 5 mukaisesti. Liikenteen siirto voi tapahtua aikaisintaan 1.6.2016. Muutoin kunnallistekniikan puolesta ei ole estettä rakennustöiden aloittamiseen Tontilla, kun kaava on tullut voimaan, ja

b) kun Ostajat ovat saaneet Tontin omistukseensa kokonaisuudessaan.

4. Vallintarajoitus

Ostajilla ei ole oikeutta myydä tai muutoin luovuttaa rakentamatonta kaupan kohdetta ilman Kaupungin suostumusta. Kaupunki ei voi ilman perusteltua syytä kieltäytyä antamasta suostumusta.

Edellä tässä kohdassa sanotulla kaupan kohteen luovuttamisella tarkoitetaan myös tämän esisopimuksen kohdassa "Ostajat" sanottua perustettavan yhtiön osakekannan luovutusta.

5. Sopimussakko

Mikäli Ostajat eivät täytä tai noudata mitä edellä kohdissa 3 ja 4 on määrätty, ovat Ostajat velvollisia suorittamaan Kaupungille sopimussakkoa yhteensä kaksi (2) miljoonaa euroa.

Mikäli Ostajat rikkovat tämän kauppakirjan ehtoja muilta osin, kuin kohdissa 3-4 on sovittu, Ostajat ovat velvollisia suorittamaan Kaupungille paitsi vahingonkorvausta, sopimussakkoa yhteensä satatuhatta (100 000) euroa.

Sopimussakkoa Kaupunki voi alentaa tai voi luopua sen perimisestä pätevästä syystä ja Kaupungin aiempaa käytäntöä noudattaen.

Osapuolet toteavat, että Tontin rakentamisaikataulu on sidoksissa tontin 7 Kauppakeskuksen I-vaiheeseen, koska koko kauppakeskus on tarkoituksenmukaista avata yhtä aikaa. Näin ollen NCC:lle ja Skanskalle rakentamisaikatauluun mahdollisesti myönnetty pidennys tulee koskemaan myös Ostajia.

Kaupunki voi kaupungin aiempaa käytäntöä noudattaen antaa perustellusta syystä Ostajille jatkoaikaa rakentamisvelvoitteeseen. Jatkoaikaa ei voida myöntää töiden keskeyttämisen takia.

Perusteltu syy on esimerkiksi, jos yleinen talous-, rahoitusmarkkina- tai muu suhdannetilanne tai Hypermarketkeskuksen IA-vaiheen toteuttamisedellytykset ovat kiinteistö- ja rakennusalalla tai toimitilamarkkinoilla tai kaupan alalla vallitsevan yleisen käsityksen mukaan tämän sopimuksen mukaisena rakentamisajankohtana niin heikot, ettei taloudellisia rakentamisen edellytyksiä rakennettaville toimitiloille ole, koska niihin ei todennäköisesti tulla saamaan sijoittajia, rahoittajia, ostajia ja/tai vuokralaisia normaalein liiketoiminnan kannalta hyväksyttävin ehdoin.

Ostajien pyynnön/pyyntöjen tulee sisältää perustelut ja selvitykset tarvittavine asiantuntijalausuntoineen sekä arvio lykkäytymisen vaikutuksesta Hypermarketkeskuksen IA–vaiheen toteutusaikaan.

6. Vesihuoltoverkkoon liittyminen

Ostajat sitoutuvat liittämään Tontin ja sille rakennettavat rakennukset yleiseen vesijohtoon, jätevesiviemäriin ja sadevesiviemäriin.

Ostajat sitoutuvat suorittamaan liittymisestä vesi- ja viemäriverkostoon liittymisajankohtana kaupungissa voimassa olevien liittymisehtojen mukaisen liittymismaksun.

Yleiseen vesi- ja viemäriverkostoon liittymisessä ja käytössä noudatetaan muutoin kaupungissa voimassa olevia yleisiä liittymisehtoja ja -määräyksiä.

7. Kohteeseen tutustuminen

Ostajat ovat tarkastaneet kaupan kohteen, sen alueen ja rajat sekä tutustuneet alueen maasto-olosuhteisiin. Ostajat ovat verranneet näitä seikkoja kaupan kohteesta esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Ostajilla ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

Ostajat vastaavat rakennushankkeen suunnitteluun liittyvien maaperätutkimusten suorittamisesta sekä maaperän edellyttämistä hankkeen toteuttamiseen liittyvistä rakenteellisista ratkaisuista.

8. Maaperä

Kaupungin ilmoituksen mukaan kaupan kohteella ei aiemmin ole harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista.

Mikäli rakennettaessa kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän puhdistamiseen, Ostajat ovat velvollisia välittömästi ottamaan yhteyttä Kaupunkiin, jotta tarvittavasta menettelystä voidaan sopia.

Tällöin Kaupunki vastaa pilaantuneiden maa-ainesten poistamisesta ja siitä aiheutuvista tavanomaisiin maanrakennuskustannuksiin nähden ylimääräisistä kustannuksista ja työn tekemisestä sovitaan erikseen.

9. Asiakirjoihin tutustuminen

Ostajat ovat tutustuneet kaupan kohdetta koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisterinote, kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartat.

Ostajat ovat tietoisia Kehäradan toteutussuunnitelmista.

Ostajat ovat tutustuneet myös naapuritontteja koskeviin kaavakarttoihin ja -määräyksiin.

Ostajien muut velvollisuudet

10. Kaupan kohteeseen kohdistuvista veroista ja muista maksuista, joiden maksuunpanon perusteena on tämän kauppakirjan allekirjoituspäivän jälkeinen aika, vastaavat Ostajat. Ne verot ja maksut, joiden peruste on kauppaa edeltävältä ajalta, kuuluvat Kaupungin vastattaviksi.

11. Ostajat laativat tämän sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen Tontille Kaupungin johdolla ja yhteistyössä Taiteen konseptin, jonka kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyy ennen rakennuslupien myöntämistä. Velvoite sisältyy asemakaavamääräyksiin ja tarkemmat työohjeet on annettu kaavasuunnittelun yhteydessä.

12. Ostajien velvollisuus pitää kunnossa ja puhtaana kaupan kohteeseen rajoittuva katu- ja yleinen alue määräytyy sen mukaan, kuin laissa kadun ja eräiden

yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta säädetään ja asianomaisessa kunnallisessa säännössä määrätään.

13. Kaupungilla on oikeus sijoittaa Tontille sekä Tontille rakennettavaan rakennukseen tarpeelliset johdot, laitteet ja kiinnikkeet sekä ulottaa tarvittaessa Tontille kadun katuluiskat korvauksetta ilman eri sopimusta. Johdot, laitteet ja kiinnikkeet jäävät joko kaupungin tai em. johtojen ja laitteiden omistajien omistukseen ja ylläpitoon. Asennus- ja rakentamistöiden jälkeen Kaupunki on velvollinen saattamaan Tontin sellaiseen kuntoon, missä se oli ennen tällaisiin sijoittamistoimiin ryhtymistä ja joka ei ole välttämätöntä seurausta itse sijoitettujen johtojen, laitteiden, kiinnikkeiden tai katuluiskien pysyvästä käyttämisestä.

Ostajille korvataan edellä mainituista toimenpiteistä aiheutuva suoranainen vahinko.

14. Kaupungilla on oikeus Ostajia enempää kuulematta siirtää tähän kauppakirjaan perustuvat, vesihuolto- ja kaukolämpölaitteita koskevat oikeutensa ja velvollisuutensa jo perustetulle tai mahdollisesti perustettavalle julkis- tai yksityisoikeudelliselle vesihuoltoyhtymälle tai kaukolämmön osalta alueella toimivalle energiayhtiölle.

15. Kaupan kohdetta ei saa käyttää muuhun kuin asemakaavan ja asemakaavan muutoksen ja tämän kauppakirjan mukaisiin tarkoituksiin, eikä kaupan kohteessa saa harjoittaa toimintaa, joka savulla, hajulla, melulla tai muulla tavoin kohtuuttomasti häiritsee ympäristöä.

16. Ostaja sitoutuu ottamaan edellä kohdissa 6–15 sekä 19–23 mainitut sopimusehdot kaupan kohdetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin. Mikäli kaupan kohde luovutetaan Kaupungin suostumuksella rakentamattomana, on myös kohtien 3-5 ehdot otettava luovutuskirjaan.

17. Tästä kaupasta menevän varainsiirtoveron maksavat Ostajat.

18. Kiinnitykset Kaupunki luovuttaa Kaupan kohteen velkakiinnityksistä ja muista niihin verrattavista rasituksista ja rasitteista vapaana.

19. Perustettavat rasitteet, käyttöoikeudet ym. luvat

Osapuolet sitoutuvat tekemään kaikki tässä kohdassa 19. mainitut rasitesopimukset ko. kohdissa sanotuin ehdoin ennen kuin rakennus otetaan käyttöön.

19.1 Rakennusten perustusten, portaikkojen ym. ulottaminen katualueelle

Kaikille katualueelle sijoittuville maanalaisille ja maanpäällisille rakenteille kuten ajoluiskat, perustukset, portaat, putket, johdot, ulokkeet, merkit ja opasteet ym. tulee hankkia kunnallistekniikan keskuksen hyväksyminen suunnitelmille ja kaupungininsinöörin myöntämän sijoituslupa.

Kaupungilla on oikeus kiinnittää niihin tai asentaa niiden läpi HSY:n putkistoja ja HSL:n telematiikan laitteita sekä muita kaapeleita ja johtoja.

19.2 Tontin ja tontin 7 väliset rasitteet

Kaupunki edellyttää, että Tontin ja tontin 7 omistajat sopivat mm. seuraavien asemakaavan ja asemakaavan muutosten mukaisten rasitteiden tai vastaavien käyttöoikeuksien perustamisesta tonttiensa välillä, kun suunnitelmat ovat tarkentuneet riittävän yksityiskohtaisiksi

- asiakasystävällinen jalankulkuyhteys Topaasiaukiolta Korundikadulle 1.krs:n kauppakäytävää pitkin
- esteetön ajo- ja jalankulkuyhteys pysäköintikellarissa tonttien välillä

- hypermarketkeskuksen Tontin toisen kerroksen 5000 k-m^2:n liiketilan (elokuvat tms.) uloskäynti/kulkuyhteys saadaan johtaa Topaasikujalle Kauppakeskuksen tontin nro 7 kautta
- mikäli Vantaankoskentien varrelle rakennetaan kaavan mukainen pysäköintilaitos, toteutetaan sen ajo- ja kulkuyhteydet asiakasystävällisesti ja tarkoituksenmukaisesti
- Kauppakeskuksen tontin nro 7 Vantaankoskentien puoleisen huoltopihan ajoyhteys (joka kulkee tontilla 7 olevan auton säilytyspaikka-alueen kautta) saadaan johtaa Hypermarketkeskuksen Tontin 8 kautta kadulle ja vastaavasti hypermarketkeskuksen Tontti saa käyttää em. huoltoyhteyttä kauppakeskuksen tontin 7 osuudella (mukaan lukien pullonpalautustilan huolto), mikäli se näin toteutetaan
- Mikäli Kauppakeskuksen I vaiheessa ei toteuteta em. huoltoyhteyttä Tontin 8 kautta, on Hypermarketkeskuksella oikeus käyttää tontin 7 huoltopihan liikennealueen kautta ja edelleen pohjoisen kiertoliittymän kautta Vantaankoskentielle johdettavaa huoltoyhteyttä.

Todetaan, että tässä vaiheessa ei ole käytettävissä riittävän tarkkoja suunnitelmia, jotta sopimuksissa voitaisiin huomioida kaikki rasitteet tai vastaavat käyttöoikeudet. Em. sopijapuolet sitoutuvat tekemään niistä tarvittavat sopimukset myöhemmin oikea-aikaisesti ja noudattaen tasapuolisuutta, kohtuullisuutta ja pienimmän haitan periaatetta.

19.3 **Tontin ja Kaupungin väliset rasitteet**

Tontin eteläreunassa oleva vesihuollolle varattu, asemakaavaan ja asemakaavan muutokseen merkitty alue tulee Tontille rasitteeksi. Sille tulee olla pääsy korjauksia ja saneerauksia varten kaikissa tilanteissa.

20. Kunnallistekniikan rakentaminen

Tässä kunnallistekniikalla tarkoitetaan kaupungin teettämiä tai tekemiä, kaupungin omistukseen tulevia katuja ja muuta julkista kaupunkitilaa.
Tähän sopimukseen sisältyvät myös kaupungin rakennuttamat/rakentamat HSY:n omistukseen tulevat vesijohdot, jätevesi- ja hulevesiviemärit.

Ostajien tulee sopia rakennusaikataulunsa Kaupungin kanssa riittävän ajoissa, jotta Kaupunki voi toteuttaa kunnallistekniikan rakentamisen Hypermarketkeskuksen rakentamisen ja avaamisen edellyttämässä aikataulussa.

20.1 Kaupunki toteuttaa kustannuksellaan (asemakaavan ja asemakaavan muutoksen mukaiset) katuyhteydet Hypermarketkeskuksen IA-vaiheen avaamiseen mennessä yhteisesti sovittavan aikataulun mukaisesti siten, että Tikkurilantie ja sen kiertoliittymät sekä pääasiassa Tonttia palvelevat katuyhteydet rakennetaan liikennöitävään kuntoon ja riittävän suurelle liikennekapasiteetille 30.8.2018 mennessä. Katujen ohjeellinen rakentamisaikataulu ja rakennettavat katuosuudet on liitteenä 4.

Em. aikataulu on Kaupunkia sitova sillä ehdolla, että Ostajat ilmoittavat 1.1.2017 mennessä pitävänsä kiinni omasta aikataulustaan avata Hypermarketkeskuksen IA-vaihe vuoden 2018 aikana. Muussa tapauksessa kaupunki pidättää oikeuden lykätä näiden katujen rakentamista ja sitoutuu toteuttamaan ne myöhemmin yhteisesti sovittavalla aikataululla.

Tontin omistaja sitoutuu suunnittelemaan ja rakentamaan katuihin liittyvät rakenteet samanaikaisesti katujen rakentamisen kanssa. Mikäli viivästys johtuu Ostajista ja se aiheuttaa Kaupungille lisäkustannuksia, korvaavat Ostajat lisäkustannukset Kaupungille.

20.2 Tontin puolella olevan tonttiliittymän rakentamisesta vastaa aina Tontin omistaja. Myöhemmin mahdollisesti rakennettavat tonttiliittymät toteuttaa Tontin omistaja kustannuksellaan ajoradalle asti.

20.3 Kellaripysäköintien luiskat tukimuureineen jäävät Tontin omistukseen kaikilta osin myös katualueella. Tontin omistaja vastaa kustannuksellaan Tontille tulevien ajoväylien, ajoramppien ja maanalaisten rakenteiden suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta ja sopii tarkkojen omistusrajojen sijainnista. Rakentamisen vastuurajat esitetään katusuunnitelmassa ja rakentajien sijoituslupahakemuksessa.

20.4 Kaupunki vastaa kustannuksellaan siitä, että Tontin rakentamista haittaavat, käyttöön jäävät putket ja johdot siirretään Tontilta ennen rakentamisen aloittamista. Todetaan tässä yhteydessä, että Tontin poikki kulkeneet vesi- ja viemärijohdot eivät ole enää käytössä. Tontin alueelle jääneiden putkien, kaivojen ym. vesihuoltolaitteiden purkaminen ja poistaminen suoritetaan Ostajien toimesta ja kustannuksella.

20.5 Tonttia palveleva vesihuolto rakennetaan kadunrakentamisen yhteydessä. Vesihuollon tonttiliittymät/liitoskohdat rakennetaan HSY:n vesihuollon yleisten toimitusehtojen mukaisesti. Tontin vesihuollon sopimukset Ostajat neuvottelevat suoraan HSY Veden kanssa.

20.6 Sprinkler-sammutusjärjestelmien kaikki kustannukset, mukaan lukien tarvittavat sammutusvesialtaat ja -pumppaamot, ovat Tontin vastuulla olevia kustannuksia. Kaupunki ei ole vastuussa HSY:n sprinkler-vesilähteiden riittävyydestä eikä rengasjohtoverkosta.

20.7 Tontti huolehtii hulevesien pidätyksestä Tontille annettujen ohjearvojen mukaisesti. Tontti vastaa kustannuksellaan Tontille tulevista hulevesilaitteista, -rakenteista, viherkatoista ja imeytysaltaista. Tontille mahdollisesti tulevat hulevesijärjestelmät liitetään Ostajien toimesta ja kustannuksella hulevesiviemäreihin.

20.8 Pohjaveden hallintasuunnitelma on hyväksytettävä kaupungin geotekniikkayksiköllä. Vedentiiviitä kellarin rakenteita ei vaadita, salaojiin kertyvät perusvedet voidaan pumpata osana hulevesien hallintaratkaisua. Rakennuskaivannon alueelta lopputilanteessa pumpattavien vesien määrää pitää rajoittaa moreeni- tai bentoniittipadolla niin, ettei ympäristökeskuksen hyväksymiä raja-arvoja ylitetä.

20.9 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen puolesta on mahdollista sijoittaa korttelin 23196 alueelle lämpökaivoja liitteen 6 osoittamalle alueelle. Liikenne- tai rata-alueiden läheisyydestä johtuen lämpökaivosuunnitelmille tulee tarvittaessa hankkia asianmukainen Liikenneviraston hyväksyminen sekä myös kaikki muut tarvittavat viranomaisluvat.

20.10 Kaupunki rakentaa lopullisen linja-autoterminaalin kauppakeskuksen pohjoispuolelle siten, että se on käyttöönotettavissa Hypermarketkeskuksen IA-vaiheen kaupalliseen avaukseen mennessä.

21. Väliaikaiset liikennejärjestelyt

21.1 Kaupunki pyrkii ensisijaisesti toteuttamaan Vantaankoskentien ja sillan rakentamisen katkaisemalla Vantaankoskentien liikenteen noin 18 kuukauden ajaksi ja siirtämällä sen kautta kulkevan liikenteen kokonaisuudessaan Keimolantielle. Mikäli Kaupunki ei saa ELY-keskukselta lupaa em. liikennejärjestelyille, se rakentaa korvaavan tilapäisen liikenneyhteyden Vantaankoskentien länsipuolelle.

21.2 Kaupunki on valmis aloittamaan em. väliaikaiset liikennejärjestelyt sen jälkeen, kun lopullinen tonttikauppa on tehty. Liikenteen siirron ajankohdasta ilmoitetaan Ostajille kirjallisesti 6 kk etukäteen. Liikenteen siirron aikaisin ajankohta on 1.6.2016. *(Rakentamisvelvoitteen laskenta alkaa tästä Vantaankoskentien liikenteen siirrosta muulle reitille.)*

21.3 Työmaaliikenteelle sallitut ajoreitit ja niiden käyttöönoton aikataulut on esitetty liitteessä 5. Sen mukaisesti Tontin kaivu- ja muut rakennustyöt on mahdollista aloittaa ilman kunnallistekniikasta johtuvia viivytyksiä, kun kaava on tullut voimaan ja sopimukset, suunnitelmat sekä tarvittavat luvat ovat kunnossa.

21.4 Kaikissa työ- ja toteuttamissuunnitelmissa on huomioitava viereisillä tonteilla samanaikaisesti käynnistyvät rakennustyömaat sekä Kaupungin teettämät katu-, silta-, linja-autoterminaali- ym. kunnallistekniset työkohteet.

22. Uusi silta ja kadun siirto, maksettavat ulkoisen kunnallistekniikan korvaukset

22.1 Kaupunki sitoutuu rakentamaan asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 230800 mukaisen uuden kadun (Vantaankoskentie) ja sillan Kehäradan yli siten, että liikenne on siirrettävissä uudelle sillalle ja katulinjaukselle viimeistään Hypermarketkeskuksen IA-vaiheen kaupalliseen avaukseen mennessä. Kaupunki voi tehdä rakentamisen aloituspäätöksen ja aloittaa rakentamisen vasta sen jälkeen, kun Ostajat ovat maksaneet kaupungille 22.2-kohdan mukaisen korvauksen ja antaneet 22.3-kohdan mukaisesta korvauksesta Kaupungin hyväksymän vakuuden.

22.2 Ostajat sitoutuvat maksamaan Kaupungille Maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen (ulkoinen kunnallistekniikka) kustannusten korvauksena uuden sillan rakentamisesta ja kadun siirrosta kuusisataatuhatta (600 000) euroa tämän kauppakirjan allekirjoituksen yhteydessä. Kunnallistekniikan korvaus on arvonlisäveroton maksu.

22.3 Toisen rakennusvaiheen (Varausalue) osalta Ostajat sitoutuvat maksamaan Kaupungille ulkoisen kunnallistekniikan korvauksena kaksisataatuhatta (200 000) euroa. Tämä korvaus on arvonlisäveroton maksu. Tämä myöhemmin maksettava korvaus sidotaan elinkustannusindeksiin (1951:10 = 100). Perusindeksinä on Hypermarketkeskuksen IA-vaiheen korvauksen maksuajankohdan indeksipisteluku ja vertailuindeksinä myöhemmän korvauksen maksuhetkellä tiedossa oleva indeksipisteluku. II-vaiheen korvaus maksetaan Varausalueen tonttikaupan yhteydessä, kuitenkin viimeistään kuuden (6) vuoden kuluessa sillan ja katujärjestelyjen valmistumisesta.

23. Kauppakeskuksen puolelle ehdotetut liityntäpysäköintipaikat

NCC ja Skanska ovat ehdottaneet Kaupungille selvitettäväksi kortteliin 23196 tontille 7 suunnitellun pysäköintilaitoksen soveltuvuutta myös liityntäpysäköinnin käyttöön. Kaupunki ja Ostajat voivat ottaa kantaa esitykseen sen jälkeen, kun pysäköintilaitoksen hankepäätökset on tehty ja suunnitelmat edistyneet riittävän pitkälle sekä HSL:n maksu- ym. linjaukset ovat selvinneet.

24. Irtaimisto

Tätä kauppaa ei seuraa mitään irtaimistoa eikä irtaimen omaisuuden myymisestä ole tämän kaupan yhteydessä tehty eri sopimusta.

25. Vastuu sopimusvelvoitteista

Ruokakesko Oy ja Helsingin Osuuskauppa Elanto vastaavat tämän kauppakirjan Ostajia koskevista sopimusvelvoitteista kumpikin 50 %:n osuudella.

26. Erimielisyyksien ratkaiseminen

Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista sopijapuolet eivät pääse neuvotteluteitse yksimielisyyteen, ratkaistaan Vantaan käräjäoikeudessa.

Tätä kauppakirjaa on laadittu neljä (4) yhtäpitävää kappaletta, yksi Vantaan kaupungille, yksi Helsingin Osuuskauppa Elannolle, yksi Ruokakesko Oy:lle ja yksi julkiselle kaupanvahvistajalle.

III MUUT ESISOPIMUKSEN SOPIMUSEHDOT

1. Kauppakeskuksen omistajarakenne

Mikäli Hoke ja Kesko yhdessä päättävät muuttaa hypermarketkeskuksen omistuspohjan sijoittaja-omisteiseksi, on Kauppakeskuksen I-vaiheen omistajalla ensioikeus neuvotella koko kauppakeskuksen omistusratkaisusta Hoken ja Keskon kanssa. Kaupunki antaa osaltaan hyväksymisensä tälle yhden sijoittajatahon omistajarakenteelle.

2. Kauppahinta

Kauppahinta on seitsemänmiljoonaa viisisataaneljäkymmentäkahdeksantuhatta neljäsataaseitsemänkymmentäkaksi (7 548 472) euroa sidottuna elinkustannusindeksiin (1951:10=100) kauppakirjan ehdon nro 1 mukaisesti.

Kauppahinnasta seitsemänsataaviisikymmentäneljätuhatta kahdeksansataaneljäkymmentäseitsemän ja 20/100 (754 847,20) euroa on maksettu tilisuorituksena Kaupungin rahalaitostilille ennen tämän kiinteistökaupan esisopimuksen allekirjoitusta (jäljempänä etumaksu).

Mikäli sopimuksen voimassaoloaikana asemakaava ja asemakaavan muutos nro 230800 ei ole tullut voimaan 14.12.2015 päivätyssä muodossaan, niin Kaupunki palauttaa maksetun etumaksun seitsemänsataaviisikymmentäneljätuhatta kahdeksansataaneljäkymmentäseitsemän ja 20/100 (754 847,20) euroa takaisin ilman korkoa.

Mikäli asemakaava ja asemakaavan muutos on tullut voimaan, mutta kiinteistökauppaa ei allekirjoiteta sopimuksen voimassaoloaikana siitä syystä, että Kesko ja/tai Hoke ei ole tehnyt kohdassa I b mainittua investointipäätöstä tai mikäli jäljempänä kohdassa III/3 mainittuja vahvistuksia korttelin 23196 tontin 7 omistajilta (NCC ja Skanska) ei ole saatu alkuperäisessä 12+6 kuukauden tai III/3. mukaisesti enintään 33 kuukaudella jatketussa määräajassa, niin Kaupunki palauttaa Keskolle ja Hokelle yhteensä 50 % etumaksusta ilman korkoa kolmesataaseitsemänkymmentäseitsemäntuhatta neljäsataakaksikymmentäkolme ja 60/100 (377 423,60) euroa.

Mikäli kiinteistökauppaa ei allekirjoiteta sopimuksen voimassaoloaikana muusta syystä, Kaupunki palauttaa maksetun etumaksun seitsemänsataaviisikymmentäneljätuhatta kahdeksansataaneljäkymmentäseitsemän ja 20/100 (754 847,20) euroa takaisin ilman korkoa.

3. Esisopimuksen voimaantulo ja lakkaaminen

Tämä esisopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet. Lopullinen kauppakirja tehdään kuuden (6) kuukauden kuluessa siitä, kun kohdassa I mainitut kaupan edellytykset ovat täyttyneet.

Kuitenkin mikäli Ostajat eivät ole vuoden kuluessa asemakaavan ja asemakaavan muutoksen voimaantulosta

1) antaneet NCC:lle ja Skanskalle vahvistusta toteuttaa ja avata vähintään yhteensä 16 000 k-m^2 hypermarketteja ja
2) saaneet korttelin 23196 tontin 7 omistajilta (NCC ja Skanska) vahvistusta siitä, että Kauppakeskuksen I-vaiheen liiketiloista on vuokrattu:
    a. vähintään 50 % vuokrattavasta pinta-alasta tai
    b. Kauppakeskuksen I-vaiheen sijoittajasopimuksessa mahdollisesti rakentamisen käynnistämisen edellytykseksi määritelty edellä

mainittua suurempi osuus, joka voi kuitenkin olla enintään 80 % vuokrattavasta pinta-alasta ja

c. joka tapauksessa on vähintään 15 000 h-m^2 vuokrattavaa pinta-alaa, ja

3) saaneet lisäksi korttelin 23196 tontin 7 omistajilta (NCC ja Skanska) vahvistettua tietoa Hypermarketkeskuksen IA -vaiheen kanssa yhteisen avaamisajankohdan varmistavasta toteutusaikataulusta

niin lopullisen kauppakirjan tekemisen takarajaa siirretään Ostajien niin vaatiessa kunnes em. vahvistukset on annettu ja saatu, kuitenkin enintään 33 kuukaudella. Kauppakirjan tekemisen takarajaa siirrettäessä tämän kohdan mukaisesti, tulee lopullinen kauppakirja allekirjoittaa kuitenkin 3 kuukauden kuluessa siitä, kun tämän kappaleen kohtien 1-3 mukaiset kaikki vahvistukset on saatu ja annettu.

Esisopimus lakkaa olemasta voimassa, kun

- kaupunginvaltuusto ei ole hyväksynyt asemakaavaa ja asemakaavan muutosta nro 230800 sen 14.12.2015 päivätyssä muodossaan kahdessa (2) vuodessa tämän sopimuksen allekirjoittamisesta tai
- kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 230800 sen 14.12.2015 päivätyssä muodossaan kahdessa (2) vuodessa tämän sopimuksen allekirjoittamisesta ja asemakaava ja asemakaavan muutos on tullut voimaan, mutta kaupan kohdan I mukaiset muut edellytykset (investointipäätökset) eivät ole täyttyneet yhden (1) vuoden kuluessa tai edellä kuvatusti enintään 33 kuukaudella jatketussa määräajassa asemakaavan ja asemakaavan muutoksen voimaantulosta tai
- lopullinen kauppakirja on allekirjoitettu tai
- kauppakirjan allekirjoittamisen edellytykset ovat täyttymättä 31.12.2022.

Selvyyden vuoksi kuitenkin todetaan, että mikäli kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 230800 kahden (2) vuoden kuluessa tämän esisopimuksen allekirjoittamisesta, mutta kaupunginvaltuuston asemakaavan ja asemakaavan muutoksen hyväksymispäätöksestä on valitettu, pysyy tämä esisopimus siinä tapauksessa voimassa 31.12.2022 asti. Mikäli mainittu valitus on lainvoimaisesti ratkaistu ja asemakaava ja asemakaavan muutos on tullut voimaan 31.12.2022 mennessä, tämä sopimus on voimassa kuusi (6) kuukautta asemakaavan ja asemakaavan muutoksen voimaantulosta, jonka aikana lopullinen luovutuskirja on allekirjoitettava.

Mikäli kaupunginvaltuusto on hylännyt asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 230800 sen 14.12.2015 päivätyssä muodossaan, tämä sopimus raukeaa.

Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen, tämä sopimus raukeaa.

Kumpikaan osapuoli ei esitä tämän esisopimuksen lakkaamisen tai raukeamisen takia minkäänlaisia korvausvaatimuksia toisiaan kohtaan ottaen huomioon, mitä edellä kohdassa III/2 on sanottu etumaksun palautuksesta.

4. Erimielisyyksien ratkaiseminen

Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista osapuolet eivät pääse neuvotteluteitse yksimielisyyteen, ratkaistaan Vantaan käräjäoikeudessa.

Tätä esisopimusta on laadittu neljä (4) yhtäpitävää kappaletta, yksi Vantaan kaupungille, yksi Ruokakesko Oy:lle, yksi Helsingin Osuuskauppa Elannolle ja yksi julkiselle kaupanvahvistajalle.

Vantaalla 4. päivänä joulukuuta 2015

Vantaan kaupungin
puolesta valtakirjalla

[redacted]

Kai Ketelimäki
kiinteistöpäällikkö

Ruokakesko Oy:n
puolesta valtakirjalla

[redacted]

Antti Palomäki
aluejohtaja

Helsingin Osuuskauppa Elannon
puolesta valtakirjalla

[redacted]

Jyrki Karjalainen
kiinteistöjohtaja

Julkisena kaupanvahvistajana todistan, että kiinteistöpäällikkö Kai Ketelimäki valtakirjalla Vantaan kaupungin puolesta, aluejohtaja Antti Palomäki valtakirjalla Ruokakesko Oy:n puolesta ja kiinteistöjohtaja Jyrki Karjalainen valtakirjalla Helsingin Osuuskauppa Elannon puolesta ovat allekirjoittaneet tämän esisopimuksen ja että he ovat olleet yhtä aikaa läsnä esisopimusta vahvistettaessa. Olen tarkistanut allekirjoittajien henkilöllisyyden ja todennut, että sopimus on tehty maakaaren 2 luvun 1 §:ssä säädetyllä tavalla.

Vantaalla 4. päivänä joulukuuta 2015

[redacted]

Julkinen kaupanvahvistaja

Orvo Valtonen
Maanmittausteknikko
0927/16

LIITTEET:
Liite 1: Kivistön kaupunkikeskus 1, nro 230800, asemakaava- ja asemakaavan muutoksen kartta, pvm 14.12.2015
Liite 2: Kaupan kohde, määräalat määräaloista 92-413-7-2-M602 ja 92-409-3-131-M501
Liite 3: Kivistön kaupunkikeskuksen ohjeelliset suunnitelmat IA-, IB- ja II-vaihe, 19.11.2015
Liite 4: Katujen valmistumisajat liikenteelle
Liite 5: Työmaaliikenteelle sallitut /ohjeelliset liikenneyhteydet katualueilta
Liite 6: Lämpökaivojen ohjeellinen alue

VALTAKIRJA

Vantaan kaupunginhallitus valtuuttaa kiinteistöpäällikkö Kai Ketelimäen allekirjoittamaan Vantaan kaupungin puolesta esisopimuksen Ruokakesko Oy:n ja Helsingin Osuukauppa Elannon kanssa. Esisopimus koskee Vantaan kaupungin 23. kaupunginosan (Kivistö) seuraavia määräaloja: Kaupungin omistama osuus asemakaavan mukaisesta C-korttelin 23196 tontista nro 8 seuraavasti: noin 18 743 m^2:n suuruinen määräala määräalasta 92-413-7-2-M602 ja noin 2 461 m^2:n suuruinen määräala määräalasta 92-409-3-131-M501.

Kaupunginhallitus on päättänyt esisopimuksesta kokouksessaan 30.11.2015 § 23.

Vantaalla 2. päivänä joulukuuta 2015

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

[redacted]

Kari Nenonen
kaupunginjohtaja

[redacted]

Juha Myllymäki
kaupunginlakimies

VALTAKIRJA

Valtuuttaja	Helsingin Osuuskauppa Elanto
Valtuutettu	Jyrki Karjalainen
Valtuutus	Valtuutamme valtuutetun puolestamme solmimaan kiinteistökaupan esisopimuksen, jolla Helsingin Osuuskauppa Elanto - yhdessä Ruokakesko Oy:n kanssa - perustettavan yhtiön lukuun sitoutuvat esisopimuksessa todettujen ehtojen täytyttyä ostamaan Vantaan kaupungilta Vantaan kaupungin 23. kaupunginosan (Kivistö) seuraavat määräalat:

Kaupungin omistama osuus asemakaavan ja asemakaavan muutoksen mukaisesta C-korttelin 23196 tontista nro 8 seuraavasti

- noin 18 743 m^2:n suuruinen määräala määräalasta 92-413-7-2-M602 ja
- noin 2 461 m^2:n suuruinen määräala määräalasta 92-409-3-131-M501

Valtuutettu on oikeutettu allekirjoittamaan esisopimuksen ja tekemään muut esisopimuksen solmimisen edellyttämät toimet.

Helsingissä 3.12.2015

HELSINGIN OSUUSKAUPPA ELANTO

[redacted] [redacted]

Juha Eronen Mika Lehmusvuori

VALTAKIRJA

Valtuutamme johtaja Antti Palomäen allekirjoittamaan esisopimuksen, jolla Ruokakesko Oy sitoutuu yhdessä Helsingin Osuuskauppa Elannon kanssa ostamaan Vantaan kaupungilta perustettavan yhtiön lukuun yhteensä 7.548.472,00 euron kauppahinnalla noin 18743 neliömetrin suuruisen määräalan määräalasta 92-413-7-2-M602 ja noin 2461 neliömetrin suuruisen määräalan määräalasta 92-409-3-131-M501 sen jälkeen, kun asemakaava, asemakaavan muutos ja tonttijako nro 230800, Kivistön Kaupunkikeskus 1, on tullut voimaan.

Helsingissä, joulukuun 3. päivänä 2015

RUOKAKESKO OY

[redacted]

Juhani Rontu

[redacted]

Markku Jantunen

33 § Esisopimuksen jatkoaika kiinteistön kaupasta / Kivistön kauppakeskuksen I-vaihe /NCC Property Development Oy ja Skanska Talonrakennus Oy

VD/5009/10.00.01.05/2015
HP/GK/AV

Tarkoituksena on myöntää puoli vuotta jatkoaikaa Kivistön kauppakeskuksen esisopimukselle.

Viimeisen vuoden aikana NCC Property Development Oy ja Skanska Talonrakennus Oy sekä toisaalta Ruokakesko Oy ja Helsingin Osuusliike Elanto ovat neuvotelleet esisopimuksen mukaisista ehdoista. Kuitenkaan esisopimuksen mukaisia ehtoja rakentajien ja kauppiaiden välillä ei ole toteutunut. NCC Property Development Oy ja Skanska Talonrakennus Oy eivät ole antaneet Helsingin Osuuskauppa Elannolle ja Ruokakesko Oy:lle vahvistusta siitä, että Kauppakeskuksen I-vaiheen liiketiloista olisi vuokrattu 50 % ja vähintään 15 000 h-m². NCC Property Development Oy ja Skanska Talonrakennus Oy eivät ole myöskään saaneet Helsingin Osuuskauppa Elannolta ja Ruokakesko Oy:lta vahvistusta kahden hypermarketin toteutuksesta, minkä laajuus olisi yhteensä vähintään 16 000 k-m². Myöskään yhteisen avaamisajankohdan varmistavasta toteutusaikataulusta osapuolet eivät ole antaneet toisilleen vahvistettua tietoa.

Kaupungin osalta edellytyksenä on ollut, että asemakaava on tullut voimaan. Kaupungin osalta lopullisen kauppakirjan edellytykset ovat täyttyneet. Lisäksi kaupunki on aloittanut alueen katujen ja uuden kehäradan ylittävän sillan rakentamisen. Pääosiltaan katu-urakat valmistuvat ensi vuoden loppuun mennessä.

Asemakaava ja asemakaavan muutos tulivat voimaan 24.8.2016 ja vahvistukset tuli antaa vuoden kuluessa asemakaavan voimaantulosta. Aikaa nyt on kulunut yli kaksi vuotta. Esisopimuksen mukaan lopullisen kauppakirjan tekemisen takarajaa siirretään NCC Property Development Oy:n ja Skanska Talonrakennus Oy:n niin vaatiessa, kunnes em. vahvistukset on annettu ja saatu, kuitenkin enintään 33 kuukaudella eli 24.5.2020 asti. Kaupunginhallitus siirsi 12.6.2017 takarajaa yli 16 kuukaudella 31.12.2018 asti.

Kaupunki sekä NCC Property Development Oy ja Skanska Talonrakennus Oy ovat käyneet neuvotteluja kauppakeskuksen toteuttamiseksi. Vielä ei ole edellytyksiä laajan kauppakeskuksen rakentamiselle, koska Kivistön asukasmäärä on siihen vielä liian pieni.

NCC Property Development Oy ja Skanska Talonrakennus Oy ovat pyytäneet 5.12.2018 päivätyllä kirjeellään esisopimuksen jatkamista 30.6.2019 saakka.

Yhtiöiden tarkoituksena on jatkaa neuvotteluita mahdollisuudesta solmia maanvuokrasopimus osto-optiolla paikallispalveluiden tarvitsemasta osasta (määräala) alkuperäistä tonttia, johon olisi mahdollista rakentaa tässä vaiheessa kauppakeskuksen ensimmäinen vaihe, jonka koko olisi 12 000–15 000 k-m². Tällä turvattaisiin kivistöläisille kaupalliset ja julkiset peruspalvelut.

Yhtiöt pyytävät Vantaan kaupunkia myös vahvistamaan kirjeensä liitteenä olevat kaupungin kanssa neuvotellut maanvuokrasopimuksen pääehdot sijoittajamyyntiä varten. Yhtiöt ovat esittäneet kirjeensä liitteenä kauppakeskuksen vaiheistuksen periaatteet sekä kaupungin palvelutilojen tilajärjestelyt. Kirjeessään yhtiöt esittävät rakentamiseen tarvittavan määräalan vuokraamista ja liitteenä on esitetty maanvuokraehtojen yleisperiaatteet, joissa on esitetty mm. seuraavaa: vuokra-aikaa ja sen jatkamista,

vuokran suuruutta, tontinosan osto-oikeutta, rakentamisvelvoitetta, laajennusvaiheiden vuokra- ja ostomahdollisuutta, tontin 23192-1 käyttöä, vuokrasuhteen päättymistä ja sopimussakkoa.

NCC Property Development Oy:n ja Skanska Talonrakennus Oy:n Kivistön kauppakeskuksen kiinteistökaupan esisopimusta ja sen jatkoaikaa on aiemmin käsitelty kaupunkisuunnittelulautakunnassa (1.6.2015 § 21) ja kaupunginhallituksessa (15.6.2015 § 28, 30.11.2015 § 22 ja 12.6.2017 § 22)

Hallintosäännön 9. luvun 1 §:n 36 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää maankäyttö- ja kaavoitussopimuksista.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 33

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) siirtää NCC Property Development Oy:n ja Skanska Talonrakennus Oy:n pyynnöstä Kivistön kauppakeskusta koskevan lopullisen kauppakirjan tekemisen takarajaa enintään 30.6.2019 asti,

b) pitää Kivistön terveysaseman ja kirjaston vuokrakauden alkamisen takarajana edelleen 31.12.2020, ja

c) merkitä tiedoksi NCC Property Development Oy:n ja Skanska Talonrakennus Oy:n lähettämä kirje liitteineen.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsenet Lauri Kaira, Faysal Abdi ja Mika Niikko poistuivat yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- NCC Property Development Oy:n ja Skanska Talonrakennus Oy:n kirje 5.12.2018 ja sen kolme liitettä: maanvuokrasopimuksen pääehdot (liite 1), vaiheistuskaaviot (liite 2) sekä kaupungin palvelutilojen tilajärjestelyt (liite 3).
- 4.12.2015 allekirjoitettu esisopimus kiinteistön kaupasta ja NCC Property Development Oy:n ja Skanska Talonrakennus Oy:n kanssa

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala sekä tiedoksi rakennusvalvonta

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, puh. 050 312 1680, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
projektijohtaja Gilbert Koskela, puh. 050 312 1915, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Vantaan kaupunki
Apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä

Kivistön kauppakeskus – sopimusmääräajan siirtäminen hankkeen uudelleen vaiheistamiseksi

Vantaan Kaupunginhallitus on aiemmin myöntänyt hakijoille lisäaikaa Kivistön kauppakeskuksen kiinteistökaupan solmimiseksi 31.12.2018 saakka. Voimassaolevan esisopimuksen mukaan hakijoilla on vielä oikeus hakea lisäaikaa lopullisen kaupan solmimiseksi.

Olemme hakeneet sijoittajaa Kivistön kauppakeskukselle, mutta alkuperäiselle laajuudelle ei ole toistaiseksi löytynyt sijoittajaa. Sijoittajien keskeisenä huolenaiheena on ollut Kivistön paikallisen ostovoiman matala lähtötaso (vaikkakin alueen asukasmäärä on nousussa).

Olemme neuvotelleet Vantaan kaupungin, HOK Elannon ja Keskon kanssa mahdollisuudesta vaiheistaa kauppakeskushanke siten, että 1. vaiheessa toteutettaisiin 12 000...15 000 k-m2 suuruinen paikallispalveluihin perustuva kauppakeskus, joka olisi myöhemmin laajennettavissa vaiheittain. Paikallispalveluina toteutettaisiin 1. vaiheessa 2 tai 3 supermarkettia, kaupungin terveysasema ja kirjasto sekä täydentäviä palveluita.

Pyydämme Vantaan kaupunkia jatkamaan kiinteistökaupan esisopimuksen voimassaoloa ja sopimuksen määräaikoja 30.6.2019 saakka. Tarkoituksena on jatkaa neuvotteluita mahdollisuudesta solmia maanvuokrasopimus osto-optiolla paikallispalveluiden tarvitsemasta osasta (määräala) alkuperäistä tonttia. Pyydämme Vantaan kaupunkia myös vahvistamaan neuvotellut liitteen mukaiset maanvuokrasopimuksen pääehdot hankkeen sijoittajaneuvotteluita varten.

Hankkeen vaiheistuksen periaatteet on kuvattu liitteessä 2 ja kaupungin palvelutilojen tilajärjestelyt kauppakeskuksen 2. kerroksessa liitteessä 3. Pyydämme Vantaan kaupunkia vahvistamaan, että tilojen vuokrasopimukset voidaan solmia uuden tilajärjestelyn pohjalta.

Tavoittelemme Kivistön kauppakeskuksen 1. vaiheen rakentamisen käynnistämistä vuoden 2019 aikana ja kauppakeskuksen avaamista joulumyyntiin 2020. Esittämällämme uudella vaiheistuksella ja sopimusrakenteella voidaan turvata Kivistön asukkaille 1. vaiheessa peruspalvelut ja samalla säilyttää mahdollisuus kaupallisten palveluiden kasvattamiselle alueen kasvaessa.

Helsingissä 5.12.2018

NCC Property Development Oy

[redacted] [redacted]

Petri Bergström Jukka Manninen

Skanska Talonrakennus Oy

[redacted] [redacted]

Jarkko Muurimäki Jukka Kylliö

Liite 1: Maanvuokrasopimuksen pääehdot
Liite 2: Vaiheistuskaavio
Liite 3: Vantaan kaupungin palvelutilojen tilajärjestelyt

Kivistön kauppakeskus
Ensimmäisen vaiheen maanvuokrasopimus
Koonti pääehdoista kaupunginhallituksen 17.12.2018 käsittelyyn sekä sijoittajamyyntiin

Vuokrauksen kohde
- Vuokrauksen kohde on määräala tontista 92-23-196-7
- Tontille saa asemakaavan mukaan rakentaa 50 000 k-m2, josta enintään 30000 k-m2 liiketiloja ja lisäksi 20000 k-m2 yksityisiä ja julkisia palvelutiloja, ravintoilta ja kahviloita, vapaa-ajan tiloja ja toimistoja

Vuokra-aika
- Vuokra-aika 40 vuotta
- Jatko-oikeus 30 vuotta, mikäli käyttötarkoitus ei muutu

Vuokra
- Vuotuinen vuokra 5 % on vuokra-alueen käytetyn rakennusoikeuden arvosta
- Rakennusaikainen vuokra 50 % em. vuosivuokrasta
- Vuotuinen vuokra on sidottu elinkustannusindeksiin

Rakentamisvelvoite
- Rakentamisvelvoite 10 000 k-m2
- Kauppakeskuksen 1. vaihe on toteutettava 20 kuukauden kuluessa lainvoimaisesta rakennusluvasta

Rakennusaikainen pankkitakaus
- 500 000 € vapautetaan, kun rakentamisvelvoite on täytetty

Oikeus tontin 92-23-196-7 muun osan vuokraamiseen
- oikeus vuokrata samoin ehdoin käypään hintaan kokonaan tai osittain loput tontista
- oikeus käytettävä 10 vuoden kuluessa

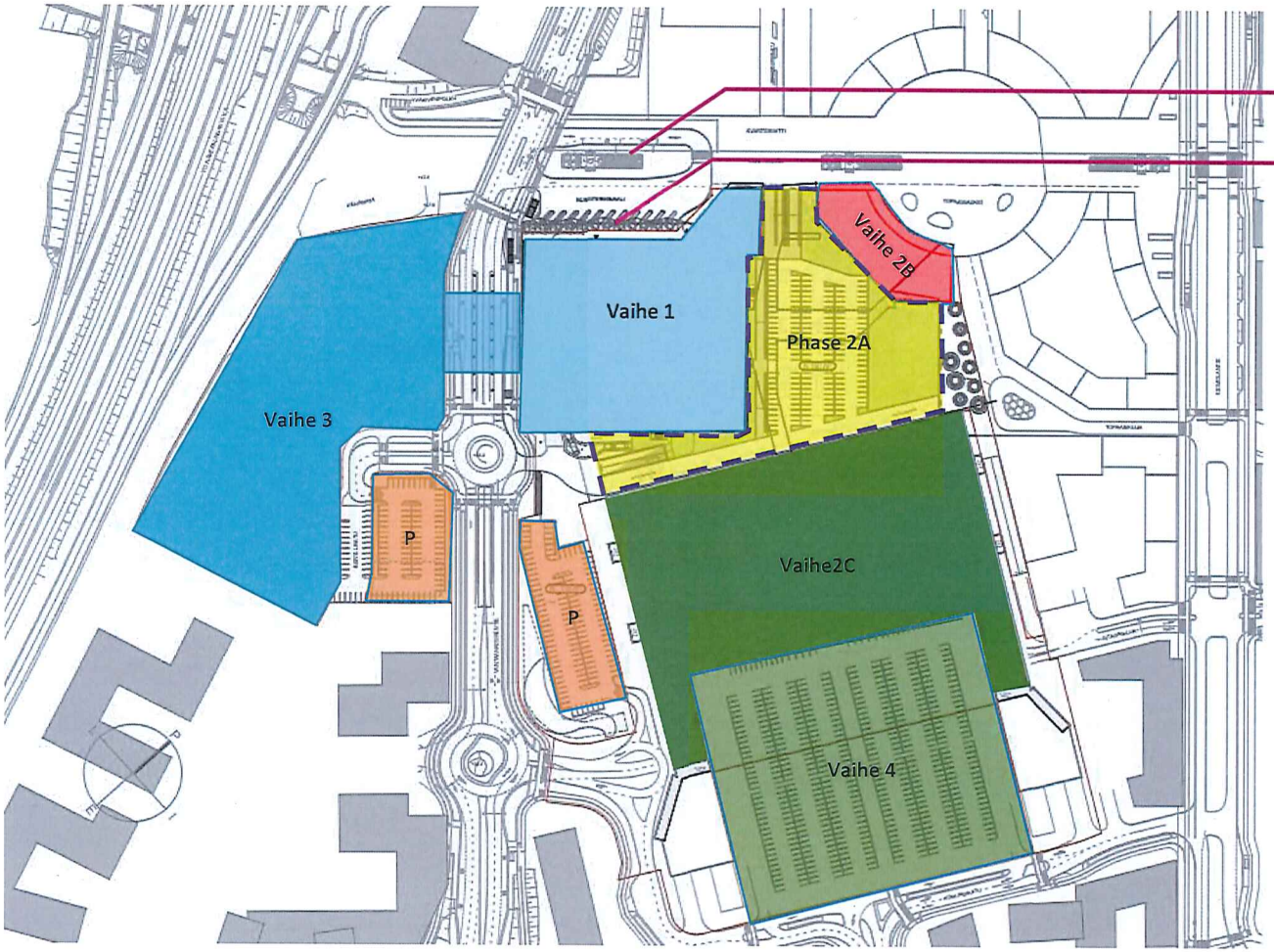
Vuokra-alueen lunastusoikeus
- Oikeus ostaa kukin vuokra-alue, kun vuokralainen on rakentanut tontille vähintään
    - 12000 k-m2 (mikäli 2 päivittäistavarakauppaa ensimmäisessä vaiheessa) tai
    - 15000 k-m2 (mikäli 3 päivittäistavarakauppaa ensimmäisessä vaiheessa)
- Oikeus ostaa koko tontti, kun vuokralainen on rakentanut tontille vähintään 30000 k-m2

Tontin 23192-1 käyttö (moottoritien varressa oleva C -tontti)
- Kaupunki on velvollinen neuvottelemaan kauppakeskuksen sijoittajan kanssa tontin käytöstä, mikäli kaupungilla on tarve ottaa tontti muuhun kuin kauppakeskuksen käyttöön ennen 31.12.2028

Vuokrasuhteen päättyminen
- kun kiinteistö on ostettu tai
- määräajan päättyessä ellei jatketa

Sopimussakko
- 667 000 euron sakko rakentamisvelvoitteen noudattamatta jättämisestä tai vuokra-oikeuden siirtäminen ilman kaupungin lupaa ennen rakentamisvelvoitteen täyttämistä
- muu sopimusrikkomus 50 000 €/kerta

Muuta
- kaupunki toteuttaa linja-autoterminaalin katoksineen
- suunnittelussa ja toteutuksessa on turvattava yhteydet jatkovaiheisiin



Kivistön asema

Bussiterminaali

Vaihe 1
Kivistön kauppakeskus

Vaihe 2A
Kivistön kauppakeskus - laajennus

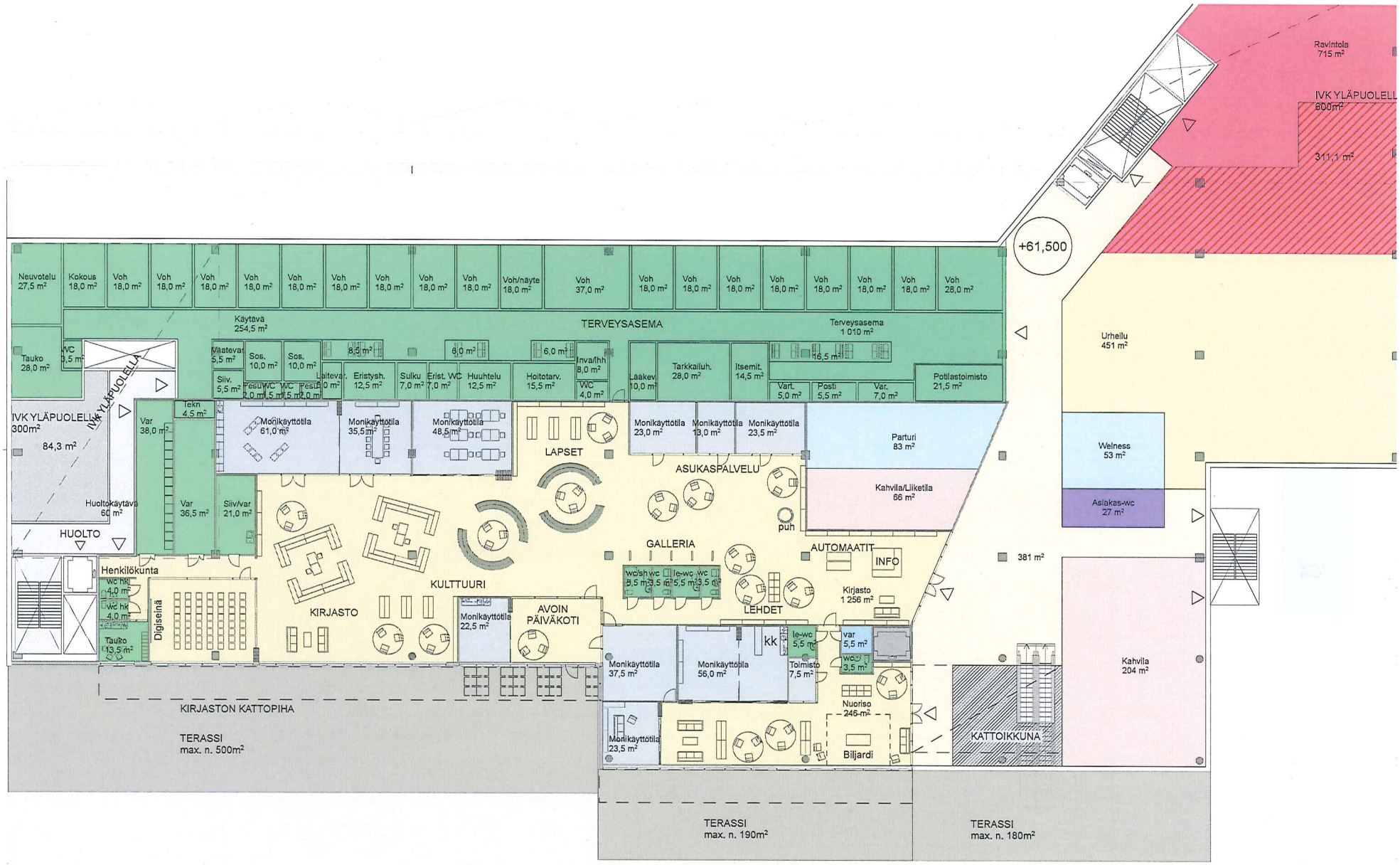
Vaihe 2B Colosseum
Hotelli, toimistoja ja/tai asumista
1. ja 2. kerros sovitettava toiminnallisesti kauppakeskuksen kanssa

Vaihe 2C Hypermarketit

Vaihe 3
Kivistön kauppakeskus - laajennus

Vaihe 4
Laajennusmahdollisuus

Lisäpysäköintimahdollisuudet kauppakeskuksen laajentuessa



0 5 10 20

KIVISTÖN KAUPPAKESKUS NCC SKANSKA

KIRJASTO JA TERVEYSASEMA, KERROS 02 1:300 LUONNOS 3.12.2018

CEDERQVIST & JÄNTTI ARKKITEHDIT SALOMONKATU 17 A 00100 HELSINKI Puh +358 40 8452159 www.cej.fi

LIITE: Kaupunginhallitus 17.12.2018 / 33 §

ESISOPIMUS KIINTEISTÖN KAUPASTA / NCC Property Development Oy ja Skanska Talonrakennus Oy yhteisesti/ ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOS SEKÄ TONTTIJAKO NRO 230800, KIVISTÖN KAUPUNKIKESKUS 1

Tämän esisopimuksen perusteella sitoutuvat tämän sopimuksen allekirjoittaneet osapuolet **Vantaan kaupunki** (jäljempänä Kaupunki) ja **NCC Property Development Oy** (jäljempänä **NCC) ja Skanska Talonrakennus Oy** (jäljempänä **Skanska**) **yhteisesti** tekemään kohdassa I määriteltyjen edellytysten täyttyessä seuraavan sisältöisen kauppakirjan kohdassa II sanotuista alueista ja ehdoilla sekä noudattamaan lisäksi kohdassa III mainittuja ehtoja. NCC ja Skanska ovat yhdessä jäljempänä **Ostajat.**

SOPIMUKSEN TAUSTAA

Kaupunki käynnisti huhtikuussa 2012 Kaupunkikeskuksen toteuttajien valinnan Kivistön uuteen keskustaan, Kehäradan juna-aseman eteläpuolelle. Eri toimijoiden tarjoutumisaineiston vertailun ja tarkentavien neuvottelujen jälkeen kaupunginhallitus valitsi kaavavaiheen kehittäjä- ja toteuttajakumppaneiksi NCC:n ja Skanskan sekä päätti 15.4.2013 antaa yhteisen suunnitteluvarauksen liike-, toimisto- ja palvelukeskuksen sekä asuntojen toteuttamiseksi kilpailualueelle. Päätöksen perusteluissa Kaupunki totesi, että yhdistämällä ja yhdessä kehittämällä NCC:n ja Skanskan tekemistä kilpailuehdotuksista on kehitettävissä Kaupungin ja muiden osapuolten tavoitteiden mukainen Kaupunkikeskus. Kaupunginhallitus hyväksyi 2.12.2013 suunnitelmien väliraportin ja vahvisti samalla varauksen jatkumisen 31.12.2014 saakka varauspäätöksen mukaisesti. Kaavasuunnitelmien edistyttyä tavoitteiden mukaisesti kaupunginhallitus jatkoi 17.11.2014 suunnitteluvarauksen voimassaoloa 31.12.2015 asti.

Varauspäätöksen mukaisesti NCC ja Skanska ovat teettäneet Kaupungin ohjauksessa kaavan lähtötiedoiksi tarvittavat arkkitehti- ja muut suunnitelmat yhteistyössä Ruokakesko Oy:n ja Helsingin Osuuskauppa Elannon kanssa, jotka olivat saaneet jo aikaisemmin oman varauksen kaupan suuryksikölle. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 13.10.2014 asemakaavaehdotuksen, asemakaavan muutosehdotuksen ja tonttijakoehdotuksen nro 230800. Kaupunginhallitus päätti 20.10.2014 asettaa asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen aineiston nähtäville ja pyytää siitä lausunnot. Nähtävillä olon jälkeen asemakaavaan tehtiin vähäisiä tarkennuksia. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 1.6.2015 päivätyn asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen 1.6.2015, kaupunginhallitus hyväksyi asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen 15.6.2015. Kaupunginvaltuusto tullee hyväksymään asemakaavaehdotuksen ja asemakaavan muutosehdotuksen kokouksessaan 14.12.2015. Lautakunnan hyväksymä asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen kartta, joka on tarkoitus esitellä kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi 14.12.2015, on liitteenä 1.

Kauppakeskukseen on tulossa myös kaupungin käyttöön osoitettuja julkisen palvelujen tiloja. Sosiaali- ja terveyslautakunta on hyväksynyt 18.5.2015 Kivistön terveysaseman 1. vaiheen tarveselityksen/ hankesuunnitelman (päivätty 30.4.2015). Tekninen lautakunta on hyväksynyt 19.5.2015 Kivistön terveysaseman 1. vaiheen tarveselityksen/hankesuunnitelman ja 7.5.2015 päivätyn vuokrauksen esisopimuksen. Opetuslautakunta on päättänyt 13.4.2015 ja vapaa-ajan lautakunta on päättänyt 14.4.2015 esittää tekniselle lautakunnalle hyväksyttäväksi kirjasto-, nuoriso- ja kulttuuritilan tarveselvitys-hankesuunnitelman (päivätty 18.2.2015). Tekninen lautakunta on hyväksynyt 19.5.2015 Kivistön kirjasto-, nuoriso- ja kulttuuritilan tarveselityksen/hankesuunnitelman ja 11.2015 päivätyn vuokrauksen esisopimuksen. Tarveselvitys-hankesuunnitelmia ja vuokrauksen esisopimuksia on tarkoitus vielä muuttaa, koska kauppakeskuksen suunnittelua edetessä niiden sijainti ja tilaratkaisut ovat muuttuneet. Tavoitteena on, että kukin lautakunta käsittelee ja hyväksyy omalta osaltaan muuttuneet suunnitelmat ja tekninen lautakunta myös vuokrauksen esisopimukset niin, että vuokrausten esisopimukset olisivat allekirjoitettavissa talvella 2016.

Asuntotonttien luovuttamisesta on valmisteltu Kaupungin sekä NCC Rakennus Oy:n ja Skanska Talonrakennus Oy:n kanssa erillinen yhteistoimintasopimus, joka allekirjoitetaan samanaikaisesti tämän sopimuksen kanssa.

NCC:n ja Skanskan suunnitelmissa on varauduttu kauppakeskuksen laajentumiseen. Korttelin 23192 tontin 1 laajennus 40 000 k-m^2 (Varausalue 1) on mahdollista toteuttaa sen jälkeen, kun asemakaavan ja asemakaavan muutoksen mukaiset laajennuskriteerit ovat täyttyneet. Kaupunkikeskuksen koillisnurkan 11 500 k-m^2 (Varausalue 2) voidaan toteuttaa myös I-rakennusvaiheen yhteydessä (tontti 23196/6). Kaupunki on valmistellut tämän sopimuksen kanssa samanaikaisesti molempia laajennusalueita koskevat suunnitteluvaraukset. Varausaluetta 1 on mahdollista käyttää varausaikana mm. pysäköintiin korvausta vastaan.

MÄÄRITELMIÄ

Kivistön kaupunkikeskuksella tarkoitetaan tässä yhteydessä asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksessa nro 230800 junaradan eteläpuolisten korttelien 23195, 23196 ja 23192 alueelle suunniteltua kokonaisuutta, joka sisältää liike-, palvelu- ja viihdetilojen lisäksi asuntoja sekä mahdollisesti myös hotellitiloja. Asemakaavamääräysten mukaisesti korttelissa 23196 tonteille 7 ja 8 saadaan 1. vaiheessa toteuttaa 80 000 k-m^2, josta 60 000 k-m^2 vähittäiskauppaa, kaupan suuryksiköitä ja muita liiketiloja.

Kivistön kaupunkikeskuksen I-vaihe tarkoittaa Kauppakeskuksen I-vaihetta ja Hypermarketkeskuksen IA-vaihetta sekä NCC:lle ja Skanskalle osoitettuja asuntotontteja, kaikkia yhdessä.

Kauppakeskuksen I-vaihe tarkoittaa tontille 23196/7 rakennettavaksi suunniteltua vähintään 20 000 k-m^2 suuruista kauppa-, ravintola-, viihde- ja palvelutiloja sisältävää erikoiskauppaan painottuvaa kauppakeskusosiota.

Hypermarketkeskuksen IA-vaihe tarkoittaa tontille 23196/8 rakennettavaksi suunniteltua Keskon ja Hoken vähintään 18 000 k-m^2:n hypermarketkeskusta, josta enintään 2 000 k-m^2 on muussa kuin hypermarket-käytössä.

Hypermarketkeskuksen IB -vaihe tarkoittaa tontille 23196/8 rakennettavaksi suunnitellun Keskon ja Hoken Hypermarketkeskuksen toista laajuudeltaan enintään 12 000 k-m^2 suuruista vaihetta. Suurin osa Hypermarketkeskuksen IB-vaiheesta käytetään hypermarkettien laajennukseen, mikäli laajennuksen rakentaminen aloitetaan ennen Kauppakeskuksen I-vaiheen ja Hypermarketkeskuksen IA -vaiheen avausta. Laajennuksen sisällölle ei kuitenkaan aseteta muita kuin kaavan asettamat vaatimukset, mikäli laajennuksen rakentaminen aloitetaan kauppakeskuksen I-vaiheen avaamisen jälkeen. Laajennuksen sisällölle ei myöskään aseteta muita kuin kaavan asettamat vaatimukset, mikäli Kauppakeskuksen I-vaihe ei ole avautunut 31.12.2020 mennessä.

Kivistön kaupunkikeskuksen II -vaihe tarkoittaa myöhemmässä vaiheessa rakennettavaksi suunniteltuja Kauppakeskuksen II-vaihetta ja Hypermarketkeskuksen IB- ja II-vaihetta. Niiden rakentaminen voi tapahtua eri aikaan.

Kauppakeskuksen II-vaihe tarkoittaa tontille 23192/1 myöhemmässä vaiheessa toteutettavaksi suunniteltua kauppakeskuksen laajennusta, LPA-tontille 23193/1 rakennettavaksi suunniteltua pysäköintilaitosta sekä tontille 23196/6 toteutettavaksi suunniteltua liike-, hotelli-, asunto- ym. rakennusta. Tontin 23192/1 toteuttaminen on mahdollista vasta sen jälkeen, kun kaavan mukaiset laajennuskriteerit ovat täyttyneet.

Hypermarketkeskuksen II-vaihe tarkoittaa tontille 23196/9 myöhemmin toteutettavaksi suunniteltuja Keskon ja Hoken hypermarketkeskuksen laajennusta, joka on mahdollista toteuttaa vasta sen jälkeen, kun kaavan mukaiset laajennuskriteerit ovat täyttyneet.

I KAUPPAKIRJAN EDELLYTYKSET

Lopullisen kauppakirjan tekemisen edellytyksenä on, että

a) 14.12.2015 päivätty kaupunginvaltuuston hyväksymiskäsittelyssä ollut asemakaava, asemakaavan muutos ja tonttijako nro 230800 Kivistön Kaupunkikeskus 1 on tullut voimaan, liitteenä asemakaavakartta (liite 1),

b) NCC Property Development Oy ja Skanska Talonrakennus Oy yhteisesti (molemmat erikseen) tai kaupungin hyväksymä em. yhtiöiden yhteistyökumppani on tehnyt investointipäätöksen noin 20 000 – 30 000 k-m^2 suuruisen Kauppakeskuksen I-vaiheen rakentamisesta kortteliin 23196 tontille 7,

c) Ruokakesko Oy ja Helsingin Osuuskauppa Elanto tai kaupungin hyväksymä em. yhtiöiden yhteistyökumppani on tehnyt investointipäätöksen noin 18 000 – 30 000 k-m^2 suuruisen Hypermarketkeskuksen IA-vaiheen rakentamisesta kortteliin 23196 tontille 8, johon Ruokakesko Oy ja Helsingin Osuuskauppa Elanto toteuttavat monipuoliset kaupan suuryksiköt, joihin Hypermarketkeskuksen IA-vaiheen avauksessa sijoittuvat yhteensä vähintään 16 000 k-m^2:n suuruiset kaksi hypermarkettia

Lisäksi osapuolet toteavat, että lopullinen kauppakirja voidaan allekirjoittaa jo edellytysten a ja b toteuduttua, jos Ostajat näin ilmoittaa.

Kaupunki on tietoinen, että Ostajilla on tarkoitus hakea Kauppakeskuksen I-vaiheen toteuttajaksi yhteistyökumppanin, joka voi olla Kauppakeskuksen lopullinen omistaja tai toteuttaja. Ko. yhteistyökumppani voi ostaa myös rakentamattoman kaupan kohteen suoraan kaupungilta, eikä Kaupunki voi ole ilman perusteltua syytä kieltäytyä hyväksymästä ko. ostajaa.

II KAUPPAKIRJA

Myyjä: Vantaan kaupunki (y- tunnus 0124610-9), Asematie 7, 01300 Vantaa (jäljempänä **Kaupunki**)

Ostaja: **NCC Property Development Oy** (y-tunnus 1765519-3) ja **Skanska Talonrakennus Oy** (y-tunnus 1772433-9) yhteisesti perustettavan yhtiön lukuun tai kaupungin hyväksymä em. yhtiöiden yhteistyökumppani perustettavan yhtiön lukuun (jäljempänä **Ostajat**)

Kaupan kohde: Vantaan kaupungin 23. kaupunginosan (Kivistö) seuraava kiinteistö: 92-23-196-7, jonka kokonaisrakennusoikeus on 50 000 k-m^2

Kaupan kohde on esitetty ohjeellisesti liitteessä 2.

Kaupan kohde = korttelin 23196 tontti nro 7 = jäljempänä "Tontti"

Tontti on asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi (C). Tontin rakennusoikeus on yhteensä 50 000 k-m^2. Tontille saa kaavamääräysten mukaan sijoittaa yksityisiä ja julkisia palveluja, toimistoja, liiketiloja kuten vähittäiskauppaa (päivittäistavara- ja erikoiskauppaa) ja erikoiskaupan suuryksiköitä. Vähittäiskaupan liiketiloja (päivittäis- ja erikoiskauppaa, erikoiskaupan suuryksiköitä) saa olla enintään 30 000 k-m^2 sekä niiden lisäksi yksityisiä ja julkisia palvelutiloja, ravintoloita ja kahviloita, vapaa-ajan tiloja ja toimistoja enintään 20 000 k-m^2 (jäljempänä Kauppakeskuksen I-vaihe).

Kaavan osoittaman varsinaisen rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa kauppakäytäviä ja porrastiloja, rakennusta palvelevia väestönsuoja-, huolto-, lastaus- ja teknisiä tiloja, maanalaisia huolto-, huoltoajo- ja varastotiloja sekä pysäköintitiloja kaavamääräyksissä tarkemmin osoitetulla tavalla ja määrällä.

Kivistön kaupunkikeskuksen IA-, IB- ja II-vaiheen 19.11.2015 päivätyt ohjeelliset suunnitelmat ovat liitteenä 3.

Kauppakirjan ehdot: Tämän kaupan kaikki ehdot on esitetty tässä kauppakirjassa.

1. Kauppahinta Lopullinen kauppahinta määräytyy käytetyn rakennusoikeuden (k-m^2) perusteella eri kerrosten osalta seuraavasti:

1. ja 2.krs:n tilat:	
– liiketilat, ravintolat ja kahvilat	500 euroa/k-m^2
– yksityiset palvelut	250 euroa/k-m^2
– kirjasto 1.krs:ssa	125 euroa/k-m^2
– terveysasema 2. krs:ssa	125 euroa/k-m2
– 30 000 k-m^2:n ylittävältä osalta muut julkiset palvelut	125 euroa/k-m^2
– vapaa-ajan ja liikuntatilat	175 euroa/k-m^2
– viihde (elokuva, urheilu, peli, tanssi)	175 euroa/k-m^2
3.krs:n tilat:	
– liiketilat	250 euroa/k-m^2
– ravintolat ja kahvilat	250 euroa/k-m^2

- yksityiset palvelut 150 euroa/k-m^2
- julkiset palvelut (terveysasema ym.) 125 euroa/k-m^2
- vapaa-ajan ja liikuntatilat 125 euroa/k-m^2
- viihde (elokuva, urheilu, peli, tanssi) 125 euroa/k-m^2

Lopullinen kauppahinta määritetään kolmannen kauppahinnan osan maksuhetken mukaisista rakennuslupakuvista lasketuista pinta-aloista (k-m^2) ja edellä olevista neliöhinnoista.

Kauppahinta on kuitenkin vähintään 15 000 000 euroa kaikissa tilanteissa.

Kauppahinta maksetaan kolmessa (3) osassa seuraavasti:

1) Ensimmäinen kauppahinnan osa (etumaksu) miljoona kolmesataakolmekymmentäkolmetuhatta kolmesataakolmekymmentäkolme (1 333 333) euroa todetaan maksetuksi 4.12.2015 allekirjoitetun esisopimuksen yhteydessä.

2) Toinen kauppahinnan osa maksetaan tilisuorituksena Kaupungin rahalaitostilille ennen tämän kauppakirjan allekirjoitusta. Toinen kauppahinnan osa on kymmenen miljoonaa (10 000 000) euroa. Ostajat luovuttavat kaupantekotilaisuudessa kolmannen kauppahinnan osan maksamisen vakuudeksi kaupungin hyväksymän vakuuden.

3) Kolmas kauppahinnan osa, joka on vähintään kolmemiljoonaa kuusisataakuusikymmentäkuusituhatta kuusisataakuusikymmentäseitsemän (3 666 667) euroa, maksetaan tilisuorituksena Kaupungin rahalaitostilille viimeistään 31.12.2020. Lopullisen kauppahinnan määräytymisperusteet on esitetty edellä. Maksamattomalle kauppahinnalle maksetaan vuotuista korkoa kaupantekopäivästä lukien ja kertynyt korko maksetaan loppukauppahinnan maksamisen yhteydessä. Korko on 2 % lisättynä 6 kk euribor, kuitenkin vähintään 2 %.

Selvyyden vuoksi todetaan, että etumaksu on kokonaisuudessaan kaksi miljoonaa (2 000 000) euroa ja että samanaikaisesti tämän esisopimuksen kanssa on solmittu Kivistön kaupunkikeskuksen asuinkortteleiden toteuttamista koskeva yhteistyösopimus, jonka yhteydessä on maksettu etumaksuna kuusisataakuusikymmentäkuusituhatta kuusisataakuusikymmentäseitsemän (666.667) euroa.

2. Omistus- ja hallintaoikeus

Tontin omistusoikeus ja hallinta siirtyy Ostajille tämän kauppakirjan allekirjoitushetkellä.

3. Rakentamisvelvoite

Ostajat sitoutuvat rakentamaan Tontille asemakaavan ja asemakaavan muutoksen ja hyväksyttyjen rakennuslupasuunnitelmien mukaisen Kauppakeskuksen I-vaiheen, jonka kerrosala on vähintään 20 000 k-m^2 ja jossa 3. kerroksessa on vähintään 3 000 k-m^2, joka voidaan toteuttaa myös ns. raakatilana, siten, että se on hyväksytty osittaisessa loppukatselmuksessa käyttöön otettavaksi viiden (5) vuoden kuluessa siitä, kun Vantaankoskentien liikenne on siirretty väliaikaiselle kiertotielle kohdan 21.2 ja liitteen 5 mukaisesti pois Tontin alueelta. Liikenteen siirto voi tapahtua aikaisintaan 1.6.2016.

Kaupunki on solminut kiinteistökaupan esisopimuksen yhteydessä pitkäaikaisen (esi-)vuokrasopimuksen noin 1000 m^2:n terveysasematiloista 2. kerroksesta sekä noin 500 m^2:n kirjasto-, kulttuuri- ja nuorisotiloista 1. kerroksesta.

4. Vallintarajoitus

Ostajilla ei ole oikeutta myydä tai muutoin luovuttaa rakentamatonta kaupan kohdetta ilman Kaupungin suostumusta. Kaupunki ei voi ilman perusteltua syytä kieltäytyä antamasta suostumusta.

Kaupunki on tietoinen, että Ostajilla on tarkoitus hakea Kauppakeskuksen I-vaiheen toteuttajaksi yhteistyökumppani, joka voi olla Kauppakeskuksen lopullinen omistaja tai toteuttaja. Ko. yhteistyökumppani voi ostaa myös rakentamattoman Tontin, eikä kaupungilla ole ilman perusteltua syytä kieltäytyä hyväksymästä ko. ostajaa.

Edellä tässä kohdassa sanotulla Tontin luovuttamisella tarkoitetaan myös tämän esisopimuksen kohdassa "ostajat" sanottua perustettavan yhtiön osakekannan luovutusta.

5. Sopimussakko

Mikäli Ostajat eivät täytä tai noudata mitä edellä kohdissa 3 ja 4 on määrätty, ovat Ostajat velvollisia suorittamaan Kaupungille sopimussakkoa yhteensä (miljoona kolmesataakolmekymmentäkolmetuhatta kolmesataakolmekymmentäkolme) (1 333 333) euroa.

Mikäli Ostajat rikkovat tämän kauppakirjan ehtoja muilta osin, kuin kohdissa 3–4 sovittu, Ostajat ovat velvollisia suorittamaan Kaupungille paitsi vahingonkorvausta, sopimussakkoa yhteensä satatuhatta (100 000) euroa.

Sopimussakkoa Kaupunki voi alentaa tai voi luopua sen perimisestä pätevästä syystä ja Kaupungin aiempaa käytäntöä noudattaen.

Osapuolet toteavat, että Tontin rakentamisaikataulu on sidoksissa tontin 8 Hypermarketkeskuksen I-vaiheen rakentamiseen, koska koko kauppakeskus on tarkoituksenmukaista avata samaan aikaan. Näin ollen Keskolle ja Hokelle rakentamisaikatauluun mahdollisesti myönnetty pidennys tulee koskemaan myös Ostajia.

Kaupunki voi kaupungin aiempaa käytäntöä noudattaen antaa perustellusta syystä Ostajille jatkoaikaa rakentamisvelvoitteeseen. Jatkoaikaa ei voida myöntää töiden keskeyttämisen takia.

Perusteltu syy on esimerkiksi, jos yleinen talous-, rahoitusmarkkina- tai muu suhdannetilanne tai Kauppakeskuksen I-vaiheen toteuttamisedellytykset ovat kiinteistö- ja rakennusalalla tai toimitilamarkkinoilla tai kaupan alalla vallitsevan yleisen käsityksen mukaan tämän sopimuksen mukaisena rakentamisajankohtana niin heikot, ettei taloudellisia rakentamisen edellytyksiä rakennettaville toimitiloille ole, koska niihin ei todennäköisesti tulla saamaan sijoittajia, rahoittajia, ostajia ja/tai vuokralaisia normaalein liiketoiminnan kannalta hyväksyttävin ehdoin.

Ostajien pyynnön tulee sisältää perustelut ja selvitykset tarvittavine asiantuntijalausuntoineen sekä arvio lykkäytymisen vaikutuksesta Kauppakeskuksen I-vaiheen toteutusaikaan.

6. Vesihuoltoverkkoon liittyminen

Ostajat sitoutuvat liittämään Tontin ja sille rakennettavat rakennukset yleiseen vesijohtoon, jätevesiviemäriin ja sadevesiviemäriin.

Ostajat sitoutuvat suorittamaan liittymisestä vesi- ja viemäriverkostoon liittymisajankohtana kaupungissa voimassa olevien liittymisehtojen mukaisen liittymismaksun.

Yleiseen vesi- ja viemäriverkostoon liittymisessä ja käytössä noudatetaan muutoin kaupungissa voimassa olevia yleisiä liittymisehtoja ja -määräyksiä.

7. Kohteeseen tutustuminen

Ostajat ovat tarkastaneet Tontin, sen alueen ja rajat sekä tutustuneet alueen maasto-olosuhteisiin. Ostajat ovat verranneet näitä seikkoja kaupan kohteesta esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Ostajilla ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

Ostajat vastaavat rakennushankkeen suunnitteluun liittyvien maaperätutkimusten suorittamisesta sekä maaperän edellyttämistä hankkeen toteuttamiseen liittyvistä rakenteellisista ratkaisuista.

8. Maaperä

Kaupungin ilmoituksen mukaan tontilla ei ole aiemmin harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista.

Mikäli rakennettaessa kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän puhdistamiseen, Ostajat ovat velvollisia välittömästi ottamaan yhteyttä Kaupunkiin, jotta tarvittavasta menettelystä voidaan sopia.

Tällöin Kaupunki vastaa pilaantuneiden maa-ainesten poistamisesta ja siitä aiheutuvista tavanomaisiin maanrakennuskustannuksiin nähden ylimääräisistä kustannuksista ja työn tekemisestä sovitaan erikseen.

9. Asiakirjoihin tutustuminen

Ostajat ovat tutustuneet kaupan kohdetta koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisterinote, kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartat.

Ostajat ovat tietoisia Kehäradan toteutussuunnitelmista ja niiden hankkeelle aiheuttamista rajoituksista. Tontin raja kulkee rautatiealueen reunalla siten, että kaikki rautatien vaatimat kantavat rakenteet, laitteet ja kalustot sijaitsevat rautatiealueella eivätkä ne rajoita kiinteistön kohteen käyttöä. Vaikka tontin rakenteita ei suunniteltaisi tuettavan Kehäradan tukimuureihin eikä siltaperustuksiin, on rakennettaessa rautatiealueen välittömässä läheisyydessä kuitenkin huomioitava Liikenneviraston turvallisuusohjeet ja laadittava ohjeiden edellyttämä riskienhallintasuunnitelma Liikenneviraston hyväksyttäväksi.

Kaavamääräykset edellyttävät, että Kehäradan läheisyydessä esitetään selvitys rakennuslupahakemuksen yhteydessä siitä, miten raideliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat on otettu huomioon rakennuksen suunnittelussa. Runkomelu- ja tärinähaittojen torjuminen ei saa vaikeuttaa rautatiealueen teknisiä järjestelmiä eikä rakenteita. Suunnitelma tulee hyväksyttää kuntatekniikan keskuksessa ja liikennevirastossa.

Ostajat ovat tutustuneet myös naapuritontteja koskeviin kaavakarttoihin ja kaavamääräyksiin sekä myöhemmin kaavoitettaviin lähialueisiin ja niiden olemassa oleviin suunnitelmiin.

Ostajien muut velvollisuudet

10. Kaupan kohteeseen kohdistuvista veroista ja muista maksuista, joiden maksuunpanon perusteena on tämän kauppakirjan allekirjoituspäivän jälkeinen aika, vastaavat Ostajat. Ne verot ja maksut, joiden peruste on kauppaa edeltävältä ajalta, kuuluvat Kaupungin vastattaviksi.

11. Ostajat laativat tämän sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen Tontille Kaupungin johdolla ja yhteistyössä Taiteen konseptin, jonka kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyy ennen rakennuslupien myöntämistä. Velvoite sisältyy asemakaavamääräyksiin ja tarkemmat työohjeet on annettu kaavasuunnittelun yhteydessä.

12. Ostajien velvollisuus pitää kunnossa ja puhtaana kaupan kohteeseen rajoittuva katu- ja yleinen alue määräytyy sen mukaan, kuin laissa kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta säädetään ja asianomaisessa kunnallisessa säännössä määrätään.

13. Kaupungilla on oikeus sijoittaa Tontille sekä Tontille rakennettavaan rakennukseen tarpeelliset johdot, laitteet ja kiinnikkeet sekä ulottaa tarvittaessa Tontille kadun katuluiskat korvauksetta ilman eri sopimusta. Johdot, laitteet ja kiinnikkeet jäävät joko kaupungin tai em. johtojen ja laitteiden omistajien omistukseen ja ylläpitoon. Asennus- ja rakentamistöiden jälkeen Kaupunki on velvollinen saattamaan Tontin sellaiseen kuntoon, missä se oli ennen tällaisiin sijoittamistoimiin ryhtymistä ja joka ei ole välttämätöntä seurausta itse sijoitettujen johtojen, laitteiden, kiinnikkeiden tai katuluiskien pysyvästä käyttämisestä.

Ostajille korvataan edellä mainituista toimenpiteistä aiheutuva suoranainen vahinko.

14. Kaupungilla on oikeus Ostajia enempää kuulematta siirtää tähän kauppakirjaan perustuvat, vesihuolto- ja kaukolämpölaitteita koskevat oikeutensa ja velvollisuutensa jo perustetulle tai mahdollisesti perustettavalle julkis- tai yksityisoikeudelliselle vesihuoltoyhtymälle tai kaukolämmön osalta alueella toimivalle energiayhtiölle.

15. Kaupan kohdetta ei saa käyttää muuhun kuin asemakaavan ja asemakaavan muutoksen ja tämän kauppakirjan mukaisiin tarkoituksiin, eikä kaupan kohteessa saa harjoittaa toimintaa, joka savulla, hajulla, melulla tai muulla tavoin kohtuuttomasti häiritsee ympäristöä.

16. Ostaja sitoutuu ottamaan edellä kohdissa 6–15 sekä 19–23 mainitut sopimusehdot kaupan kohdetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin. Mikäli kaupan kohde luovutetaan Kaupungin suostumuksella rakentamattomana, on myös kohtien 3-5 ehdot otettava luovutuskirjaan.

17. Tästä kaupasta menevän varainsiirtoveron maksavat Ostajat.

18. Kiinnitykset Kaupunki luovuttaa Tontin velkakiinnityksistä ja muista niihin verrattavista rasituksista ja rasitteista vapaana.

19. Perustettavat rasitteet, käyttöoikeudet ym. luvat

Osapuolet sitoutuvat tekemään kaikki tässä kohdassa 19. mainitut rasitesopimukset ko. kohdissa sanotuin ehdoin ennen kuin rakennus otetaan käyttöön.

19.1 Rakennusten perustusten, portaikkojen ym. ulottaminen katualueelle

Kaikille katualueelle sijoittuville maanalaisille ja maanpäällisille rakenteille kuten ajoluiskat, tunnelit. perustukset, portaat, putket, johdot, ulokkeet, merkit ja opasteet ym. tulee hankkia kunnallistekniikan keskuksen hyväksyminen suunnitelmille ja kaupungininsinöörin myöntämän sijoituslupa.

Kaupungilla on oikeus kiinnittää niihin tai asentaa niiden läpi HSY:n putkistoja ja HSL:n telematiikan laitteita sekä muita kaapeleita ja johtoja.

Vantaankoskentieltä Kauppakeskuksen pysäköintikellariin johtavat sisäänajoluiskat ja maanalaiset tunnelit sijaitsevat katualueella (sijaintikartta liite 7). Luvan niiden sijoittamiselle katualueelle myöntää kaupungininsinööri.

19.2 Tontin ja tontin 8 väliset rasitteet

Kaupunki edellyttää, että Tontin ja tontin 8 omistajat sopivat mm. seuraavien asemakaavan ja asemakaavan muutoksen mukaisten rasitteiden tai vastaavien käyttöoikeuksien perustamisesta tonttiensa välillä, kun suunnitelmat ovat tarkentuneet riittävän yksityiskohtaisiksi

- asiakasystävällinen jalankulkuyhteys Topaasiaukiolta Korundikadulle 1.krs:n kauppakäytävää pitkin
- esteetön ajo- ja jalankulkuyhteys pysäköintikellarissa tonttien välillä
- tontin 8 Hypermarketkeskuksen toisen kerroksen 5000 k-m^2:n liiketilan (elokuvat tms.) uloskäynti/kulkuyhteys saadaan johtaa Topaasikujalle Tontin kautta
- mikäli Vantaankoskentien varrelle rakennetaan kaavan mukainen pysäköintilaitos, toteutetaan sen ajo- ja kulkuyhteydet asiakasystävällisesti ja tarkoituksenmukaisesti
- Kauppakeskuksen Vantaankoskentien puoleisen huoltopihan ajoyhteys (joka kulkee tontilla 7 olevan auton säilytyspaikka-alueen kautta) saadaan johtaa Hypermarketkeskuksen tontin 8 kautta kadulle ja vastaavasti Hypermarketkeskus saa käyttää em. huoltoyhteyttä Kauppakeskuksen Tontin osuudella (mukaan lukien pullonpalautustilan huolto), mikäli se näin toteutetaan
- Mikäli Kauppakeskuksen I-vaiheessa ei toteuteta em. huoltoyhteyttä tontin 8 kautta, on Hypermarketkeskuksella oikeus käyttää Tontin 7 huoltopihan liikennealueen kautta ja edelleen pohjoisen kiertoliittymän kautta Vantaankoskentielle johdettavaa huoltoyhteyttä.

Todetaan, että tässä vaiheessa ei ole käytettävissä riittävän tarkkoja suunnitelmia, jotta sopimuksissa voitaisiin huomioida kaikki rasitteet tai vastaavat käyttöoikeudet. Em. sopijapuolet sitoutuvat tekemään niistä tarvittavat sopimukset myöhemmin oikea-aikaisesti ja noudattaen tasapuolisuutta, kohtuullisuutta ja pienimmän haitan periaatetta.

19.3 Lupa rakentaa kadun yli

Kaupunki antaa Ostajille luvan Kauppakeskuksen myöhempään laajentamiseen Vantaankoskentien yli asemakaavan ja asemakaavan muutoksen osoittamalla tavalla, mikäli laajentuminen tapahtuu erillisen varaussopimuksen mukaisessa aikataulussa. Kadun yläpuoliset rakennusosat saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi (u-merkintä). Vapaan alikulkukorkeuden tulee olla vähintään 4,6 m. Katualueelle sijoittuvat rakenteet edellyttävät kaupungininsinöörin myöntämän sijoitusluvan.

19.4 Mahdolliset liityntäpysäköintipaikat

Mikäli osapuolten kesken päädyttäisiin neuvottelujen jälkeen sopimukseen 24-kohdan liityntäpaikoista, niin siinä tapauksessa niistä tultaisiin perustamaan myös asiaan kuuluvat rasitteet.

19.5 Hissi pysäköintitasolta Kauppakeskuksen kolmanteen kerrokseen

Pysäköintilaitoksesta on järjestettävä hyvin saavutettava, suora asiakashissiyhteys Kauppakeskuksen 3. krs:een, mikäli 3. krs:een tulee Kaupungin palvelutiloja. Hissien pitää olla käytössä vähintään palvelutilojen aukioloaikoina.

20. Kunnallistekniikan rakentaminen

Tässä kunnallistekniikalla tarkoitetaan kaupungin teettämiä tai tekemiä, kaupungin omistukseen tulevia katuja ja muuta julkista kaupunkitilaa.
Tähän sopimukseen sisältyvät myös kaupungin rakennuttamat/rakentamat HSY:n omistukseen tulevat vesijohdot, jätevesi- ja hulevesiviemärit.

Ostajien tulee sopia rakennusaikataulunsa Kaupungin kanssa riittävän ajoissa, jotta Kaupunki voi toteuttaa kunnallistekniikan rakentamisen Kauppakeskuksen rakentamisen ja avaamisen edellyttämässä aikataulussa.

20.1 Kaupunki toteuttaa kustannuksellaan (asemakaavan ja asemakaavan muutoksen mukaiset) katuyhteydet Kauppakeskuksen I-vaiheen avaamiseen mennessä yhteisesti sovittavan aikataulun mukaisesti siten, että Tonttia palvelevat katuyhteydet rakennetaan liikennöitävään kuntoon ja riittävän suurelle liikennekapasiteetille 30.8.2018 mennessä. Katujen ohjeellinen rakentamisaikataulu ja rakennettavat katuosuudet on liitteenä 4.

Em. aikataulu on Kaupunkia sitova sillä ehdolla, että Ostajat ilmoittavat 1.1.2017 mennessä pitävänsä kiinni omasta aikataulustaan avata Kauppakeskuksen I-vaiheen vuoden 2018 aikana. Muussa tapauksessa kaupunki pidättää oikeuden lykätä näiden katujen rakentamista ja sitoutuu toteuttamaan ne myöhemmin yhteisesti sovittavalla aikataululla.

Tontin omistaja sitoutuu suunnittelemaan ja rakentamaan katuihin liittyvät rakenteet samanaikaisesti katujen rakentamisen kanssa. Mikäli viivästys johtuu Ostajista ja se aiheuttaa Kaupungille lisäkustannuksia, korvaavat Ostajat lisäkustannukset Kaupungille.

20.2 Tontin puolella olevan tonttiliittymän rakentamisesta vastaa aina Tontin omistaja. Myöhemmin mahdollisesti rakennettavat tonttiliittymät toteuttaa Tontin omistaja kustannuksellaan ajoradalle asti.

20.3 Katualueella sijaitsevat kellaripysäköintien ajoluiskat tukimuureineen ja tunnelit jäävät kaikilta osin Tontin omistukseen. Tontin omistaja vastaa kustannuksellaan Tontille tulevien ajoväylien, ajoramppien ja maanalaisten rakenteiden suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta ja sopii tarkkojen omistusrajojen sijainnista Kaupungin kuntatekniikan keskuksen kanssa. Rakentamisen vastuurajat esitetään katusuunnitelmassa ja rakentajien sijoituslupahakemuksessa.

20.4 Kaupunki vastaa kustannuksellaan siitä, että Tontin rakentamista haittaavat, käyttöön jäävät putket ja johdot siirretään Tontilta ennen rakentamisen aloittamista. Todetaan tässä yhteydessä, että Tontin poikki kulkeneet vesi- ja viemärijohdot eivät ole enää käytössä. Tontin alueelle jääneiden putkien, kaivojen ym. vesihuoltolaitteiden purkaminen ja poistaminen suoritetaan Ostajien toimesta ja kustannuksella.

20.5 Tonttia palveleva vesihuolto rakennetaan kadunrakentamisen yhteydessä. Vesihuollon tonttiliittymät/liitoskohdat rakennetaan HSY:n vesihuollon yleisten toimitusehtojen mukaisesti. Tontin vesihuollon sopimukset Ostajat neuvottelevat suoraan HSY Veden kanssa.

20.6 Sprinkler-sammutusjärjestelmien kaikki kustannukset, mukaan lukien tarvittavat sammutusvesialtaat ja -pumppaamot, ovat Tontin vastuulla olevia kustannuksia. Kaupunki ei ole vastuussa HSY:n sprinkler-vesilähteiden riittävyydestä eikä rengasjohtoverkosta.

20.7 Tontti huolehtii hulevesien pidätyksestä Tontille annettujen ohjearvojen mukaisesti. Tontti vastaa kustannuksellaan Tontille tulevista hulevesilaitteista, -rakenteista, viherkatoista ja imeytysaltaista. Tontille mahdollisesti tulevat hulevesijärjestelmät liitetään Ostajien toimesta ja kustannuksella hulevesiviemäreihin.

20.8 Pohjaveden hallintasuunnitelma on hyväksytettävä kaupungin geotekniikkayksiköllä. Vedentiiviitä kellarin rakenteita ei vaadita, salaojiin kertyvät perusvedet voidaan pumpata osana hulevesien hallintaratkaisua. Rakennuskaivannon alueelta lopputilanteessa pumpattavien vesien määrää pitää rajoittaa moreeni- tai bentoniittipadolla niin, ettei ympäristökeskuksen hyväksymiä raja-arvoja ylitetä.

20.9 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen puolesta on mahdollista sijoittaa korttelin 23196 alueelle lämpökaivoja liitteen 6 osoittamalle alueelle. Liikennetai rata-alueiden läheisyydestä johtuen lämpökaivosuunnitelmille tulee tarvittaessa hankkia asianmukainen Liikenneviraston hyväksyminen sekä myös kaikki muut tarvittavat viranomaisluvat.

20.10 Kaupunki rakentaa lopullisen linja-autoterminaalin kauppakeskuksen pohjoispuolelle siten, että se on käyttöönotettavissa Kauppakeskuksen I-vaiheen kaupalliseen avaukseen mennessä.

21. Väliaikaiset liikennejärjestelyt

21.1 Kaupunki pyrkii ensisijaisesti toteuttamaan Vantaankoskentien ja sillan rakentamisen katkaisemalla Vantaankoskentien liikenteen noin 18 kuukauden ajaksi ja siirtämällä sen kautta kulkevan liikenteen kokonaisuudessaan Keimolantielle. Mikäli Kaupunki ei saa ELY-keskukselta lupaa em. liikennejärjestelyille, se rakentaa korvaavan tilapäisen liikenneyhteyden Vantaankoskentien länsipuolelle.

21.2 Kaupunki on valmis aloittamaan 21.1-kohdan mukaiset väliaikaiset liikennejärjestelyt sen jälkeen, kun lopullinen tonttikauppa on tehty. Liikenteen siirron ajankohdasta ilmoitetaan Ostajille kirjallisesti 6 kk etukäteen. Liikenteen siirron aikaisin ajankohta on 1.6.2016. *(Rakentamisvelvoitteen laskenta alkaa tästä Vantaankoskentien liikenteen siirrosta muulle reitille.)*

21.3 Työmaaliikenteelle sallitut ajoreitit ja niiden käyttöönoton aikataulut on esitetty liitteessä 5. Sen mukaisesti Tontin kaivu- ja muut rakennustyöt on mahdollista aloittaa ilman kunnallistekniikasta johtuvia viivytyksiä, kun 21.1-kohdan mukainen liikenteen siirto on toteutettu kaupungin toimesta ja kun kaava on tullut voimaan sekä sopimukset, suunnitelmat ja tarvittavat luvat ovat kunnossa.

21.4 Kaikissa työ- ja toteuttamissuunnitelmissa on huomioitava viereisillä tonteilla samanaikaisesti käynnistyvät rakennustyömaat sekä Kaupungin teettämät katu-, silta-, linja-autoterminaali- ym. kunnallistekniset työkohteet.

22. Uusi silta ja kadun siirto, maksettavat ulkoisen kunnallistekniikan korvaukset

22.1 Kaupunki sitoutuu rakentamaan asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 230800 mukaisen uuden kadun (Vantaankoskentie) ja sillan Kehäradan yli siten, että liikenne on siirrettävissä uudelle sillalle ja katulinjaukselle viimeistään Kauppakeskuksen I-vaiheen kaupalliseen avaukseen mennessä. Kaupunki voi tehdä rakentamisen aloituspäätöksen ja aloittaa rakentamisen vasta sen jälkeen, kun Ostajat ovat maksaneet kaupungille 22.2-kohdan mukaisen korvauksen ja antaneet 22.3-kohdan mukaisesta korvauksesta Kaupungin hyväksymän vakuuden.

22.2 Ostajat sitoutuvat maksamaan Kaupungille Maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen (ulkoinen kunnallistekniikka) kustannusten korvauksena uuden sillan rakentamisesta ja kadun siirrosta kuusisataakuusikymmentätuhatta (660 000) euroa tämän kauppakirjan allekirjoituksen yhteydessä. Kunnallistekniikan korvaus on arvonlisäveroton maksu.

Asuntotonttien osalta kunnallistekniikan korvauksesta on sovittu niiden ostajien kanssa tehtävässä erillisessä yhteistyösopimuksessa, jossa korvauksen suuruus on kuusisataaviisitoistatuhatta seitsemänsataa (615 700) euroa.

22.3 Myöhempien rakennusvaiheiden (Varausalueet 1 ja 2) osalta Ostajat sitoutuvat maksamaan Kaupungille ulkoisen kunnallistekniikan korvauksena yhteensä 900 000 euroa, joka jakautuu tonttikohtaisesti kahteen erään:

- tontti 23192/1; Kauppakeskuksen II-vaihe 660 000 €
- tontti 23196/6; Colosseum-vaihe 240 000 €

Myöhemmin maksettavat korvaukset sidotaan elinkustannusindeksiin (1951:10 = 100). Perusindeksinä on Kauppakeskuksen I-vaiheen korvauksen maksuajankohdan indeksipisteluku ja vertailuindeksinä myöhemmän korvauksen maksuhetkellä tiedossa oleva indeksipisteluku. Myöhemmät korvaukset maksetaan Varausalueiden tonttikauppojen yhteydessä, kuitenkin viimeistään kuuden (6) vuoden kuluessa sillan ja katujärjestelyjen valmistumisesta. Kunnallistekniikan korvaukset ovat arvonlisäverottomia maksuja.

23. Neuvotteluoptio liityntäpysäköintipaikoista

Ostajat ovat ehdottaneet Kaupungille selvitettäväksi Tontille suunnitellun pysäköintilaitoksen soveltuvuutta myös liityntäpysäköinnin käyttöön. Kaupunki sekä Ruokakesko Oy ja Helsingin Osuuskauppa Elanto voivat ottaa kantaa esitykseen sen jälkeen, kun pysäköintilaitoksen hankepäätökset on tehty ja suunnitelmat edistyneet riittävän pitkälle sekä HSL:n maksu- ym. linjaukset ovat selvinneet.

24. Irtaimisto

Tätä kauppaa ei seuraa mitään irtaimistoa eikä irtaimen omaisuuden myymisestä ole tämän kaupan yhteydessä tehty eri sopimusta.

25. Vastuu sopimusvelvoitteista

Tontin omistavan kiinteistöyhtiön omistaja vastaa yhteisvastuullisesti kiinteistöyhtiön kanssa kaikista tämän kauppakirjan Ostajia koskevista sopimusvelvoitteista ja tämä velvoite siirtyy kohdan 4. mukaisen kiinteistöyhtiön omistuksen siirron yhteydessä uudelle omistajalle.

26. Erimielisyyksien ratkaiseminen

Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista sopijapuolet eivät pääse neuvotteluteitse yksimielisyyteen, ratkaistaan Vantaan käräjäoikeudessa.

Tätä kauppakirjaa on laadittu neljä yhtäpitävää kappaletta, yksi Vantaan kaupungille, yksi NCC Property Development Oy:lle, yksi Skanska Talonrakennus Oy:lle ja yksi julkiselle kaupanvahvistajalle.

III MUUT ESISOPIMUKSEN SOPIMUSEHDOT

1. Kauppakeskuksen omistajarakenne

Mikäli Hoke ja Kesko yhdessä päättävät muuttaa Hypermarketkeskuksen omistuspohjan sijoittaja-omisteiseksi, on Kauppakeskuksen I-vaiheen omistajalla ensioikeus neuvotella koko Kauppakeskuksen omistusratkaisusta Hoken ja Keskon kanssa. Kaupunki antaa osaltaan hyväksymisensä tälle yhden sijoittajatahon omistajarakenteelle.

2. Kauppahinta

Kauppahinta on vähintään viisitoistamiljoonaa (15 000 000) euroa. Kauppahinta määräytyy kohdan II.1 mukaisesti. Kauppahinnasta miljoona kolmesataakolmekymmentäkolmetuhatta kolmesataakolmekymmentäkolme (1 333 333) euroa on maksettu tilisuorituksena Kaupungin rahalaitostilille ennen tämän kiinteistökaupan esisopimuksen allekirjoitusta (jäljempänä etumaksu).

Todetaan, että samanaikaisesti solmitaan asuintontteja koskeva yhteistoimintasopimus, jossa yhteenlaskettu maksettu etumaksu on kuusisataakuusikymmentäkuusituhatta kuusisataakuusikymmentäseitsemän (666 667) euroa. Yhteensä etumaksu on siis kaksimiljoonaa (2 000 000) euroa.

Mikäli sopimuksen voimassaoloaikana asemakaava ja asemakaavan muutos nro 230800 ei ole tullut voimaan 14.12.2015 päivätyssä muodossaan, niin Kaupunki palauttaa maksetun etumaksun miljoona kolmesataakolmekymmentäkolmetuhatta kolmesataakolmekymmentäkolme (1 333 333) euroa takaisin ilman korkoa.

Mikäli asemakaava ja asemakaavan muutos on tullut voimaan, mutta kiinteistökauppaa ei allekirjoiteta sopimuksen voimassaoloaikana siitä syystä, että NCC ja/tai Skanska eivät tee kohdassa I.b mainittua investointipäätöstä, tai mikäli jäljempänä kohdassa III/3 mainittuja vahvistuksia korttelin 23196 tontin 8 omistajilta (Hoke ja Kesko) ei ole saatu, alkuperäisessä 12+6 kuukauden tai III/3. mukaisesti enintään 33 kuukaudella jatketussa määräajassa, niin kaupunki palauttaa NCC:lle ja Skanskalle yhteensä 50 % etumaksusta (palautus yhteensä kuusisataakuusikymmentäkuusituhatta kuusisataakuusikymmentäkuusi ja 50/100 (666 666,50) euroa) ilman korkoa.

Mikäli kiinteistökauppaa ei allekirjoiteta sopimuksen voimassaoloaikana muusta syystä, Kaupunki palauttaa etumaksun miljoona kolmesataakolmekymmentäkolmetuhatta kolmesataakolmekymmentäkolme (1 333 333) euroa takaisin ilman korkoa.

3. Esisopimuksen voimaantulo ja lakkaaminen

Tämä esisopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet. Lopullinen kauppakirja tehdään kuuden (6) kuukauden kuluessa siitä, kun kohdassa I mainitut kaupan edellytykset ovat täyttyneet
Kuitenkin mikäli Ostajat eivät ole vuoden kuluessa asemakaavan ja asemakaavan muutoksen voimaantulosta

1) antaneet Hokelle ja Keskolle vahvistusta siitä, että Kauppakeskuksen I-vaiheen liiketiloista on vuokrattu:
    a. vähintään 50 % vuokrattavasta pinta-alasta tai
    b. Kauppakeskuksen I-vaiheen sijoittajasopimuksessa mahdollisesti rakentamisen käynnistämisen edellytykseksi määritelty edellä mainittua suurempi osuus, joka voi kuitenkin olla enintään 80 % vuokrattavasta pinta-alasta ja
    c. joka tapauksessa on vähintään 15 000 h-m^2 vuokrattavaa pinta-alaa, ja
2) saaneet korttelin 23196 tontin 8 omistajilta (Hoke ja Kesko) vahvistusta siitä, että ko. tontille toteutetaan kaksi yhteensä laajuudeltaan vähintään 16000 k-m^2 hypermarkettia ja
3) saaneet lisäksi korttelin 23196 tontin 8 omistajilta (Hoke ja Kesko) vahvistettua tietoa Kauppakeskuksen I-vaiheen kanssa yhteisen avaamisajankohdan varmistavasta toteutusaikataulusta,

niin lopullisen kauppakirjan tekemisen takarajaa siirretään Ostajien niin vaatiessa kunnes em. vahvistukset on annettu ja saatu, kuitenkin enintään 33 kuukaudella. Kauppakirjan tekemisen takarajaa siirrettäessä tämän kohdan mukaisesti, tulee lopullinen kauppakirja allekirjoittaa kuitenkin 3 kuukauden kuluessa siitä, kun tämän kappaleen kohtien 1-3 mukaiset kaikki vahvistukset on saatu ja annettu.

Esisopimus lakkaa olemasta voimassa, kun

- kaupunginvaltuusto ei ole hyväksynyt asemakaavaa ja asemakaavan muutosta nro 230800 sen 14.12.2015 päivätyssä muodossaan kahdessa (2) vuodessa tämän sopimuksen allekirjoittamisesta tai
- kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 230800 sen 14.12.2015 päivätyssä muodossaan kahdessa (2) vuodessa tämän sopimuksen allekirjoittamisesta ja asemakaava ja asemakaavan muutos on tullut voimaan, eivätkä kaupan kohdan I mukaiset muut edellytykset (investointipäätökset) ole täyttyneet yhden (1) vuoden kuluessa tai edellä kuvatusti enintään 33

kuukaudella jatketussa määräajassa asemakaavan ja asemakaavan muutoksen voimaantulosta tai

- lopullinen kauppakirja on allekirjoitettu tai
- kauppakirjan allekirjoittamisen edellytykset ovat täyttymättä 31.12.2022.

Mikäli kuitenkin kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 230800 kahden (2) vuoden kuluessa tämän esisopimuksen allekirjoittamisesta, mutta kaupunginvaltuuston asemakaavan ja asemakaavan muutoksen hyväksymispäätöksestä on valitettu, pysyy tämä esisopimus siinä tapauksessa voimassa 31.12.2022 asti. Mikäli mainittu valitus on lainvoimaisesti ratkaistu ja asemakaava ja asemakaavamuutos on tullut voimaan 31.12.2022 mennessä, tämä sopimus on voimassa kuusi (6) kuukautta asemakaavan ja asemakaavan muutoksen voimaantulosta, jonka aikana lopullinen luovutuskirja on allekirjoitettava.

Mikäli kaupunginvaltuusto on hylännyt asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 230800 sen 1.6.2015 päivätyssä muodossaan, tämä sopimus raukeaa.

Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen, tämä sopimus raukeaa.

Kumpikaan osapuoli ei esitä tämän esisopimuksen lakkaamisen tai raukeamisen takia minkäänlaisia korvausvaatimuksia toisiaan kohtaan ottaen huomioon, mitä edellä kohdassa III/2 on sanottu etumaksun palautuksesta.

4. Erimielisyyksien ratkaiseminen

Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista osapuolet eivät pääse neuvotteluteitse yksimielisyyteen, ratkaistaan Vantaan käräjäoikeudessa.

Tätä esisopimusta on laadittu neljä (4) yhtäpitävää kappaletta, yksi Vantaan kaupungille, yksi NCC Property Development Oy:lle, yksi Skanska Talonrakennus Oy:lle ja yksi julkiselle kaupanvahvistajalle.

Vantaalla 4. päivänä joulukuuta 2015

Vantaan kaupungin
puolesta valtakirjalla

[redacted]

Kai Ketelimäki
kiinteistöpäällikkö

NCC Property Development Oy

[redacted]

Mika Soini
toimitusjohtaja

[redacted]

Jukka Manninen
yksikönjohtaja

Skanska Talonrakennus Oy

[redacted]

Tuomas Särkilahti
toimitusjohtaja

[redacted]

Juhani Aspara
aluejohtaja

Julkisena kaupanvahvistajana todistan, että kiinteistöpäällikkö Kai Ketelimäki Vantaan kaupungin puolesta sekä toimitusjohtaja Mika Soini ja yksikönjohtaja Jukka Manninen NCC Property Development Oy:n puolesta ja toimitusjohtaja Tuomas Särkilahti ja aluejohtaja Juhani Aspara Skanska Talonrakennus Oy:n puolesta ovat allekirjoittaneet tämän esisopimuksen ja että he ovat olleet yhtä aikaa läsnä esisopimusta vahvistettaessa. Olen tarkistanut allekirjoittajien henkilöllisyyden ja todennut, että esisopimus on tehty maakaaren 2 luvun 1 §:ssä säädetyllä tavalla.

Vantaalla 4. päivänä joulukuuta 2015

[redacted]

Julkinen kaupanvahvistaja

Orvo Valtonen
Maanmittausteknikko
0927/16

LIITTEET:

Liite 1: Kivistön kaupunkikeskus 1, nro 230800, asemakaava- ja asemakaavan muutoksen kartta pvm. 14.12.2015
Liite 2: Kaupan kohde, tontti nro 92-23-196-7
Liite 3: Kivistön kaupunkikeskuksen ohjeelliset suunnitelmat IA-, IB- ja II-vaihe, 19.11.2015
Liite 4: Katujen valmistumisajat liikenteelle
Liite 5: Työmaaliikenteelle sallitut /ohjeelliset liikenneyhteydet katualueilta
Liite 6: Lämpökaivojen ohjeellinen alue (liitekartta)
Liite 7: Vantaankoskentien sisäänajoluiskat ja tunnelit (lopulliseen sopimukseen)

34 § Asemakaava ja asemakaavan muutos 152400 sekä tonttijako, 15 Myyrmäki / Louhela 2

VD/4232/10.02.04.00/2018
HP/TLA/TKA/MKU/AV

As Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy hakevat Louhelaan kahden uuden kahdeksankerroksisen asuinkerrostalon 12 330 k-m², liike- ja toimistotilojen 295 k-m², talousrakennuksen 210 k-m² ja huoltorakennuksen 300 k-m² rakentamista. Samalla kaavoitetaan Louhelantien kaavoittamaton katualue ja ajantasaistetaan Louhelan asemakaava. Asemakaava on yleiskaavan ja Myyrmäen kaavarunkoluonnoksen mukainen. Uusia asuntoja tulisi 195 kpl.

Asemakaava koskee katualuetta, kaupunginosassa 15 Myyrmäki.

Asemakaavamuutos koskee kortteleita 15101–15102, osaa korttelia 15103 sekä virkistys- suojelu- ja katualueita kaupunginosassa 15 Myyrmäki sekä virkistysaluetta kaupunginosassa 17 Martinlaakso (kumoutuvassa asemakaavassa kortteleita 1 ja 2, osaa korttelista 3 sekä katu- ja puistoalueita)

Tonttijako koskee kortteleita 15101–15102 ja osaa korttelista 15103.

Alue sijaitsee Louhelan asuntoalueella Louhelantiellä, Haltiantiellä ja Eräkujalla.

Kaavan hakijat
Asunto Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy.

Maanomistus
Asunto Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy, Asunto Oy Kaarenpeikko, Asunto Oy Kaarenmäki, Asunto Oy Kaarenkeiju, Laaturakenne Oy per. yhtiön lukuun, Nordea bank Finland Abp, yksityiset ja Vantaan kaupunki. Lisärakentamista osoitetaan vain Asunto Oy Kaarenhaltian ja Louhelan Huolto Oy:n mailleen, joiden kanssa SRV Rakennus Oy:llä on sopimus, sekä pieneltä osin kaupungin maalle.

Kaavan valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden ja kaavan hakijoiden lisäksi kaavaehdotuksen valmisteluun on osallistunut SRV rakennus Oy ja sen konsulttina Arkkitehtitoimisto Ark7 Oy.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa alue on tehokasta asuntoaluetta A1, osin lähivirkistysaluetta VL ja Louhelantien osalta tieliikenteen aluetta L.

Asemakaava ja asemakaavan muutos
Asunto Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy hakevat asemakaavamuutosta kahdeksankerroksisten kerrostalojen ja yksikerroksisen huoltorakennuksen täydennysrakentamiselle Haltiantielle. Samalla puretaan nykyinen huoltorakennus 640 k-m².

Louhelan kerrostalot ovat 4–8 -kerroksisia. Asuntoalue liittyy Jokiuomanpuistoon ja Mätäojanlaaksoon. Louhelassa on rautatieasema ja ostoskeskus.

Myyrmäen kaavarunkoluonnoksessa (Kh 23.4.2018) on esitetty, että Louhelassa voi olla kahdeksankerroksista täydennysrakentamista.

Voimassa olevassa asemakaavassa on asuntokerrostalojen korttelialueita AK ja luonnonmukaisena hoidettavia puistoalueita PL. Alueen rakennettu kerrosala on nyt 52 099 k-m².

Asemakaavan tavoitteita ovat täydennysrakentaminen Haltiantiellä ja vanhan rakennuskaavan ajantasaistaminen. Asemakaavaan sisältyy kaavoittamatonta Louhelantien katualuetta. Mätäojanlaakson luonnonsuojelualue merkitään luonnonsuojelualueeksi SL.

Asemakaavamuutoksella Haltiantielle rakennetaan kaksi kahdeksankerroksista kerrostaloa 12 330 k-m², talousrakennus 210 k-m², Louhelan Huolto Oy:lle liike- ja toimistotilaa 280 k-m² ja huoltorakennus 300 k-m², joka sijoittuu osin (156 m²) nykyiseen Haltianpuistoon. Asuntoja rakennetaan 195 kpl.

Uusista kerrostaloista tulee Louhelaan sopivia moderneja valkoisia kerrostaloja. Pysäköinti sijoittuu pysäköintilaitokseen, johon tulee viherkatto ja köynnösseiniä. Myös talousrakennukseen tulee viherkatto. Louhelan Huollon uuden liiketilan julkisivussa ja uudessa huoltorakennuksessa käytetään tehostevärinä nykyisen huoltorakennuksen keltaista tunnusväriä.

Rakennuskaavoista tuli lakimuutoksessa 1.1.2000 asemakaavoja. Louhelan rakennuskaavojen merkinnät ja määräykset ovat osin epäselviä, joten kaava ajantasaistetaan.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 7.5.2018
Kaavan vireille tulosta ilmoitettiin Vantaan Sanomissa 12.5.2018.
Kaavatilaisuus ja kiertokävely pidettiin Louhelassa 22.5.2018.

Mielipiteitä saatiin 52 kpl, joissa louhelalaiset vastustivat lisärakentamista Eräkujalle.

- Eräkujan lisärakentamisalue on rajattu asemakaavasta pois, koska Louhelan uusi päiväkoti ei mahdu investointiohjelmaan ennen vuotta 2030 eikä tarvetta kaavamuutokselle vielä ole.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maa- ja asuntopoliittisia linjauksia (Kv 11.6.2018).
Kaava tuottaa asuntorakentamista 12 330 k-m² lähelle Louhelan rautatieasemaa ja ostoskeskusta sekä parantaa alueellisen huoltoyhtiön toimintaedellytyksiä.

Sopimus
Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 5.11.2018 § 19

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 5.11.2018 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 152400 sekä tonttijakoehdotus, 15 Myyrmäki ja 17 Martinlaakso / Louhela 2,
b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
c) hakijat maksavat kumpikin osaltaan muutoskustannukset tulevien rakennusoikeuksien suhteessa ilman talousrakennusta (As Oy Kaarenhaltia 7956/12866 ja Louhelan Huolto Oy 4910/12866), vahvistetaan maksuluokka 3 (10 000 €) lisättynä tonttijaon kustannuksilla (5 tonttia, 1 750 €), yhteensä 11 750 €, jolloin As Oy Kaarenhaltian osuus on 7 265,89 € ja

Louhelan Huolto Oy:n osuus on 4 484,11 €.

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle kaupunkisuunnittelulautakunnan seuraavan kokoukseen.

———

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 8

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 5.11.2018 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 152400 sekä tonttijakoehdotus, 15 Myyrmäki ja 17 Martinlaakso / Louhela 2,
b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
c) hakijat maksavat kumpikin osaltaan muutoskustannukset tulevien rakennusoikeuksien suhteessa ilman talousrakennusta (As Oy Kaarenhaltia 7956/12866 ja Louhelan Huolto Oy 4910/12866), vahvistetaan maksuluokka 3 (10 000 €) lisättynä tonttijaon kustannuksilla (5 tonttia, 1 750 €), yhteensä 11 750 €, jolloin As Oy Kaarenhaltian osuus on 7 265,89 € ja Louhelan Huolto Oy:n osuus on 4 484,11 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 34

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 5.11.2018 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 152400 sekä tonttijakoehdotus, 15 Myyrmäki ja 17 Martinlaakso / Louhela 2,
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
c) että hakijat maksavat kumpikin osaltaan muutoskustannukset tulevien rakennusoikeuksien suhteessa ilman talousrakennusta (As Oy Kaarenhaltia 7956/12866 ja Louhelan Huolto Oy 4910/12866), vahvistetaan maksuluokka 3 (10 000 €) lisättynä tonttijaon kustannuksilla (5 tonttia, 1 750 €), yhteensä 11 750 €, jolloin As Oy Kaarenhaltian osuus on 7 265,89 € ja Louhelan Huolto Oy:n osuus on 4 484,11 €.

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liite
- Asemakaavaselostus 5.11.2018

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, puh. 050 312 2132, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

152400 LOUHELA 2
MYYRMÄKI

MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA

Louhelan asemakaavan ajantasaistaminen ja täydennysrakentaminen Haltiantielle

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostus ja tonttijako,
joka koskee 5.11.2018 päivättyä asemakaavakarttaa 152400

1. PERUS- JA TUNISTETIEDOT

As Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy hakevat Louhelaan kahden uuden asuinkerrostalon ja huoltorakennuksen rakentamista. Samalla kaavoitetaan Louhelantien katualuetta ja ajantasaistetaan Louhelan asemakaava.

Alueen sijainti ja suhde kaupunkirakenteeseen.

Asemakaava

kaupunginosa 15 Myyrmäki
katualue

Asemakaavamuutos

kaupunginosa 15 Myyrmäki
korttelit 15101 – 15102, osa korttelia 15103 sekä virkistys-, suojelu- ja katualueet
(Kumoutuvan asemakaavan korttelit 1 ja 2, osa korttelia 3 sekä katu- ja puistoalueet)

kaupunginosa 17 Martinlaakso
virkistysalue

Tonttijako

Korttelit 15101 – 15102, osa korttelia 15103

Kaava-alueen sijainti

Louhelan asuntoalue Louhelantiellä, Haltiantiellä ja Eräkujalla.

Sisällys

2	Tiivistelmä	3
3	Lähtökohdat	4
4	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	16
5	Asemakaavan kuvaus	39
6	Asemakaavan toteutus	53

2. TIIVISTELMÄ

Nykytilanne, ilmakuva lännestä 2016. Etualalla asema, kirkko ja ostoskeskus.

Asunto Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy hakevat asemakaavamuutosta kahden kahdeksankerroksisen kerrostalon ja yksikerroksisen huoltorakennuksen täydennysrakentamiselle Haltiantielle. Samalla puretaan nykyinen huoltorakennus 640 k-m2.

Louhelan kerrostalot ovat 4 – 8 -kerroksisia. Asuntoalue liittyy Jokiuomanpuistoon ja Mätäojanlaaksoon. Louhelassa on rautatieasema ja ostoskeskus.

Alue on yleiskaavassa pääosin tehokasta asuntoaluetta A1 ja osin lähivirkistysaluetta VL.

Voimassa olevassa asemakaavassa on asuntokerrostalojen korttelialueita AK ja luonnonmukaisena hoidettavia puistoalueita PL. Alueen rakennettu kerrosala on nyt 52 099 k-m2.

Asemakaavan tavoitteita ovat täydennysrakentaminen Haltiantiellä ja vanhan rakennuskaavan ajantasaistaminen. Asemakaavaan sisältyy kaavoittamatonta Louhelantien katualuetta. Mätäojanlaakson luonnonsuojelualue merkitään luonnonsuojelualueeksi SL.

Asemakaavamuutoksella Haltiantielle rakennetaan kaksi kahdeksankerroksista kerrostaloa 12 330 k-m2, talousrakennus 210 k-m2, Louhelan Huolto Oy:lle liike- ja toimistotilaa 280 k-m2 ja huoltorakennus 300 k-m2, joka sijoittuu osin (156 m2) nykyiseen Haltianpuistoon. Asuntoja rakennetaan 195 kpl.

Uusista kerrostaloista tulee Louhelaan sopivia moderneja valkoisia kerrostaloja. Pysäköinti sijoittuu pysäköintilaitokseen, johon tulee viherkatto ja köynnösseiniä. Myös talousrakennukseen tulee viherkatto. Louhelan Huollon uuden liiketilan julkisivussa ja uudessa huoltorakennuksessa käytetään tehosteväriä nykyisen huoltorakennuksen keltaista tunnusväriä.

3. LÄHTÖKOHDAT

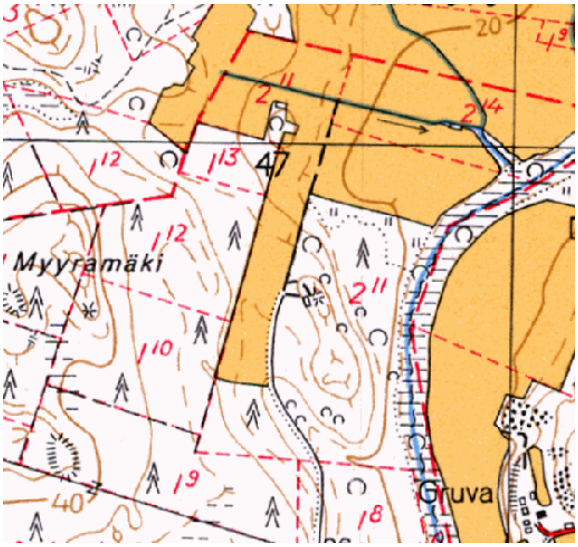
Haltiantie 4. 1960-luvun taloissa on reliefijulkisivut. Väritys on 1990-luvulta. TKa 11.8.2017

I Selvitys suunnittelualueen oloista

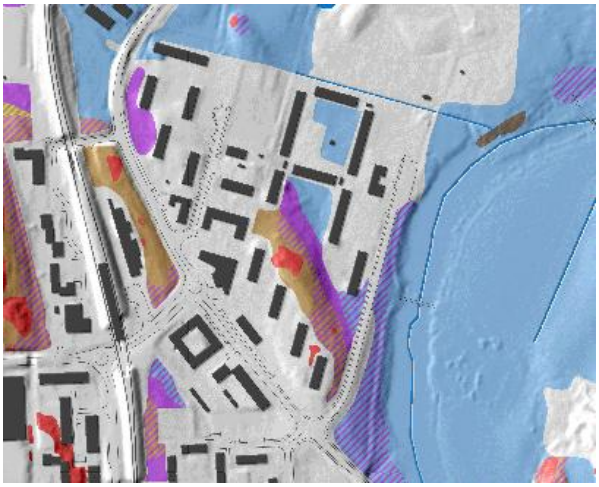
Luonnonympäristö

Alueen itäpuolella virtaa Mätäoja, joka on Vantaanjoen ikivanha lasku-uoma. Mätäojanlaaksossa, Haltianpuistossa ja tonteilla on kypsää metsää, pääpuulajina kuusi. Haltianpuistossa on myös pähkinäpensaita ja pieni kallioalue.

Mätäojanlaakso on yleiskaavassa luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue, joka on arvokas hyönteis- ja lintualue ja erityisesti suojeltavan lajin esiintymisalue (halavasepikkä), joka on luonnonsuojelulailla rauhoitettu.



Alue ennen rakentamista, peruskartta 1958.



Maalajit ja korkeussuhteet.

Savi Siltti Moreeni Täytemaa, rakennettu
Kallio Vesistö //// Kaksoismaalaji

Ilmakuva idästä 1969, jossa näkyy rakennusten massoittelun ja sijoittelun periaatteita ja rakennusten korkeuksia.
Vantaan kaupunginmuseon kuvakokoelmat

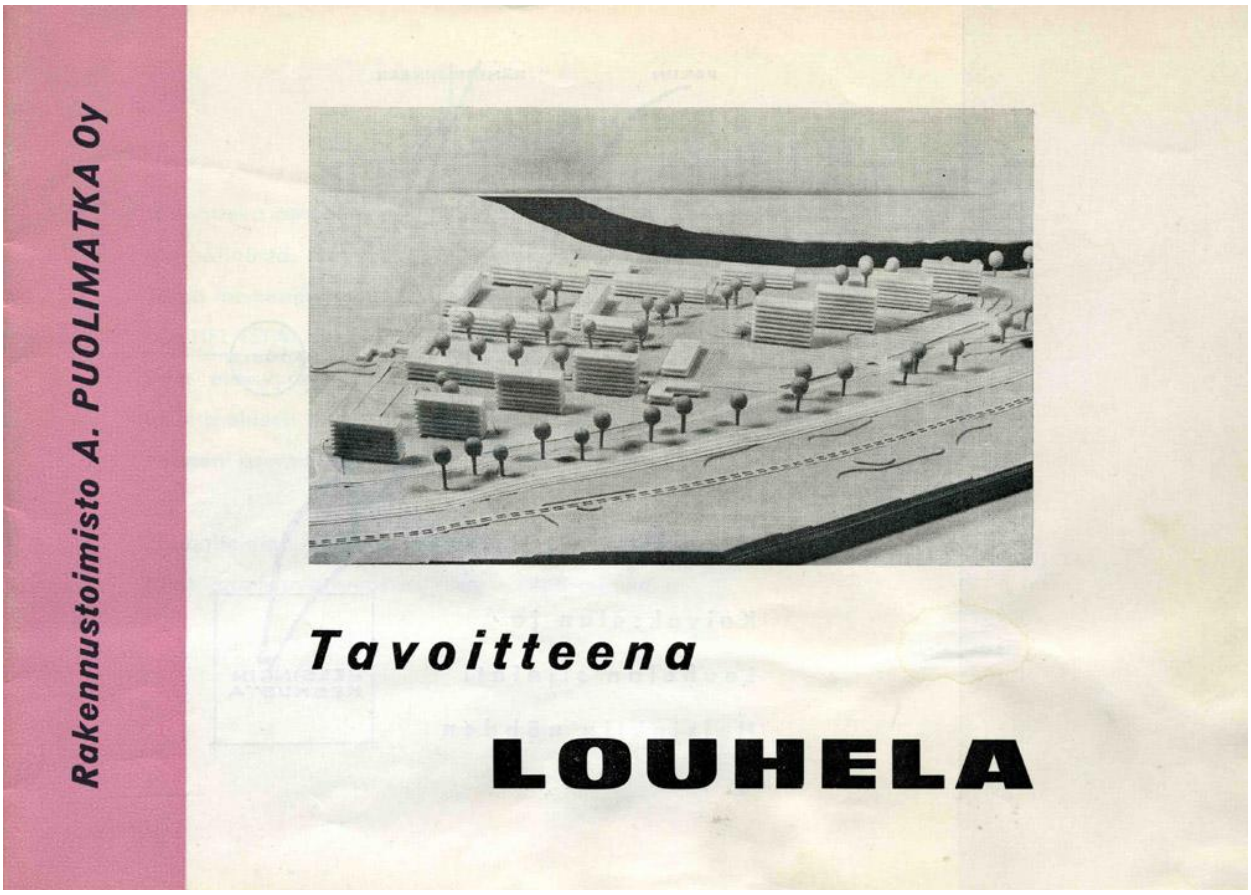
Kaupunkirakenne

Louhela on osa rautatiehen ja Hämeenlinnanväylään tukeutuvaa Haaga – Vantaan kaupunkirakennetta, alun perin yksi Helsingin maalaiskunnan "metsälähiöistä", joka rakennettiin 1960-luvulla. Alkuperäisessä rakennuskaavassa Haltiantien kohdalle oli suunniteltu metroasema, joka toteutui Louhelan rautatieasemana 1975.

Rakennuskaavan runkona on Louhelantie, josta erkanee kaksi pistotietä ja jalankulkutie. Rakennukset on sijoitettu ajan tavan mukaan suorakulmaiseen koordinaatistoon. Kerrostalojen välissä vanhan pellon paikalla on ollut matalammin rakennettu välivyöhyke, jossa oli aluksi vain yksikerroksinen ostoskeskus (1967–2011). Talojen sijoittelu on etelään päin avointa, mutta pohjoiseen päin pihat on suljettu poikittaisilla rakennuksilla.

Modernin kaupunkirakentamisen periaatteisiin kuuluu virtaava tila ja avoin rakentamistapa. Tyypillisiä piirteitä ovat mm. erilliset rakennukset ja korttelien nurkkien jättäminen auki.

Louhela on osa Myyrmäkeä, joka on kasvanut monipuoliseksi kaupunkimaiseksi aluekeskukseksi rautatien varteen. Myyrmäen väestötiheys on Vantaan korkein eli 6 017 asukasta / km2 (2018) ja kaupunginosaan on suunnitteilla huomattavasti lisää rakentamista.



Myyntiesitteen kansi, jossa on kuva pienoismallista sellaisena kuin aluetta suunniteltiin 1967.
NCC-yhtymän arkisto

Louhelan rakentamishistoria

Louhela rakennettiin Helsingin maalaiskuntaan. 1950-luvulla rakennettu Nurmijärventie, jonka paikalla on nyt Hämeenlinnanväylä, mahdollisti kaupunkirakenteen laajenemisen pohjoiseen.

Louhelan aluerakentamissopimus solmittiin 27.3.1965. Louhelan rakennuskaava (1965) perustuu ajalle tyypilliseen avoimeen rakentamistapaan. Alun perin Eräkujan länsipuolelle piti tulla rivitaloja, mutta kunta osti alueen (1964) ja alue muutettiin kerrostalotonteiksi. Rakennuskaavassa vanhalle Tauno Haltian peltosaralle sijoitettiin kahden jalankulutien väliin pysäköintialue, liiketontti ja pallokenttä. Peltosarkaa reunustivat kerrostalot. Rakennuskaavan muutoksessa (1968) Eräkujasta tuli ajotie, liiketontin pohjoispuolelle tuli tontti lastentarhaa varten ja Eräkujan pohjoispäähän tuli aukea pysäköintialue. (Hako 2008 s. 16, 18-19)

Louhelan rakennuskaavan (1965) suunnitteli arkkitehti Nils Kostiainen. Rakennukset suunnitteli arkkitehti Aarne Ehojoki (1913-98). Hän ja aluerakentaja Rakennustoimisto A. Puolimatka Oy olivat yhteistyössä myös Kaivokselassa. Louhelassa hyödynnettiin jo A. Puolimatka Oy:n oman elementtitehtaan tuotantoa. (Helasvuo & Vainio 2008 s. 70)

Eräkuja 6. TKa 25.5.2018

Louhela on rakennettu yhtenäiseen suorakulmaiseen koordinaatistoon. Eteläreunan metsäkumpareelta alkavat yhdensuuntaiset korkeat, seitsemänkerroksiset lamellitalot seurailevat viistossa Louhelantien linjausta. Niiden pohjoispuolella asuinkerrostalot muodostavat avoimia metsäisiä suurkorttelipihoja. Korttelien länsiseinustoille on jätetty laajat pysäköintiaukeat.
(Helasvuo & Vainio 2008, s. 70)

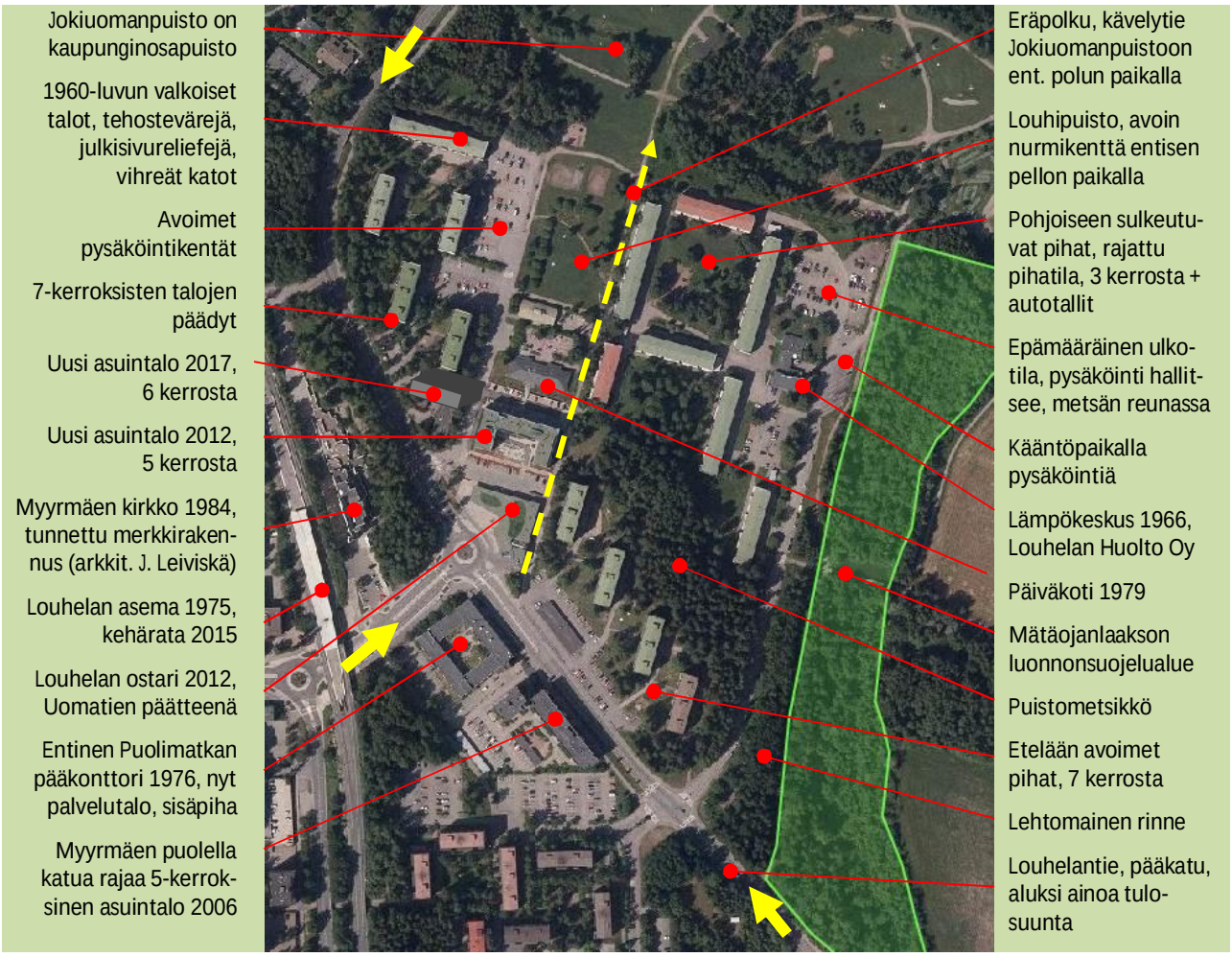
Arkkitehti Aarne Ehojoki suunnitteli sekä jo puretun Louhelan ostoskeskuksen että asuinkerrostalot, jotka valmistuivat samanaikaisesti vuosina 1966–68. Kerrostalot ovat 3 – 7 -kerroksisia ja niissä on maanpäällisiä kellareita, jotka nykyisin lasketaan kerroksiksi. Siksi nykyisin katsotaan, että talot ovat 4 – 8 -kerroksisia. Ehojoki on suunnitellut myös Kaivokselan 1960-luvun kirkon (purettu), ostoskeskuksen ja kerrostalot.
(Helasvuo & Vainio 2008, s. 71; Vantaan rakennusrekisteri)

Louhelan ostoskeskukselta on alkanut matalampi palvelu- ja vihervyöhyke, entinen peltokaistale, joka halkaisee asuinkorttelialueen ja jatkuu yhtenäisenä Jokiuomanpuistoon saakka. Kaistaleen itäreunaa seuraa kevyen liikenteen raitti, joka jatkuu puistoon. Kaistaleella on ostoskeskuksen (2012) lisäksi kaksi päiväkotirakennusta (1979, 1990) ja viisikerroksinen asuinkerrostalo (2012).
(Helasvuo & Vainio 2008, s. 70)

Ostoskeskuksen edessä olleella pysäköintialueella toimi Louhelan tori 1973 alkaen, mutta se siirtyi myöhemmin Paalutorille.

Kaupunkirakenne uudistuu

Kaupungin tavoitteena on keskustojen kehittäminen. Louhelan ostoskeskuksen (1967-2011) paikalle rakennettiin viisikerroksinen kerrostalo 2012 ja sen edessä olleelle pysäköintialueelle uusi entistä isompi ostoskeskus 2012. Puolimatkan toimistotalon (1971-2015) tontille valmistui kuusikerroksinen kerrostalo 2017.



Louhelan nykytilanteen analyysi. Valo, Maalismaa, Muukka 2003; Kallaluoto 2009, 2015, 2018.

Kaupunkikuva ja rakennettu ympäristö

Kaava-alue on pääosa Louhelan lähiösuunnitelmaa (arkkitehti Nils Kostiainen 1965). Rakennukset on suunnitellut arkkitehti Aarne Ehojoki (1913 – 1998). Louhelassa on 3 – 7 -kerroksisia kerrostaloja, joissa on maanpäälliset kellarit, jotka nykyisin lasketaan kerrokseksi. Louhelantien katunäkymässä korostuvat tielle näkyvät kerrostalojen päädyt. Maasto ja rakentamistapa laskevat pohjoiseen päin, joka on ollut peltoa, mutta on nyt puistometsää. Pysäköintikentät ovat avoimia ja hallitsevat katukuvaa.

Ajalle tyypilliseen tapaan rakennustapa on väljä. Rakennusten sijoittelu on etelään päin avointa, mutta pohjoisosassa sommitelman päättävät poikittaiset rakennusmassat, jotka muodostavat suojaisia sisäpihoja. Julkisivut ovat valkoisia. Kerrostalojen julkisivuissa on käytetty erikoista reliefielementtiä ja tehosteväreiä. 1990-luvulla väritystä on raikastettu.

Myöhemmin välialueelle sijoittuivat yksikerroksiset päiväkodit (1979, 1990), yksikerroksinen ostoskeskus (2012) ja viisikerroksinen kerrostalo (2012). Eräkuja 2:n kuusikerroksinen kerrostalo valmistui 2017.

Kulttuurihistorialliset kohteet

Kaava-alueella ei ole rakennusperintökohteita eikä tunnettuja muinaisjäännöksiä.

Väestö ja asuntokanta

Louhelassa asuu 1 284 asukasta (2018). Louhelassa on 782 asuntoa, keskikoko 61 h-m2.

Louhelan nykyiset asuinkerrostalot

Asunto Oy	Osoite	Valmis	Rak.oikeus k-m2	Kerrosala k-m2	Huoneistoala h-m2	Asunnot kpl	Auto-paikat
Vantaan Opaali*	Eräkuja 1	2012	4 100	5 074	3 532	62	56
Vantaan Louhi*	Eräkuja 2	2017	3 000	3 774	2 506	51	23
Kaarenmäki	Eräkuja 4	1968	7 800	7 642	6 428	105	90
Kaarenpeikko	Eräkuja 6	1968	10 600	10 552	8 783	114	107
Kaarenkeiju	Louhelantie 1	1967	13 950	14 309	11 408	200	97
Kaarenhaltia	Haltiantie 4 ja 8	1966	18 040	19 596	15 037	250	245
Yhteensä			57 490	60 947	47 694	782	618

*) Eivät sisälly kaava-alueeseen.
Tiedot perustuvat kiinteistörekisteriin.

Palvelut

Louhelan ostoskeskuksessa toimivat K-market, ravintola, kampaamo-parturi ja grilli. Eräkujalla on päiväkoti. Louhelantien länsipuolella on Myyrmäen kirkko. Martinlaakson ostarille on 1,0 km ja Myyrmäen keskustaan 1,3 km.

Virkistys

Pohjoispuolella Jokiuomanpuistossa on matonpesupaikka, minigolf-rata ja koira-aitaus. Itäpuolella on Mätäojanlaakson virkistys- ja luontoalue.

Liikenne

- *Autoliikenne:* Louhelantie ja Uomatie ovat pääkatuja. Niiden risteyksessä on kiertoliittymä. Louhelantien liikennemäärä oli Uomatiestä pohjoiseen 11 180 ajon/vrk vuonna 2016 ja Uomatiestä etelään 3 970 ajon/vrk vuonna 2017. Eräkuja ja Haltiantie ovat tonttikatuja. Huoltoajoyhteys yhdelle kerrostalolle 414-2-32 (Haltiantie 4 O-P) ja Louhelan päiväkodille (Eräkuja 3) tapahtuu kerrostalotontin 15-100-3 (Eräkuja 1) kautta.
- *Joukkoliikenne:* Kehäradan junat Louhelan asemalta. Bussit Louhelantieltä Elielinaukiolle, Espooseen, Myyrmäkeen ja Mellunmäkeen.
- *Kevyt liikenne:* Kaduilla on jalkakäytävät. Eräpolku on varattu kevyelle liikenteelle.
- *Pysäköinti:* Rakennuskaavassa ei ole annettu pysäköintinormia. Pysäköinti on toteutettu pääosin avoimille kentille ja osin autotalleihin. Lisäksi Eräkujalla ja Haltiantiellä on aikarajoitettuja pysäköintipaikkoja (30 minuuttia – 24 tuntia).

Tekninen huolto

- Vesistöt, vesitalous

Kaava-alue kuluu Mätäojan valuma-alueeseen.

- Vesihuolto, vedenjakelu

Kaava-alueen tontin halki kulkee Vj225 vesijohtolinja. Alue kuuluu Myyrmäen painepiiriin. Painepiirin vesisäiliönä toimii Myyrmäen yläsäiliö, jonka tilavuus on 4 500 m3. Vesi syötetään Myyrmäen painepiiriin etelästä Helsingin Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Helsingistä. Vesijohtoverkoston painetaso kaava-alueella vaihtelee +83,00 … +96,00 välillä. Tarkat painetasot selviävät HSY:n liitoskohtalausunnoista.

- Jätevesiviemäröinti

Kaava-alueen tontin halki kulkee Jv315 jätevesiviemäriputki. Alueen jätevedet johdetaan Myyrmäen jätevedenpumppaamolle ja edelleen Länsi-Vantaan viemäriverkoston kautta Espoon viemäriverkostoon ja Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

- Hulevesijärjestelmä

Alueen sadevedet johdetaan nykyisin Haltiantien ja Eräkujan hulevesiviemäreiden kautta Mätäojaan, joka laskee Helsingin Huopalahdessa mereen.

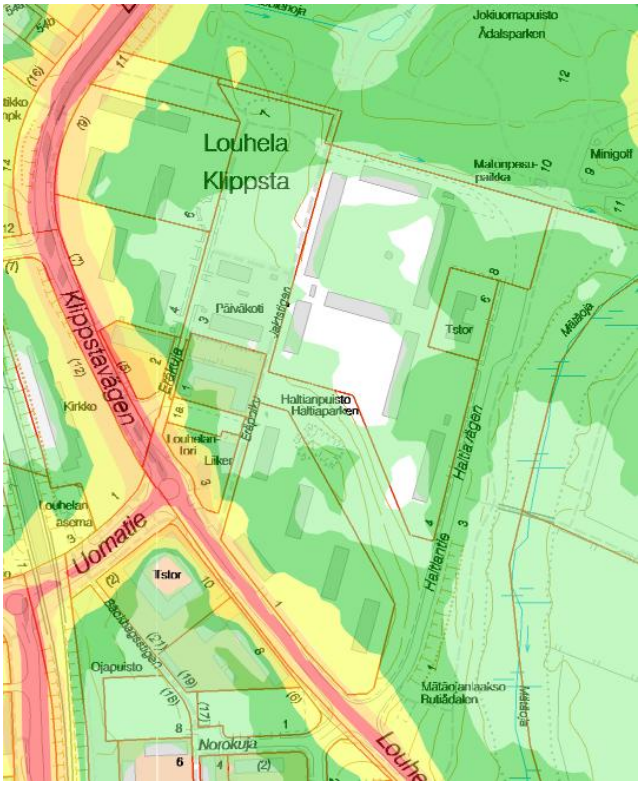
Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

- Lentomelu

Alueen lentomelutaso Lden 50 - 55 dB edellyttää asunnoilta 32 dB ääneneristävyyttä sekä toimistoilta ja muilta hiljaisilta työtiloilta 28 dB ääneneristävyyttä.

- Rautatiemelu

Alue ei ole rautatien melualuetta.



- Tiemelu

Alle 65 dB tiemelualueella tarvittava ääneneristävyysvaatimus saadaan rakennusjärjestyksessä esitetystä taulukosta, jolloin erillinen meluselvitys ei ole tarpeen.

Tiemelutilanne 2016, päivällä klo 7-22 (dB).

45-50 50-55 55-60 60-65
65-70 70-75 75-

Vantaan ympäristökeskus 2016

Tiemelun huomioon ottaminen

Tiemelu-vyöhyke Aeq (dB)	Äänitasoero asunnoissa ΔL (dB)	Äänitasoero toimistoissa ΔL (dB)
65...100	erillinen selvitys	erillinen selvitys
60...64,9	35	30
55...59,9	30	25
alle 55	30	–

Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010, YM asetus 796/2017.

Maanomistus

Kiinteistö	Maanomistaja	Pinta-ala m2	Rakennusoikeus k-m2
414-1-52	Asunto Oy Kaarenpeikko	13 369	10 600
414-1-69	Asunto Oy Kaarenmäki	10 243	7 800
414-1-113	Yksityiset	3 677	–
414-2-19	Vantaan kaupunki	1 821	–
414-2-30	Asunto Oy Kaarenkeiju	19 070	13 950
414-2-31	Louhelan Huolto Oy	3 064	919
414-2-32	Asunto Oy Kaarenhaltia	38 533	15 810
414-2-35	Vantaan kaupunki	84 672	1 450
414-2-69	Vantaan kaupunki	3 426	–
414-2-70	Vantaan kaupunki	1 022	–
414-878-4	Vantaan kaupunki, Laaturakenne Oy per. yht. lukuun, Nordea Bank Finland Abp	7 994	–
Yhteensä		*	50 529

*) Kaava-alueen rajaus ei vastaa tilojen rajoja, joita voi katsoa *kartta.vantaa.fi*
Pinta-alat tarkentuvat tontinmittauksessa.

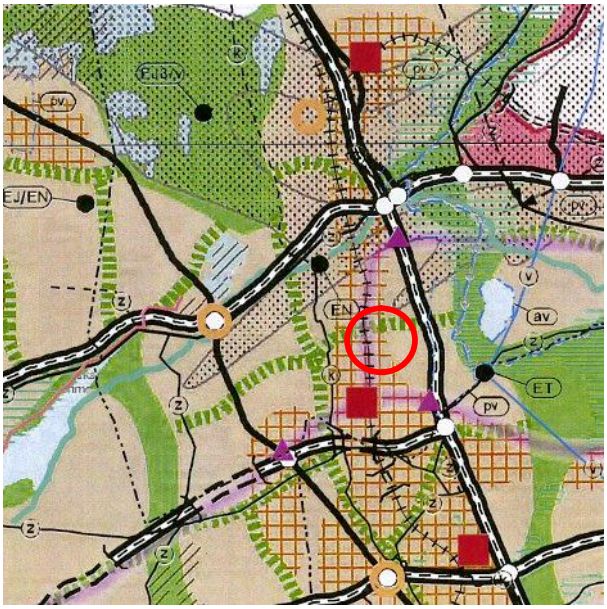
I Suunnittelutilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Tavoitteena on mm., että suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä. (14.12.2017)
– Kaavamuutos on tavoitteiden mukainen.

Maakuntakaava

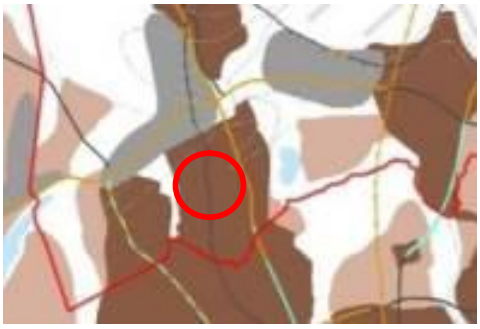
Uudenmaan maakuntakaavassa (YM 8.11.2006) alue on taajamatoimintojen aluetta; alueen pohjoispuolelle on osoitettu viheryhteystarve. Uudenmaan 2. vaihemaakunta-kaavassa (YM 30.10.2014) alue on tiivistettävää aluetta.
– Asemakaavamuutos on maakuntakaavojen mukainen.



Uudenmaan maakuntakaava.

Taajamatoimintojen alue.
Tiivistettävä alue.
Keskustatoimintojen alue.
Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö.
Työpaikka-alue.
Virkistysalue.
Luonnonsuojelualue.
Viheryhteystarve.
Seutuliikenteen rata.
Lentomelualue.
Kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeä alue, tie tai kohde, valtakunnallisesti merkittävä (RKY 2009).
Joukkoliikenteen vaihtopaikka.
Pääkaupunkiseudun poikittainen joukko-liikenteen yhteysväli.
Kaavamuutosalueen sijainti.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050 (MASU 2050)



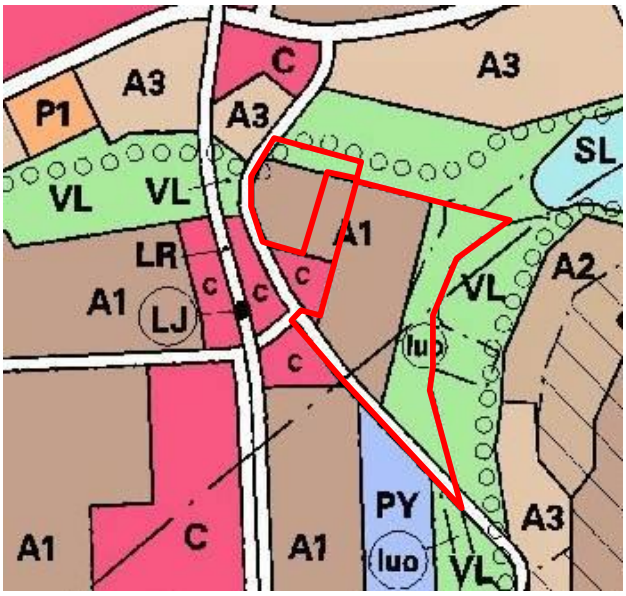
Maankäyttö täydentää ensi sijassa olemassa olevaa kaupunkirakennetta. (Kv 11.5.2015)

Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016-50.
Kuntien muut kehittämisalueet 2016-50.
Seudun teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymät.
Kaavamuutosalueen sijainti.

Yleiskaava

Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa alue on tehokasta asuntoaluetta A1, osin lähivirkistysaluetta VL ja Louhelantien osalta tie-liikenteen aluetta L. Yleiskaavan tavoitteita ovat tiivistäminen, täydentäminen ja eheyttä-minen. *– Asemakaavamuutos on yleiskaavan mukainen.*

Yleiskaavan 2020 tavoitteet hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 22.1.2018. Kaupunki varautuu 100 000 asukkaan kasvuun vuoteen 2050, mikä tarkoittaa huomattavaa määrää rakentamista. Kaupungin kasvu ohjataan ensisijaisesti keskustoihin ja joukkoliikenne-vyöhykkeille.



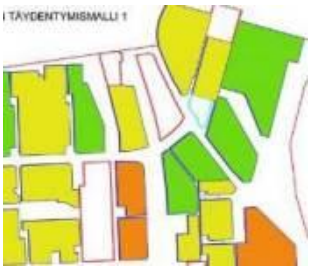
Vantaan yleiskaava (Kv 17.12.2007).

A1	Tehokas asuntoalue.
A2	Matala ja tiivis asuntoalue.
A3	Pientaloalue.
C	Keskustatoimintojen alue.
P1	Palvelujen alue.
PY	Julkisten palvelujen ja hallinnon alue.
SL	Luonnonsuojelualue.
VL	Lähivirkistysalue.
(LJ)-●	Joukkoliikenteen terminaali.
(luo)-	Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.
(m3)-	Lentomeluvyöhyke 3 (Lden 50 – 55 dB).
o o o o	Ohjeellinen ulkoilureitti.
○	Kaavamuutosalueen sijainti.

Myyrmäen kaavarunkoluonnoksessa on esitetty, että Louhelassa voi olla 8-kerroksista täydennysrakentamista ja Eräkujan päähän on osoitettu yleisten rakennusten alue päiväkotia varten.
(Kh 23.4.2018, ollut nähtävillä 16.5. – 14.6.2018)

Myyrmäen kaavarunkoluonnos.

VIII Suurin kerrosluku roomalaisin numeroin.



Täydentymismalli 1

Tehokkuus
- e = 0,5 – 0,9
- e = 1,0 – 1,4
- e = 1,5 – 1,9

Asemakaava

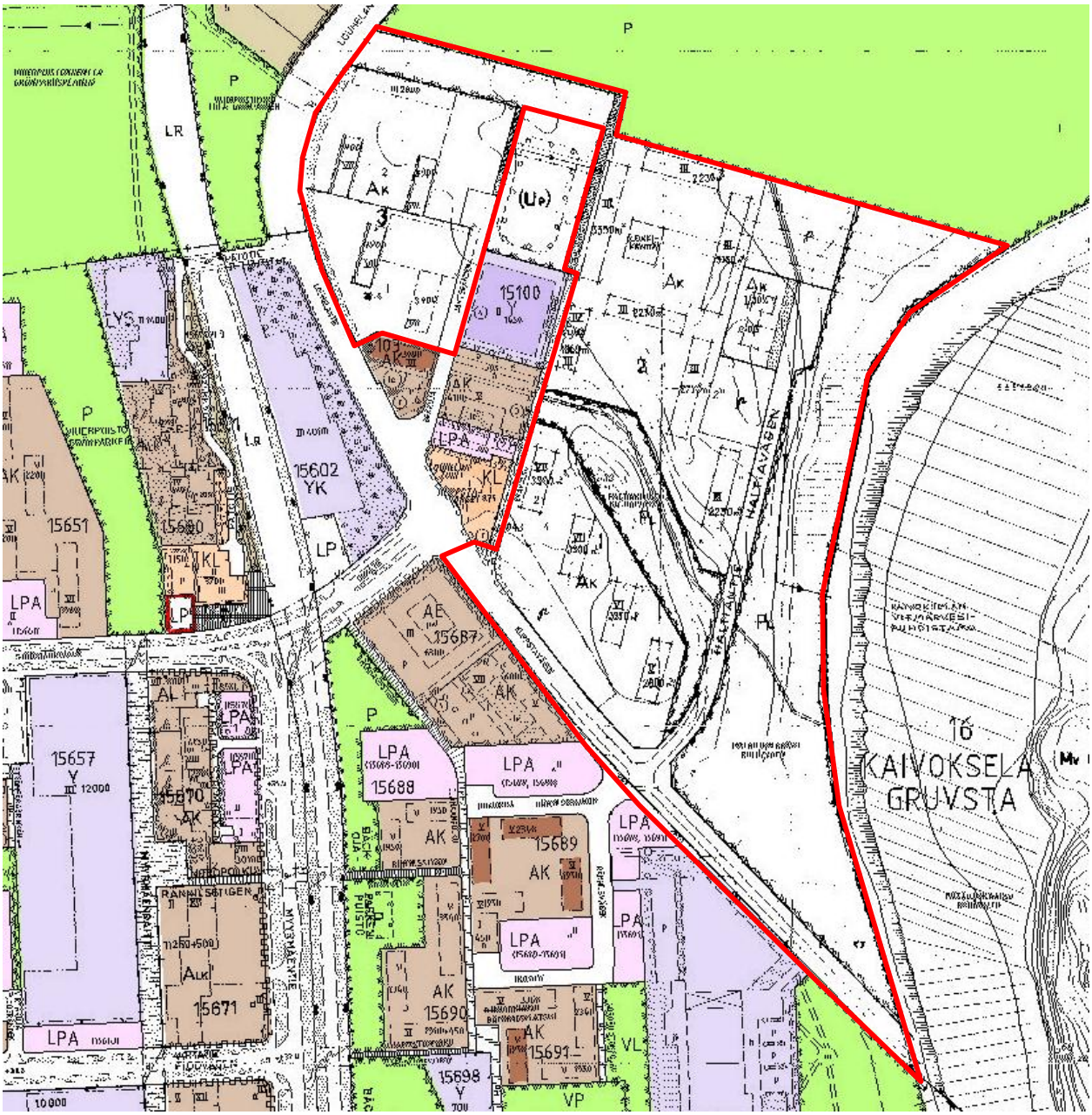
Eräpolun itäpuolella on voimassa Louhelan rakennuskaava, vahvistettu lääninhallituksessa 1.7.1965, laatijana Maaseudun keskusrakennustoimisto Oy / DI Juhani Wallenius ja arkkitehti Nils Kostiainen. Kaavassa on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueita AK ja huoltorakennusten korttelialue AH, jolla saa olla sitä ympäröiville asuntokortteleille tarpeellisia huoltorakennuksia sekä autojen pysäköimispaikkoja ja autojen säilytyssuojia. Lisäksi kaavassa on luonnontilassa säilytettäviä puistoalueita PL ja rakennuskaavateitä.

Eräpolun länsipuolella on voimassa rakennuskaavamuutos 001620, vahvistettu 1.7.1965, jonka on laatinut Maaseudun keskusrakennustoimisto Oy / diplomi-insinööri Juhani Wallenius ja arkkitehti Nils Kostiainen.

Rakennuskaavat muuttuivat asemakaavoiksi, kun maankäyttö- ja rakennuslaki tuli voimaan 1.1.2000. Samalla rakennuskaavatiet muuttuivat kaduiksi.

Alueella on voimassa myös seuraavat asemakaavat:
- 000110, SM 13.2.1979, Louhelantien katualuetta,
- 150500, Myyrmäki 3, SM 17.5.1972, Louhelantien katualuetta,
- 150600, Myyrmäki 3A, SM 14.5.1974, Louhelantien katualuetta.

Lisäksi alueeseen kuuluu kaistale Louhelantien asemakaavoittamatta jäänyttä aluetta.



AH	Huoltorakennusten korttelialue, jolla saa olla sitä ympäröiville asuntokortteleille tarpeellisia huoltorakennuksia sekä autojen pysäköimispaikkoja ja autojen säilytyssuojia.	VII	Suurin sallittu kerrosluku (roomalaisin numeroin).
		e=0,30	Tonttitehokkuus eli kerrosalan suhde tontin alaan.
AK	Asuntokerrostalojen korttelialue.	3900	Suurin sallittu kerrosala neliömetreinä.
PL	Luonnontilassa säilytettävä puistoalue.	p	Pysäköimispaikka tai rakennusmaalla myös alue autosuojia varten.
(UP)	Ohjeellinen pallokenttä [pallokenttä].		
Y	Yleisten rakennusten korttelialue.	IIIIIIIIII	Jalankulkutie.
3	Korttelin numero.		Kaava-alueen rajaus.

Ajantasa-asemakaava.

Kerrostaloissa on vanhan rakennuslain (1958–1999) sallimia maanpäällisiä kellareita.

Vantaan karttoja, kaavoja, ilmakuvia ja paikkatietoja voi katsoa tarkemmin: *kartta.vantaa.fi*

Haltiantie 8. TKa 25.5.2018

Näkymä rakennuspaikalta, Haltiantien pohjoispään pysäköintialueelta. TKa 25.5.2018

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Tähdätään riittävään, monipuoliseen ja kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon. Tähdätään elinkeinoelämän ja työpaikkarakentamisen edellytysten luomiseen. Tavoitteena laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys. Lisätään korkeaa rakentamista asemanseuduilla ja keskustoissa, joissa on hyvät palvelut. Monimuotoisesti arvokkaat luontoalueet huomioidaan kaavoituksessa. (Kv 18.6.2018)

Vantaan kaupunkisuunnittelun tavoitteet 2018

Kaavoitetaan laadukasta, kohtuuhintaista ja monipuolista asumista 320 000 k-m2.
– Kaava tuottaa uutta asumista 12 330 k-m2 ja uusia asuntoja 195 kpl.

Rakennusjärjestys

Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010.

Tonttijako- ja rekisteri

Alue on Vantaan kiinteistörekisterissä. Alueella ei ole rekisteröityjä tontteja.

Rakennuskiellot

Ei ole.

Louhelan Huolto Oy, Haltiantie 6. Rakennus tulee kaavamuutoksessa purettavaksi. TKa 11.8.2017

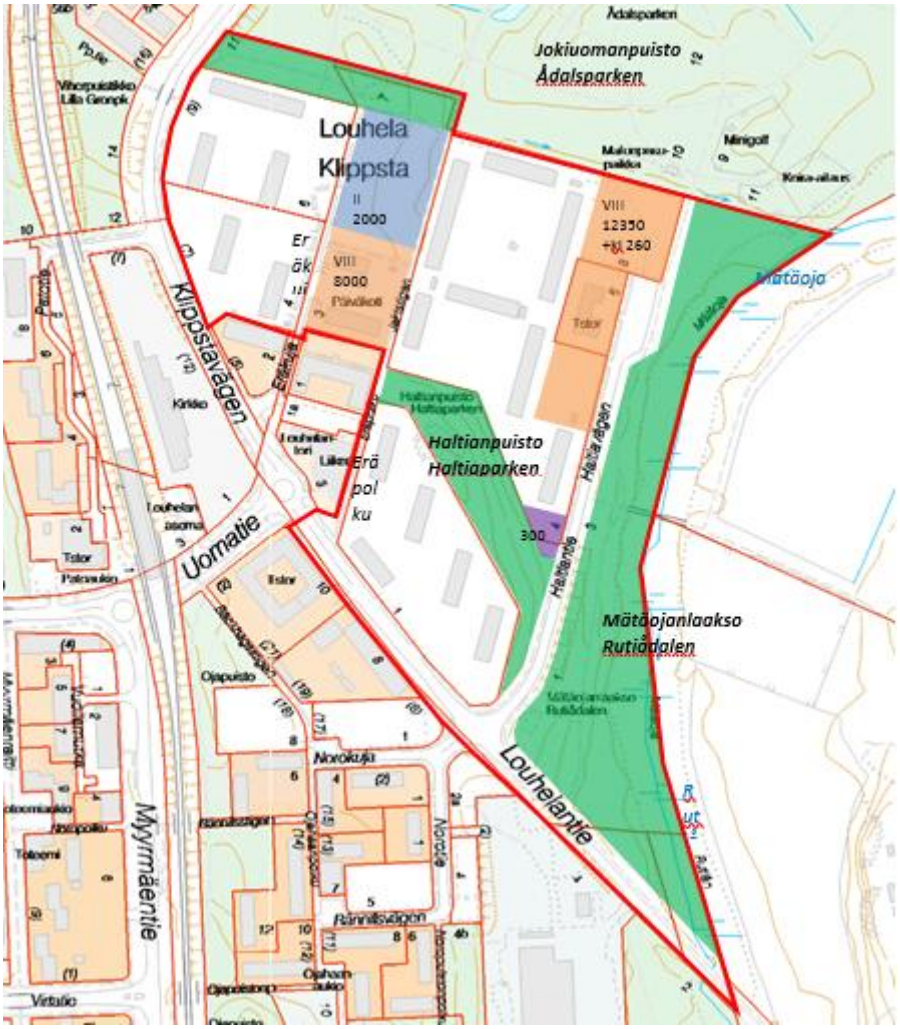
Muut suunnittelua rajoittava tekijät

Mätäojanlaakso on luonnonsuojelualuetta. Mätäoja on Vantaanjoen muinainen laskuuoma, kunnes maankohoamisen myötä kalliokynnys käänsi joen laskun Vanhankaupunginlahdelle. Mätäojanlaaksossa on erityisesti suojeltavan lajin elinalue, *halavasepikkä* (Hylochares cruentatus), jota on löydetty vain Länsi-Vantaalta.

Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

- Myyrmäen kaavarunkoluonnos, Kh 23.4.2018, ollut nähtävillä 16.5. – 14.6.2018.
- Eskola, Amanda; Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930 - 1979. Inventointiraportti. Vantaan kaupunki C 15:2002, Vantaan kaupunginmuseon julkaisuja nro 12, KSY 9/2002.
- Hirvonen, Sari; Ruraali urbaani – Vantaan kaupunkisuunnittelun historia. Vantaan kaupunkisuunnittelu 8/2005, C18:2005.
- Vantaan pienvesiselvitys, Yla 18.5.2009 § 101 tiedoksi, Kuja 26.5.2009 § 14 tiedoksi.
- Hako, Jukka: Louhela – Ihmisen kokoinen. Kellastupa Oy 2008.

4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET



Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 7.5.2018 esitetty alustava luonnos.

- Kerrostaloja.
- Päiväkoti.
- Huoltotontti.
- Virkistysalue.
- Kaava-alueen raja.

Alustavat rakennusoikeudet		
	kerroksia	k-m2
Kerrostaloja Eräkujalle	VIII	8000
Kerrostaloja Haltiantielle	VIII	12 350 +klt 260
Päiväkoti	II	2000
Huoltotontti	I	300
Yhteensä		22 910

klt = Liike- ja toimistotilaa.

Tavoitteena oli rakentaa Louhelaan uusi isompi päiväkoti, mutta se ei mahdu päiväkotien investointiohjelmaan ennen vuotta 2030.

Kaavamuutoshakemukset

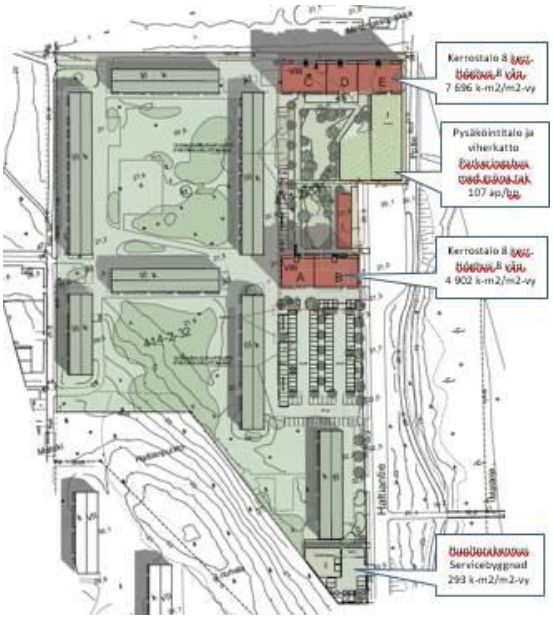
Asunto Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy hakivat 4.5.2018 kaavamuutosta kerrostalorakentamiselle, liiketilalle ja huoltorakennukselle Haltiantielle.

Vantaan kaupunki / kiinteistöt ja asuminen haki 7.5.2018 kaavamuutosta kerrostalorakentamiselle ja päiväkodille Eräkujalle. Tämä hakemus on peruttu 27.8.2018.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

- *Osallistumis- ja arviointisuunnitelma* laadittiin, lähetettiin osallisille ja julkaistiin internetissä 7.5.2018. Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 11.6.2018 mennessä.
- *Vireille tulo* ilmoitettiin Vantaan Sanomissa 12.5.2018.
- *Kaavatilaisuus ja kiertokävely* järjestettiin 22.5.2018 klo 17.00 Haltiantieltä alkaen.
- *Osallisia* kaavoituksessa olivat kaavan hakijat, alueen ja naapurikiinteistöjen omistajat, haltijat ja asukkaat (naapurit), kaupunginosan ja lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Uudenmaan liitto, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, kaupungin viranomaiset sekä kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia.

Eräkujalle haettu rakentaminen.



Haltiantielle haettu rakentaminen.

Kuvat osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 7.5.2018.

Saadut mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

Eräkujaa koskevat mielipiteet on lyhennetty, koska Eräkujan rakentamisesta on tässä kaavassa luovuttu. Mielipiteisiin voi tutustua maankäytön asiakaspalvelussa, Kielotie 13.

1. Asukas, Eräkuja 4 / 15.5.2018:
Sain kauhistuneena lukea, että suunnitteilla on rakentaa mm. Eräkujalle iso talo ja uusi päiväkoti + kaksi muuta taloa Haltiantielle. Olen elämäni asunut alueella ja viheralueet ja rauhallisuus on aina ollut tärkeää ja läsnä.

TÄMÄ EI YKSINKERTAISESTI KÄY PÄINSÄ ja tämä kaava 152400 suunnitelma on heitettävä romukoppaan!!!!!! Antakaa puistoalueen olla ja älkää tuhotko alueen viihtyvyyttä tuomalla alueelle lisää asukkaita.

1. Täyttä rahan hukkaa koko touhu. Emme tarvitsi alueelle moisia rakennelmia. On jo päiväkoteja ja tarpeeksi ihmisiä.
2. Alueella on erittäin mukava puisto ja tällaiset rakennelmat tulevat vaikuttamaan puiston viihtyvyyteen kuin viheralueita karsitaan.
3. Myöskin viheralueiden käyttöaste tulee nousemaan, onko kestääkö puisto sellaista kävijämäärää?
4. Miksi jokainen pienikin plänttti pitää rakentaa täyteen? Ihmiset jotka pääkaupunkiseudulle haluavat muuttaa tulevat aivan erilaisista ympäristöistä ja heille on varmasti ihan ok asua jossain vähemmän kaupungissa.
5. Me jotka olemme asuneet Vantaalla ikämme myöskin haluaa että alue pysyy sellaisenaan, vihreänä ja rauhallisena, hieman jopa ”junttilana” missä on tilaa hengittää ja olla rauhassa. Tänne ei kaivata mitään mega kaupungistumista ja tungosta. Sijoittakaa kaupunki haaveenne vaikka Tikkurilaan, sieltä onkin jo kaikki tuhottu niin siellä tuskin kukaan aikeistanne valittaa.
6. Lapsia syntyy kokoajan vähemmän, kuulostaa oudolta, että pitäisi rakentaa päiväkoti.
7. Alueella ja sen lähialueilla on jo päiväkoteja joka lähtöön. Joten aivan turhaa.
8. Alueelle rakennettavat talot lisäävät Louhelan asukaslukua, mikä meinaa myös ongelmien lisääntymistä. Mitä enemmän ihmisiä, sitä enemmän ongelmia ja rauhattomuutta. Tällaisista rakennusaikeista tulee todella epämukava olo.

9. Epäilen, että vähemmistöön jää ne jotka hihkuisivat onnesta, että alueelle pitää ämpätä lisää ihmisiä ja rakennuksia. Miten lähialueen ihmiset tästä hyötyvät ? ..ei mitenkään, päinvastoin.
10. Asukasmäärän kasvu vaatii myös muilta julkisilta palveluilta lisäponnisteluja ja rahaa. Ollaanko tähän mitenkään valmistauduttu ? Yleensä näitä asioita aletaan pohtia vasta sitten kuin tilanne on mennyt jo sietämättömäksi.
11. Nykyrakentaminen on muutenkin niin surkeaa ja asunnot tuhottoman pieniä. Näitä voidaan sitten kivasti myydä järkyttävään hintaan. En halua, että lähialueeni viher-alueita valjastetaan moiseen liiketoimintaan.

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan lisää asuntoja, joita on parasta rakentaa lähelle rautatieasemaa ja palveluja. Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä. Haltiantien rakentaminen ei sijoitu viheralueelle vaan nykyisille tonteille.

2. Kaavatilaisuus Louhelassa / 22.5.2018 klo 17.00 – 19.15
Aluearkkitehdin muistio:
Paikalla oli noin 44 osallista. Tehtiin kiertokävely ja käytiin vilkas keskustelu, pääasioita

Haltiantiellä
• kysyttiin kaavan perusteista
• Myyrmäen kaavarunkoluonnos on parhaillaan nähtävillä (16.5. – 14.6.2018)
• kaavamuutos on taloyhtiön hakema eikä sitä vastustettu
• ihmeteltiin ajoyhteyksiä nykyisille autotalleille

Louhipuistossa
• päiväkodin sijoitusta pallokentälle vastustettiin
• aluetta käytetään virkistys- ja liikuntapaikkana, toiminnallisena puistona ja auringon-ottoon, alue näkyy asunnoista
• kaupunki istutti pallokentälle terijoensalavia, kun Louhela täytti 20 vuotta

Jokiuomanpuistossa
• asukkaat esittivät Louhelantien vierestä kaksi vaihtoehtoista päiväkodin paikkaa Skallbölenojan etelä- ja pohoispuolilta, joista pohjoisempaa pidettiin parempana
• päiväkodin liikenne tulisi Louhelantieltä eikä rasittaisi Eräkujaa

Eräkuja 3:n (nykyisen päiväkotitontin) kohdalla
• uusia kerrostaloja vastustettiin
• rakentaminen rajoittaisi näkymiä asunnoista ja lisäisi Eräkujan liikennettä

3. Asukas, Eräkuja 6 / 23.5.2018:
Vantaan kaupunki hakee Eräkujalle uuden päiväkodin rakentamista. Kaavaehdotuksessa päiväkoti tulisi Louhipuiston pallokenttien ja puistoalueen kohdalle. Louhipuistoa käyte-tään paljon virkistykseen. Kesällä siinä otetaan aurinkoa, pelataan pelejä ja järjestetään säännöllisesti puistojumppaa. Talvisin Louhipuistoa kiertää lasten hiihtolatu. ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

4. Kaksi asukasta, Eräkuja 1 / 23.5.2018:
Yit markkinoi viisi vuotta sitten Eräkuja 1:den Vantaan opaalia seuraavasti: Myyrmäen kainalossa sijaitseva Louhela säilyttää tulevaisuudessakin 1960-luvun hengen mukaisen luonteensa, sillä uuden suunnittelussa kunnoitetaan alueen syntyaikojen periaatteita.” Näillä mielikuvilla ostimme uudesta asunto-osakeyhtiöstä kulmahuoneiston, jotka olivat osakeyhtiön kalleimmat. ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

5. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy / 28.5.2018:

Mahdollisia paikkoja puistomuuntamolle.

Sähköverkko: Alueella on Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapeleita. Alueelle tarvitaan paikkavaraus uudelle puistomuuntamolle korvaamaan nykyinen muuntamo M192 (Haltiantie 4). Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin toimitaan yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko: Alueella on Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin toimitaan yhteistyösopimuksen mukaisesti.

=> Kaapelit ja putket ilmenevät kaupungin johtokartasta. Muuntamo voidaan siirtää, sen paikkaa ei määrätä asemakaavassa.

6. Asukas, Eräkuja 6 / 30.5.2018:

Pyydän kohteliaimmin Vantaan asemakaavan 152400 Eräkuja 5-7 sijainnilla olevan ns Louhipuiston alueen säilyttämistä ja kehittämistä asukkaiden liikunta- ja virkistysalueena ja Jokiuoman puiston mahdollisimman laajaa säilyttämistä virkistys- ja ulkoilualueena. Eräkuja 5-7 on hoidettu puistoalue, vaikka kaavassa se onkin ollut ns tehokkaan asumisen aluetta. Alue on jatkuvassa virkistyskäytössä: talvisin tuossa sijainnissa on lasten murtomaahiihdon opettelun kannalta tärkeä latu, kesäisin puistojumppaa, auringonottoalue ja lentopallonpeluutakin ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä. Haltiantien osalta kaavamuutos perustuu maakuntakaavan, yleiskaavan ja Myyrmäen kaavarunkoluonnoksen täydennysrakentamistavoitteisiin.

7. Asukas / 30.5.2018:
Olen asunut Länsi-Vantaan alueella tai sen läheisyydessä koko ikäni, 47 vuotta. Jo 80-luvulla olin Vantaan kaupungin puisto-osastolla kesätöissä ja sitä kautta Jokiuomanpuisto tuli alun perin tutuksi. Puisto oli, ja on yhä, suuri ja väljä, eikä sillä takavuosina ollut kovin paljon käyttäjiä. Tilanne on kuitenkin muuttumassa. ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

8. Asukas, Haltiantie 8 / 30.5.2018:
Päiväkodille suunniteltu tontti on ensimmäinen, aito ja alkuperäinen Louhelanpuisto. Nykyisin se on saumaton osa Jokiuomanpuistoa. Se on päivittäisessä, aktiivisessa virkistyskäytössä ympäri vuoden. Puistoon rakentamisesta pitäisi kokonaan pidättäytyä. ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

9. Asukas, Eräkuja 1 / 1.6.2018:

Asumme Eräkuja 1:n asunnossa ja vuonna 2012 ostaessamme asunnon, ei ollut tiedossa mitään kaavamuutoksia tällä alueella. Hetken kuluttua tuli ensimmäinen kaavamuutos ja Eräkuja 1:n 2 krs liikekiinteistö päätettiin muuttaa korkeaksi asuinrakennukseksi, joka sitten myös rakennettiin kohtuuttoman lähelle taloamme parvekkeet vastakkain. Nyt olette kaavoittamassa päiväkoti-aluetta 3 x 8 krs kerrostaloille. Tämä tuntuu aivan kohtuuttomalta. Olemme nimenomaan ostaneet asunnon sen näkymien takia eläkepäiviä varten. Yhtiössä monet muutkin ovat ostaneet asunnon juurin näiden upeiden näkymien takia. ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

10. Asukas, Louhelantie 1 / 2.6.2018:
Uudella asemakaavalla hävitetään Louhelan avara, puistomainen ja harmooninen ilme. Uudet korkeat kerrostalot eivät sovi Louhelan ilmeeseen.

Eräkujan hyväkuntoiset ja lapsiystävälliset päiväkodit ollaan hajottamassa ja tilalle rakennetaan korkeita kerrostaloja. Uusi päiväkoti tulee Eräkujan päähän viheralueelle? Nykyinen Eräkujan nurmikkoalue ja puusto hävitetään.

Kaarenhaltijan kohdalta kaavamuutos on yhden taloyhtiön intressi, joka ei ota huomioon Louhelan nykyistä ilmettä. Osa taloyhtiön asukkaista vastustaa muutosta.

Uudet kaavamuutokset asettavat myös paineita uusille ajoväyläratkaisuille, joita ei tässä kaavamuutoksessa mainita. Samoin Jokiuomanpuiston reuna-alueet ja Mätäojan suojelualue ovat vaarassa joutua seuraavan kaavamuutoksen kouriin.

Edellä mainittuihin seikkoihin perustuen vastustan asemakaavaa 152400 Louhela 2.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä. Haltiantien osalta kaavamuutos perustuu maakuntakaavan, yleiskaavan ja Myyrmäen kaavarunkoluonnoksen täydennysrakentamistavoitteisiin. Louhelassa on jo nyt 4 – 8 kerroksisia taloja. Nykyisin maanpäällinen kellari lasketaan kerrokseksi. Rakennustavasta annetaan kaavamääräyksiä. Tuleva liikenne mahtuu nykyiselle katuverkolle. Mätäojan-laakson luonnonsuojelualue merkitään asemakaavaan luonnonsuojelualueeksi.

11. Asukas, Eräkuja 4 / 3.6.2018:
Kaavamuutosehdotuksessa asunto-osakkeemme Eräkuja 4--- vastaiselle päiväkodin kohdalle on suunniteltu 8-kerroksinen kerrostalo. Kerrostalo pilaisi näkymän asunnostamme. Suunnitelma nykyisen päiväkodin purkamisesta ja uuden rakentamisesta nykyisen puistoalueen pohjoisreunaan ei ole millään tavoin kannatettava. Puistoalue on kaikkien lähitalojen aktiivisessa käytössä kesällä ja talvella. Kaavamuutosehdotus pilaisi nykyisen vehreän ja rauhallisen asuinympäristön. Vastustamme ehdottomasti tätä kaavamuutosehdotusta.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

12. Asukas, Eräkuja 1, (sama kuin nro 13 ja 22) / 4.6.2018:
Myyrmäen kaavarunkoluonnoksen, nähtävillä 16.5.-14.6.2018, raporttiluonnoksen s. 20 on neljä tehokuuden täydentymismallia. Mitä näistä malleista on käytetty asemakaavan 152400 luonnoksessa ottaen myös huomioon runkokaavan raporttiluonnoksen s. 23 olevaan karttaan tehdyn alueen kerroslukumäärää koskevan merkinnän.

=> Vastattu: Luonnos vastaa Myyrmäen kaavarungossa tehokkuudeltaan täydennysrakentamismallia 1 (s. 20) ja kerrosluvultaan olemassa olevaan rakenteeseen sopeutuvaa aluetta, jossa maksimikerrosluku on VIII eli kahdeksan (s. 23).

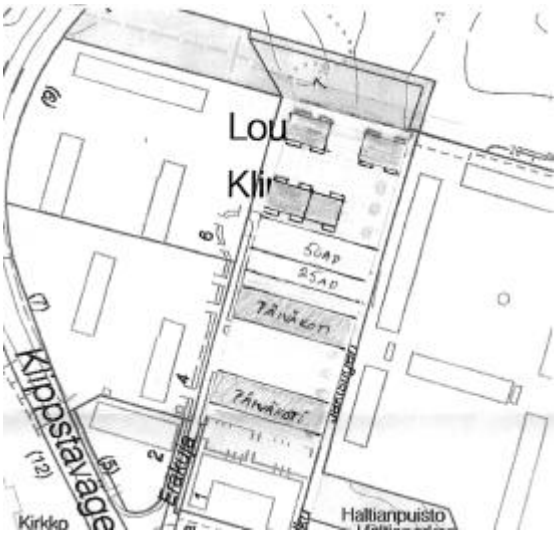
13. Asukas, Eräkuja 1, (sama kuin nro 12 ja 22) / 6.6.2018:
1. Olen täysin samaa mieltä, että kehärataan tukeutuvaa kaupunkirakentamista on syytä käyttää hyväksi, mutta ei jo olemassa olevan kaupunkiasutuksen kustannuksella.
2. Se, että kaupunki hakee omaa kaavamuutosta 3 päivää myöhemmin kuin SRV, ei riitä osoittamaan, etteivät hankkeet mitenkään liity toisiinsa. Erikoista on, mikäli SRV:n kanssa käydyssä ennakkoneuvottelussa ei olisi tullut esiin kaupungin välittömästi käynnistämä oma hanke.
3. Mielestäni ko. kaavahankkeissa on siinä määrin erilaisia vaikutuksia, että niitä olisi ollut perusteita käsitellä omilla kaavanumeroilla. Tämä olisi ollut huomattavasti selkeämpää.

=> Kaupungin hankkeen valmistelun aloitus ilmoitettiin SRV:lle. Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

14. Asukas, Eräkuja 4 / 5.6.2018:
Vastustan asemakaavan muutosta Eräkujan lisärakentamisen osalta. Suunnitelmassa olevat kolme kahdeksan kerroksista taloa pimentäisivät kokonaan Eräkuja 4:n A,B,C rappujen aamuauringon valon. Lisäksi on turha purkaa toimivaa päiväkotia. Louhipuisto toimii Louhelan sydämenä ja päiväkotilasten leikkipaikka ja jossa on mm. hiihtolatu lapsille talvisin. Eräkujan liikenne on huonosti järjestetty eikä ole turvallinen Eräkujan ja Louhelantien risteyksessä edes nykyisillä liikenne/asukasmäärällä. Kaavaan suunnitellut parkkipaikkamäärät ovat liian pienet eikä kadunvarsipysäköinti onnistu kapealla Eräkujalla. Talot on suunniteltu liian lähelle Eräkuja 4:n talo 12:sta(a,b,c raput). Vantaa voi tiivistää rakentamista uusille asuinalueille radan varteen eikä pilata vanhoja kaupunginosia.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

15. Asukas, Eräkuja 2 / 6.6.2018:

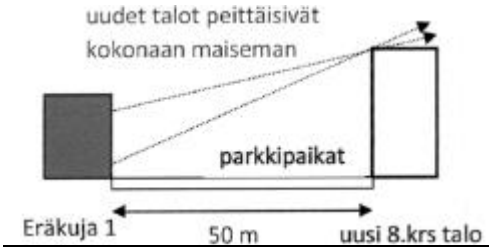


Haetaan muutosta Eräkujan Louhelan lisärakentamisen suunnitteluun. Tämän hetken luonnos uusista taloista tulee peittämään näkyvyyttä, valoisuutta ja avaruutta taloihin jotka ovat jo olemassa Eräkuja 4,1,2 ja vanhat 3 kerroksiset talot. Uusien talojen korkeus suunnittelussa on 8 kerrosta, alue on pieni, tulee liian täyteen ja alemmat kerrokset jäävät pimentoon myös uusissa taloissa. Liikenne tulee myös lisääntymään huomattavasti. Olen piirtänyt uuden luonnoksen, missä säilyy näkyvyys, valoisuus ja avaruus kaikille, lähes ennallaan. Uusien talojen ympärille jää myös paljon enemmän tilaa ja avaruutta. Pyydetään ottamaan huomioon asukkaiden viihtyisyyttä ja näkymää kodeista. Korkeat talon kyseisen alueen reunalle. Louhelan alueella useita päiväkoteja, minne voi sijoittaa lapset uuden päiväkodin rakentamisen ajaksi.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

16. Asukas, Eräkuja 1 / 6.6.2018:
Vantaan kaupungin hakemaa asemakaavamuutosta Eräkujan alueelle ei pidä hyväksyä, koska se on ristiriidassa kaupungin päättäjien asettamien tavoitteiden (helppoa asumista, onnellista arkea, vehreä kaupunki, kasvaa viisaasti, ikääntyy kauniisti) kanssa. ---

Ehdotettu ratkaisu sivusta katsottuna on erittäin huono:



Nykyiset päiväkodin rakennukset ovat yksikerroksisia, joten ne eivät peitä juurikaan maisemia. ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

17. Asukas, Eräkuja 1 / 6.6.2018:
Vastustan kerrostalojen rakentamista. Viheralueet ovat jo nyt ylikuormitettuja.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen. Haltiantien osalta rakentaminen sijoittuu tonteille ja perustuu yleiskaavan täydennysrakentamistavoitteisiin.

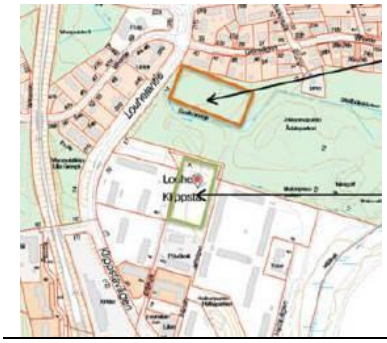
18. Vantaan Opaalin hallitus, Eräkuja 1 / 6.6.2018:
Vantaan kaupunki hakee Eräkujalle asemakaavamuutosta yleisten rakennusten korttelialueen, nykyisen päiväkotitontin, muuttamista noin 8 000 k-m2:n kerrostalojen korttelialueeksi ja ohjeellisen pallokentän tontin muuttamista uuden päiväkodin noin 2 200 k-m2:n korttelialueeksi. Asunto Oy Vantaan Opaali vastustaa jyrkästi molempia muutosehdotuksia ja esittää ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

19. Helsingin seudun liikenne HSL / 6.6.2018:
HSL pitää vanhojen asuinalueiden täydennysrakentamista järkevänä, jotta jo olemassa olevalle infrastruktuurille ja palveluille saadaan lisää käyttäjiä. ---

=> Asemakaavaan varataan nykyiset katualueet.

20. Asukas, Eräkuja 6 / 7.6.2018:
Vantaan kaupunki hakee Eräkujalle uuden päiväkodin rakentamista. Kaavaehdotuksessa päiväkoti tulisi Louhipuiston pallokenttien ja puistoalueen kohdalle. Louhipuistoa käytetään paljon virkistykseen. Kesällä siinä otetaan aurinkoa, pelataan pelejä ja järjestetään säännöllisesti puistojumppaa. Talvisin Louhipuistoa kiertää lasten hiihtolatu. Nykyisen päiväkodin tilalle on suunniteltu uusia asuinkerrostaloja. Siksi Eräkujan liikenne lisääntyy. Liikenne on nyt jo hyvin vilkasta. --- Uuden päiväkodin sijoittamiselle olisi vaihtoehto. ---



PÄIVÄKOTI
Kaava muutetaan ei-puistoalueeksi.

Samankokoinen Louhipuisto muutetaan puistoalueeksi.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

Näkymä Jokiuomanpuiston pohjoisosasta. TKa 25.5.2018

Eräkujan pohjoispää, oikealla Louhelan päiväkoti. TKa 11.8.2017

Eräpolku pohjoiseen, vasemmalla Louhelan päiväkodin pihaa. TKa 25.5.2018

21. Asukas, Eräkuja 1 / 7.6.2018:
Vastustan asemakaavamuutosta Eräkujalle, koska:
- puisto on erittäin suosittu lasten, vanhusten ja nuorison käytössä
- ei pidä pilata puistomaista maisemaa
- tulisi liikaa liikennettä Eräkujalle, aiheuttaa melu- ja pölyhaittaa naapuritaloille

Kyseinen puistoalue pitää säilyttää puistoalueena koska siitä on tullut yleinen käytäntö. Monissa Vantaan kaupungin papereissa (kartoissa) se on merkitty puistoalueeksi.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

22. Asukas, Eräkuja 1, (sama kuin nro 12 ja 13) / 8.6.2018:

A) Yleiset näkökohdat

1. As Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy ovat hakeneet em. kaavanmuutosta 4.5.2018 esittäen sen liitteeksi SRV Yhtiöt Oyj:n laatiman 26.3.2018 päivätyn 16-sivuisen yksityiskohtaisen suunnitelman alueelle rakennettavista kahdesta 8-kerroksisesta kerrostalosta (asuinkerrosalaa 12 332 m2, liikekerrosalaa 275,5 m2, huoltokerrosalaa 293 m2 ja aputilakerrosalaa 357 m2, yhteensä 13 465 m2 – tehokkuus e = 0,850), asuntoja 195 kpl ja autopaikkoja halliin 107 kpl.

Vantaan kaupunki on hakenut kaavanmuutosta 7.5.2018. Saadun tiedon mukaan kaupunki ei ole lähemmin päättänyt Eräkujan varrella olevan kaavamuutoksen toteuttamisesta.

Kaavanmuutosprosessin osalta kiinnittävät huomiota seuraavat seikat
- Rakennusyhtiö SRV on tehnyt 26.3.2018 yksityiskohtaisen suunnitelman asemakaavan muutoksen sisällöstä. Saadun tiedon (aluearkkitehti Timo Kallaluoto) kaupungin ja SRV:n välillä on käyty ennakkoneuvottelu kaavanmuutoksen hakemisesta. Luonnos kaavanmuutoksesta on ollut tämän suunnitelman mukainen ja se on pantu mielipiteiden esittämistä varten nähtäville 12.5.2018 eli pian em. muutoshakemusten 4.5.2018 ja 7.5.2018 jättämisen jälkeen.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivätty 7.5.2018 ja sen mukaan ”Kaavaa valmistelevat kaupungin asiantuntijat”. Edellä lausutun perusteella kaavanmuutosta on kuitenkin selvästi valmisteltu yhdessä rakennusyhtiö SRV:n kanssa. Kaavanmuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivätty 7.5.2018 eli se on ollut valmis jo kaupungin hakiessa kaavanmuutosta omalta osaltaan.
- Edelleen kiinnittää huomiota, että jo SRV:n suunnitelmassa 26.3.2018 esitetään 8-kerroksisten asuintalojen rakentamista, vaikka kaupunkisuunnittelulautakunta on vasta 16.4.2018 esittänyt kaupunginhallitukselle pantavaksi nähtäville Myyrmäen kaavarunkoluonnoksen, jossa on niin ikään kaavailuja Louhelan merkitsemisestä 8-kerroksisten asuinkerrostalojen alueeksi; nähtävillä 16.5.-14.6.2018 eli kaupunkikin teki hakemuksensa ennen kuin oli olemassa julkistettua kaavarunkoluonnosta.

=> A. Kaupunkisuunnittelu vaatii paljon valmistelua. Kaupunki laatii aina juridisen kaavan, vaikka maanomistaja hakisi kaavaa rakentajan luonnoksella. Kaupungin kaavahakemus tehtiin 7.5. ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma valmistui 7.5., mutta sitäkin oli valmisteltu. Louhelassa on jo nyt 8-kerroksisia rakennuksia, koska maanpöällinen kellari lasketaan nykyisin kerrokseksi. Myyrmäen kaavarungon hyväksyi nähtäville kaupunginhallitus 23.4.2018 ennen asemakaavoituksen aloittamista 7.5.2018.

Ko. asemakaavan muutos on pantu vireille huomattavan nopealla aikataululla yhteistoimin rakennusyhtiö SRV:n kanssa (edusti As Oy Kaarenhaltiaa ja Louhelan Huolto Oy:tä kaavanmuutosta haettaessa). Runkokaavan ylemmänasteisena kaavallisena ohjausvälineenä tarkoitus antaa yleiset puitteet yksityiskohtaiselle kaavoitukselle. Runkokaava on tällä hetkellä vasta luonnosvaiheessa ja nähtävillä mielipiteiden esittämistä varten. Runkokaavan raporttiluonnoksessa 16.4.2018 mainitaan nimenomaan, että ”luonnosvaiheessa kartalla ei ole vielä esitetty tehokkuus- ja kerroslukuja. Ne ja muut mahdolliset

puuttuvat merkinnät täydennetään kaavarunkoluonnoksen nähtävillä olon jälkeen saadun palautteen ja vaikutusten arvioinnin jälkeen.” Kaavarungon nähtävillä olon jälkeen lopullinen hyväksymispäätös muistutusvaiheineen aikanaan kaupunginvaltuustossa kestää vielä huomattavan kauan.
=> Myyrmäen kaavarunkoluonnoksessa on esitetty tehokkuuksia (s. 20) ja Louhelaan maksimikerrosluku VIII eli kahdeksan (s. 23). Myös kaavarungon mielipiteet ovat nyt tiedossa.

Kysymyksessä oleva kaavanmuutos on selvästi ennenaikainen, koska vireillä oleva rakentamista ohjaava ylemmänasteinen kaavainstrumentti on vasta alkuvaiheissaan eikä mielestäni edellytyksiä yksityiskohtaisen kaavoituksen käsittelylle ole aikanaan ennen kuin Myyrmäen kaavarunko on hyväksytty ja julkistettu vähintään nähtäville pantuna ehdotuksena. Tällöinkin ko. asemakaavanmuutosta joudutaan käsittelemään rinnan kaavarungon kanssa aina siihen asti, kunnes kaavarunko saa lainvoiman.
=> Kaavarunko ei ole maankäyttö- ja rakennuslain tuntema juridinen kaava, joten se ei korvaa oikeusvaikutteista yleiskaavaa eikä saa lainvoimaa. Oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa Louhela on osoitettu tehokkaaksi asuntoalueeksi. Lisäksi kaupunginvaltuusto 18.6.2018 hyväksyi maa- ja asuntopoliittiset linjaukset, joiden mukaan korkeaa rakentamista lisätään asemanseuduilla ja keskustoissa, joissa on hyvät palvelut.

2. Kysymyksessä oleva kaavanmuutoshanke on käynnistetty poikkeuksellisen nopeasti odottamatta vireillä olevan laaja-alaisemman kaavoituksen edistymistä luonnosvaihetta pitemmälle. Onko tarkoitus, että alueen asukkaiden ja muiden osallisten mielipiteillä on todellinen mahdollisuus vaikuttaa molempien viereillä olevien kaavoitusprosessien sisältöön vai onko osallistumis- ja arviointimenettely vain pelkkä muotovaatimus?
=> Kaavarungon ja asemakaavan osallistumiset on järjestetty touko-kesäkuussa 2018.

B) Vantaan kaupungin hakemus korttelin 15100 asemakaavan muuttamiseksi

3. Y-tontilla 4 olevien hyväkuntoisten kaupungin päiväkotirakennusten purkaminen on taloudellista tuhlausta, jonka joutuvat viime kädessä maksamaan paikalle suunniteltujen kerrostalojen asuntojen omistajat tai muu rakennuttaja.

4. Suunnitellut uudet 8-kerroksiset asuintalot poikkeavat oleellisesti erityisesti niiden itäpuolella olevista 3- ja osittain 4-kerroksisista kerrostaloista. Ne tulisivat mainittujen, länteen päin avautuvien kerrostalojen eteen aiheuttaen näin sekä varjostusta että avaavat vapaan näkyvyyden naapuritalojen asuntoihin. Uudet rakennukset aiheuttaisivat niin suuria haittoja, ettei niiden rakentamiselle ole oikeudellisia edellytyksiä. Tilanne voisi tältä osin muuttua toiseksi siinä vaiheessa, kun itäpuoliset rakennukset tulevat elinkaarensa päähän ja uudisrakentaminen tulee niiden osalta ajankohtaiseksi.

5. Uusi kaupungin päiväkoti rakennettaisiin nykyisen asemakaavan mukaiselle viheralueelle, ohjeelliselle pallokentälle, jolla on alueen kokonaisilmeen kannalta huomattava kaupunkikuvallinen ja viihtyvyysarvo. Alueella on muun muassa talvisin ollut kaupungin koneella tekemä hiihtolatu ja kesäisin sillä on ollut voimistelu- ja liikuntaharjoituksia.

6. Louhelan asuntoaluetta keskeisesti hallitseva korttelin 15100 yleinen viheralue tulisi ehdottomasti säilyttää eikä ottaa rakentamiskäyttöön.

7. Kokonaisuutena ottaen kaupungin kaavamuutoshankkeesta on siinä määrin merkittäviä haittoja, että siitä tulisi luopua. Alueella ja sen ympäristössä Louhelassa on jo nyt käytetty voimassa olevien asemakaavojen mukaista rakennusoikeutta, lukuisia 5-7-kerroksisia kerrostaloja, viimeksi v. 2017 6-kerroksinen ja 2012 5-kerroksinen, ettei ainakaan nyt kysymyksessä olevan korttelin 15100 osalta ole perusteita lisätä rakentamista nykyisestä. Näin meneteltäessä ei vaaranneta Vantaan kaupungin sinänsä ymmärrettävää keskeisten asuntoalueiden yleistä tiivistämistä/suunnittelukielellä ”eheyttämistä”, vaikka alue säily-

tettäisiin luonnonläheisenä ja identiteetiltään omaleimaisena asuinalueena. Kaavarunkotyön yhteydessä korostettu pyrkimys laadukkaaseen kaavasuunnitteluun vaarantuu, mikäli myös verraten kaukana Myyrmäen keskuksesta olevaa Louhelaa ryhdytään kaavamaisesti tiivistämään ja rakennuskorkeutta lisäämään.
=> B. Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

C) As Oy Kaarenhaltian ja Louhelan Huolto Oy:n hakemus

8. Kaavanmuutoksessa suunnitellut 8-kerroksiset asuinkerrostalot antavat mittakaavan koko Louhelan alueelle, mikä edellyttää, että tällainen rakentaminen on tulevan Myyrmäen kaavarungon mukaista.
=> C. Kaavamuutos on oikeusvaikutteisen yleiskaavan ja kaavarunkoluonnoksen mukainen. Louhelassa on jo nyt 7-kerroksisia taloja, joissa on lisäksi maanpäällisiä kellareita.

23. Asukas, Eräkuja 4 / 8.6.2018:
Louhipuisto on Louhelan asukkaille ollut yli 50 vuotta virkistys- ja liikuntapaikka. Puisto on ollut Louhelan olohuone. Ainutkertaisuudessaan se on tarjonnut asukkaille mahdollisuuden nauttia kauniista, vehreästä luonnosta. Kaupungin puutarha- ja liikuntavirasto ovat hoitaneet aluetta hyvin. --- VASTUSTAN EHDOTTOMASTI KERROSTALOJEN RAKENTAMISTA ERÄKUJALLE. ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

24. Asukas, Eräkuja 4 / 8.6.2018:
Olen asunut Eräkujalla yli 50 vuotta. Alue on aina ollut luonnonläheinen, vehreä paikka. Louhipuisto on ollut aina asukkaiden virkistys- ja liikuntapaikka. Luonnonläheisyys ja ilmavuus ovat olleet tämän alueen tavaramerkki. Myös asuntomarkkinoilla! --- VASTUSTAN EHDOTTOMASTI KERROSTALOJEN RAKENTAMISTA ERÄKUJALLE!

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

25. Kaksi asukasta, Eräkuja 4, ja 63 muuta allekirjoittajaa / 8.6.2018:
- Avara Louhipuisto on kylän ”keuhko”. Vastustamme sen runtelemista massiivisella rakentamisella. Uudisrakentamiselle löytynee maisemallisesti vähempiarvoisia alueita rautateiden ja asemien läheisyydestä.

- Puisto on toiminut lasten ja aikuisten vapaamuotoisen liikunnan ja harrastamisen paikkana, talvella ja kesällä, ja jo toisessa ja kolmannessa polvessa. Terijoensalavien, joita kaupunki on istuttanut, paksut alaoksat toimivat lasten mieluisina kiipeily- ja nuorten istuskeluoksina.

- Liikenteellisesti Eräkujan tienoosta tulee ahdas ja vaarallinen erikoisesti lapsille.

- Jalankulkuyhteys Eräkujalta Haltiatielle toimii parhaalla mahdollisella tavalla huoltomiehille, ja lapsille turvallisimpana koulutienä.

Me allekirjoittaneet vaadimme Louhipuiston säilyttämistä ennallaan ja sen kaavoittamista puistoalueeksi.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

26. Asukas, Eräkuja 4 / 8.6.2018:
Olen lukenut ja katsellut Louhelanpuistoon suunnitteilla olevia rakennushankkeita ja käynyt kävelyllä paikan päällä arkkitehdinkin kanssa. On vaikea ymmärtää, miten tuollaista kenttää ollaan poistamassa rakennusten alle. Arkkitehti ensi töikseen perusteli kerros-

talojen tarvetta lisääntyvällä asukasmäärällä – Ihanko oikeasti pääkaupunkiseudulle tulee niin hurjat määrät porukkaa, jotta kaikki kodit tuleva oikeasti asumiskäyttöön. ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

27. Asukas, Eräkuja 4 / 9.6.2018:
Valtian Eräkujan asemakaavasta Louhelan lisärakentamisen suunnitteluun. Tämän hetken luonnos uusista taloista tulee peittämään näkyvyyttä, valoisuutta ja avaruutta. Eräkujalla taloissa 4,1, 2. Keittiön ikkunasta katsoisin talon seinää, en hyväksy. Alue on pieni kolmelle korkealle taloille, tulee liian ahdasta rakentamista. Liikenne tulee myös lisääntymään huomattavasti. Ei tänne lainkaan noin korkeita taloja. Korjatkaa vanha tarha entiselle paikalle ja rakennuksen ajaksi lapset väistötiloihin. Puisto tulee säilyttää koska tällä alueella ei ole muita puistoalueita. ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

28. Asukas, Eräkuja 1 / 10.6.2018:
--- Maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 2 mom mukaan asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelle, turvelliselle ja viihtyisälle elinympäristölle ja 3 mom mukaan asemakaava ei saa aiheutta kenenkään elinympäristön sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

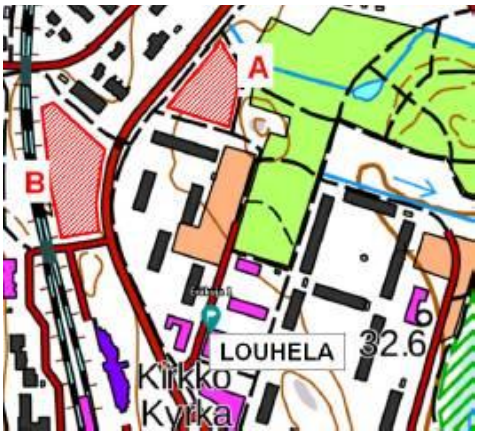
29. Asukas, Eräkuja 1 / 10.6.2018:
Vastustan asemakaavamuutosta Eräkujalle, koska
- puisto on erittäin suosittu lasten, vanhusten ja nuorison käytössä
- ei pidä pilata puistomaista maisemaa
- tulisi liikaa liikennettä Eräkujalle, aiheuttaa melu- ja pölyhaittaa naapuritaloille.

Kyseinen alue pitää säilyttää puistoalueena koska siitä on tullut yleinen käytäntö. Monissa Vantaan kaupungin papereissa (kartoissa) se on merkittypuistoalueeksi.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

30. Neljä asukasta, Haltiantie 8 / 10.6.2018:
Me allekirjoittaneet vaadimme, että kaavaluonnoksessa kaavailtu lisärakentaminen – uudet kerrostalot sekä uusi päiväkoti Eräkujan tonteille eli Louhipuistoon jätetään toteuttamatta. ---

Netissä on adressi keräys Louhipuiston säilyttämiseksi (https://www.adressit.com/stats.php?id=204721) . Allekirjoittaneita on 344 kpl 10.6.2018



Kolme uutta kerrostaloa nykyisen päiväkodin paikalle pitää jättää kokonaan rakentamatta ja jos nykyistä päiväkotia ei voi korjata/laajentaa ja uusi päiväkoti on pakko rakentaa, se voitaiin rakentaa vaihtoehtoisesti esimerkiksi:
A. Jokiuomanpuiston ja Louhelantien väliselle joutomaalle.
B. Louhelantie, Patotie, Vihertie väliselle alueelle.

Vielä tällä hetkellä Onnelliset Louhelalaiset

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

31. Asukas, Eräkuja 4 / 10.6.2018:
Vastustan Vantaan Louhelaan suunniteltua kaavamuutosta 152400 Louhela 2. Nyt suunniteltu kaavamuutos turmelee Eräkujan tienoon avaruuden ja vehreyden. Se vaikuttaa negatiivisesti niin olmassa olevien kiinteistöjen arvoon, sekä asukkainen henkiseen hyvinvointiin. Rakennusprojektin toteuttaminen vaikuttaa välittömästi paikan rauhattomuuteen ja turvattomuuteen alueella asuville lapsille rakentamisaikana. Lisääntynyt asuntojen määrä alueella osaltaa nostaa alueen levottomuutta, sekä äärimmillään vaikuttaa negatiivisesti Helsinki-Vantaan lentoliikenteen turvallisuudelle ja koko Suomen turvallisuuden tunteelle. ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä. Asemakaavalla ei voi vaikuttaa mainittuihin uhkakuviin.

32. Asukas, Eräkuja 1 / 10.6.2018:
Eräkujan tontille suunnitellut kerrostalot liian korkeita verrattuna kaikkein lähimpänä oleviin kerrostaloihin,5 ja 3 kerrosta. Alueen ilme ei ole enää tasapainossa,kun kolme korkeaa taloa törröttää keskellä. Miksi piha-alue suunniteltu suureksi, verrattuna naapuritalojen piha-alueisiin? Piha-alueiden käyttö on vähäistä ja lähellä on kuitenkin puistoalueet.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

33. Asukas, Eräkuja 6 / 10.6.2018:
Mielestäni Eräkuja ei kestä kaavamuutosta kasvavan liikenteen vuoksi. Kahdeksan kerroksisten talojen rakentaminen pienelle, kapealle ja muutenkin ahtaalle Eräkujalle on liikaa. Kolmesta kerrostalosta sekä entistä isommasta päiväkodista tuleva liikenne erityisesti aamu ja iltapäivällä tukkii Eräkujan liikenteen. --- Ehdotan päiväkodin rakentamista nykyisen Louhelan päiväkodin tontille ja Louhipuiston muuttamista puistokäyttöön eräkujan rauhoittamiseksi.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

34. Asukas, Eräkuja 4 / 11.6.2018:
Kannanotto Louhelan Louhipuiston säilyttämiseksi
Uuden kaavasuunnitelman mukaan Louhelan Louhipuisto-nimiselle viheralueelle on esitetty rakennettavaksi päiväkoti, koska vanha joutuisi muuttamaan kolmen sen paikalle suunnitellun kahdeksankerroksisen kerrostalon tieltä. Eräkujalla on jo ennestäänkin korkeita kerrostaloja, mutta maisema on pysynyt avarana ja viihtyisänä talojen väliin jätettyjen viheralueiden vuoksi. --- Vastustan uusien kahdeksankerroksisten talojen rakentamista Eräkujalle. Kannatan Louhipuiston viheralueen säilyttämistä ennallaan ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

35. Asukas, Eräkuja 4 / 10.6.2018:
Vastustan Louhelan kaavamuutosta ---, jossa Louhipuistoon esitetään rakennettavaksi uudisrakennus. Louhipuisto on tärkeä virkistäytymispaikka louhelalaisille ja olennainen osa Jokiuomanpuistoa ja se pistää säilyttää sellaisena. Vastustan lisäksi tornitalojen rakentamista nykyisen päiväkodin paikalle. ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

36. Asunto Oy Kaarenpeikko, hallitus, Eräkuja 6 / 10.6.2018:
- Louhipuisto säilytetään
- Uusi päiväkoti Jokiuomanpuiston koillisnurkkaan
- Kulku uuteen päiväkotiin Louhelantieltä
- Viherkatto uusien kerrostalojen pysäköintialueelle ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä. Haltiantien osalta pysäköintilaitokseen ja talousrakennukseen tulee viherkatot.

37. Asunto Oy Vantaan Louhi, Eräkuja 2 / 11.6.2018:
Asunto Oy Vantaan Louhen (Eräkuja 2) vastustaa alueelle suunniteltua lisärakentamista, mikä käsittää asuntoalueen tehostamista 8 kerroksisilla asuintaloilla ja päiväkodin täydennysrakentamisella. ---

Vastustamisen perusteena ovat seuraavat kohdat:

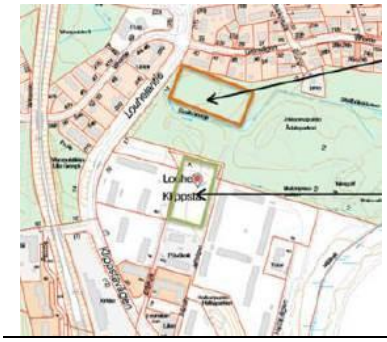
Alueellinen maisemamuutos – Koko alueen ilme ja luonne muuttuisivat radikaalisti
Alueen asukkaat ovat hankkineet asuntonsa oletusarvolla puistomaisesta asumisesta. Nyt radikaali asuntomäärän lisääminen romuttaa tämän. Kaupunkisuunnittelun lyhytnäköisyys tuntuu kaupunkilaisten pettämistä ajatellen mistä asuntonsa hankkii, ajatellen asumisviihtyvyyttä ja asuntojen arvonkehitystä.
=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan lisää asuntoja. Louhela on maakuntakaavassa tiivistettävää aluetta ja yleiskaavassa tehokasta asuntoaluetta. Asemakaavoja pitää voida muuttaa, jotta kaupunkia voidaan kehittää. Kasvavissa kaupungeissa asuntojen arvot nousevat.

Näköalan muutos Asunto Oy Vantaan Louhen asukkaille suurien kerrostalojen johdosta
Ehdotettu näin suurten ja korkeiden talojen rakentaminen muuttaa maisemaa Asunto Oy Louhen asukkaiden kannalta. Parvekkeet varjostuvat, maisemat muuttuvat ja ennen kaikkea juuri hankittujen asuntojen arvo slummiutumispiirteiden lisääntymisen vuoksi laskee.
=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä. Kaavoituksella asuntojen arvo voi nousta tai laskea eikä arvonmuutoksia korvata.

Lisääntyvän liikenteen tuomat haittavaikutukset Eräkujalla ja Louhelantiellä
Eräkujan ja ennen kaikkea Louhelantien liikenne ei kestä lisääntyvää asukasmäärää. Jo nyt pieni Eräkuja ja Louhelantie ruuhkautuvat aamuisin ja iltapäivisin. Liikenneympyrä tulee tukkiutumaan joka suunnasta aamuisin ja iltapäivisin.
=> Seudun katuverkko on ruuhka-aikoina yleisesti ruuhkautunut. Silti asuntorakentaminen on välttämätöntä. Haltiantien lisäliikenne mahtuu katuverkolle.

Asukaspuistossa viihtyminen heikentyisi viheralueen pienentymisen johdosta
Miksi lähteä ehdoin tahdoin pienentämään viheralueita, koska tonttimaata kerrostalotontteja on Vantaalla aivan riittävästi muutoinkin käytössä. Kiitettävä viheralueen kunnostamine on tuonut sille lisää käyttöä asukasmäärän lisääntyessä Martinlaakson ja Myyrmäen alueella. Onko mitään mieltä nyt esitetyllä toimenpiteellä pienentää sitä.
=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen. Haltiantien osalta kaavamuutos perustuu maakuntakaavan, yleiskaavan ja Myyrmäen kaavarunkoluonnoksen täydennysrakentamistavoitteisiin.

38. Louhelan Huolto Oy:n hallitus, Haltiantie 6 / 11.6.2018:
Vantaan kaupunki hakee Eräkujalle asuinkerrostalojen ja uuden päiväkodin rakentamista. Kaavaehdotuksessa asuinkerrostalot tulisivat nykyisen päiväkodin kohdalle. Päiväkoti tulisi Louhipuiston pallokenttien ja puistoalueen kohdalle. Louhipuisto ei ole nykyisessä kaavassa puistoaluetta, mutta alueen asukkaat ovat tottuneet käyttämään puistoa virkistykseen jo viiden vuosikymmenen ajan. Vantaan kaupunki istutti puistoon terijoensalavia Louhelan 20-vuotisjuhlissa. Nuo salavat ovat nyt komeita, täysikasvuisia puita ja Louhelan maamerkkejä. ---



PÄIVÄKOTI
Kaava muutetaan ei-puistoalueeksi.

Samankokoinen Louhipuisto muutetaan puistoalueeksi.

--- Viherkattoinen pysäköinti säilyttää alueen vehreyttä ja melua, joka on vaarassa olla varsin kova kerrostalojen välissä erityisesti aamuisin, kun suuri määrä autoja lähtee pysäköintialueelta samanaikaisesti.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä. Haltiantien osalta pysäköintilaitokseen ja talousrakennukseen tulee viherkatot.

39. Kaksi asukasta, Haltiantie 4 / 10.6.2018:
Järkytyin mieheni kanssa Louhelan päiväkotien purkamissuunnitelmasta ja uuden korkean asuinkerrostalon rakentamisesta 5-talomme eteen. Asumme Haltiantie 4---. Olemme iloinneet hyvästä,melko kauniista näköalasta parvekkeeltamme. Näkyy puita ja junien vilahduksenkin. Nytkö se menisi peittoon? Opaalin rakentamisessakin oli nieltävää. ---

Jos arkkitehti itse tulisi tänne asumaan, tuskin tykkäisi uudesta näköalasta? Kun se ei koske häntä itseään, niin hän ei välitä. Kunhan tulee ”tulosta” työssään. Meidän mielestämme tämä suunnitelma on ala-arvoinen.

Päiväkotien purkaminen ja uusien rakentaminen on täyttä tuhlausta ja verorahojen haaskausta.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä. Haltiantien rakentamisen osalta kaavamuutos on maakuntakaavan, yleiskaavan ja Myyrmäen kaavarunkoluonnoksen täydennysrakentamisperiaatteiden mukainen.

40. Asukas, Eräkuja 6 / 10.6.2018:
Vantaan kaupunki hakee Eräkujalle uuden päiväkodin rakentamista. Kaavaehdotuksessa päiväkoti tulisi Louhipuiston pallokenttien ja puistoalueen kohdalle. Louhipuistoa käytetään paljon virkistykseen. Kesällä siinä otetaan aurinkoa, pelataan pelejä ja järjestetään säännöllisesti puistojumppaa. Talvisin Louhipuistoa kiertää lasten hiihtolatu. Nykyisen päiväkodin tilalle on suunniteltu uusia asuinkerrostaloja. Siksi Eräkujan liikenne lisääntyy. Liikenne on nyt jo hyvin vilkasta. ---

Vaihtoehto 1

Vaihtoehto 2

Molemmissa vaihtoehdoissa muutetaan ei-puistoalueeksi, samankokoinen Louhipuisto m puistoalueeksi.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

41. Asukas, Eräkuja 4 / 10.6.2018:
Haluan esittää jyrkän vastalauseeni tälle suunnitelmalle. Tämä ei tee kaupungista viihtyisää ja vehreätä asuinympäristöä.Päinvastoin. Nykyinen vapaa-ajankäytössä oleva puistoalue tuhotaan ja tilalle tulisi korkea kivierämaa josta viihtyisyys on kaukana. --- Esitänkin, että suunnitelmissa päädyttäisiin ns. nollavaihtoehtoon ,jossa uudisrakentamisesta Louhelaan Eräkujalle luovuttaisiin kokonaisuudessaan

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

42. Asukas / 11.6.2018:
vastustan kaavaa 152400 Louhela 2. Mielestäni kyseinen alue tulisi jättää puistoksi. Kiitos!

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

43. Asukas, Haltiantie 8 / 10.6.2018:
Minä ihmettelen, miksei Louhelaa voi jättää nykyisenlaiseksi avaraksi ja luonnonläheiseksi lähiöksi. Eräkujasta tulee varsinainen sumppu, jos sinne rakennetaan vielä lisää taloja. Mihin esim. uusien asukkaiden autot sitten mahtuvat?

Louhelan keskellä oleva puisto tuhoutuu, jos siihen rakennetaan päiväkoti. Eikö nyt olevan puiston voisi ihan kaavoittaa puistoksi ja nipsaista Jokiuoman puistoalueeseen kuuluvan Eräkujan viimeisen talon edessä olevan pusikkoisen alueen kaava-alueeseen ja päiväkodin paikaksi.

Haltiantien rakennussuunnitelmista minun lienee turha lausua mitään. Kotipihaani siinä aiotaan rakentaa, mikä ei minua lainkaan ilahduta.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä. Haltiantien osalta kaavamuutos perustuu maakuntakaavan, yleiskaavan ja Myyrmäen kaavarunkoluonnoksen täydennysrakentamisperiaatteisiin.

44. Asukas, Eräkuja 6 / 10.6.2018:
Vantaan kaupunki hakee Eräkujalle uuden päiväkodin rakentamista. Kaavaehdotuksessa päiväkoti tulisi Louhipuiston pallokenttien ja puistoalueen kohdalle. Louhipuistoa käytetään paljon virkistykseen. Kesällä siinä otetaan aurinkoa, pelataan pelejä ja järjestetään säännöllisesti puistojumppaa. Talvisin Louhipuistoa kiertää lasten hiihtolatu. Nykyisen päiväkodin tilalle on suunniteltu uusia asuinkerrostaloja. Siksi Eräkujan liikenne lisääntyy. Liikenne on nyt jo hyvin vilkasta. ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

45. Asukas, Eräkuja 2 / 11.6.2018:
- Missään tapauksessa en hyväksy ehdotettua asemakaavan muutosta---
- Tämä Louhelan viheralue on keidas tällä alueella asuville ihmisille.
- Lasten päiväkodit pidettäköön paikoillaan! Asukkaat täällä ovat ikäihmisiä ja lapsiperheitä. Lasten ja ikäihmisten ”valtakuntaa” on viheralue terijoensalavineen ja ruusupensasistutuksineen. Ovat oikeat alueen ”keuhkot”. Täällä on kaikkien hyvä olla ja elellä, ”rauhan tyyssijassa”. Olen asunut Vantaan ”Opaalissa” 5,5 vuotta ja näköalani on tuo valtava, upea puistoalue ja lasten päiväkodit asuntoni ikkunoista. ---
Valokuvat ovat näkymät ikkunastani ---

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

46. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY / 11.6.2018:
Asemakaavamuutosalueen olemassa olevat yleisen vesihuollon verkostoyhteydet sijaitsevat Eräkujalla, Eräpolulla, Haltiantiellä ja osittain kiinteistöillä alueen pohjoislaidalla. Kiinteistöille sijoittuvia yleisiä vesihuoltolinjoja varten tulee asemakaavaan merkitä vähintään 6 metriä leveät johtokujat. Kaavamääräyksenä tulee lisäksi mainita, että johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä tai raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai pensaita. Asemakaavan laatimisen johdosta muodostuvien uusien tonttien kytkentä vesihuoltoon tarkastellaan kustannusarvioineen kaavoituksen edetessä ja esitetään kaavaselostuksen osana vesihuollon esisuunnitelmassa. Mikäli jatkosuunnittelussa todetaan, että asemakaavamuutos edellyttää yleisen vesihuollon siirtoa, tulee johtosiirrot suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa. Suunnitelmat hyväksytetään HSY:llä.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen. Haltiatien osalta johdot siirretään rakentamisen tieltä viheralueelle. Vesihuollon esisuunnitelma sivulla 49.

47. Asukas, Eräkuja 6 / 11.6.2018:
Mielestäni Louhipuistoon tulee säästää rakentamiselta ja säilyttää virkistysalueena, jollaisena se on palvellut jo kauan myös muita kuin lähiseudun asukkaita. Rakentaminen sopisi mielestäni paremmin Louhelantien varteen Louhelan ja Martinlaakson välille. Eräkuja on jo nyt kovin ahdas liikennemääriin verrattuna. Sille ei mahdu lisäliikennettä.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

48. Asukas ja noin 600 allekirjoittanutta / 11.6.2018:

Vetoomus Louhipuiston säilyttämiseksi
Vantaan kaupunki hakee Eräkujalle uuden päiväkodin rakentamista. Kaavaehdotuksessa päiväkoti tulisi Louhipuiston pallokenttien ja puistoalueen kohdalle. Alue ei ole nykyisessä kaavassa puistoaluetta, mutta alueen asukkaat ovat tottuneet käyttämään puistoa virkistykseen jo viiden vuosikymmenen ajan. Vantaan kaupunki jopa istutti Louhipuistoon pitkän rivin terijoensalavia Louhelan 20-vuotisjuhlissa. Nuo salavat ovat nyt komeita, täysikasvuisia puita ja Louhelan maamerkkejä.

Louhipuistoa käytetään paljon virkistykseen. Kesällä siinä otetaan aurinkoa, pelataan pelejä ja järjestetään säännöllisesti puistojumppaa. Talvisin Louhipuistoa kiertää lasten hiihtolatu. Takavuosina pallokenttä myös jäädytettiin talvella pieniä luistelijoita varten. Niin voitaisiin jatkossakin tehdä.

PÄIVÄKOTI Kaava muutetaan ei-puistoalueeksi.

Samankokoinen Louhipuisto muutetaan puistoalueeksi.

Nykyisen päiväkodin tilalle suunnitellut uudet asuinkerrostalot tulevat lisäämään Eräkujan liikennettä entisestään. Liikenne on jo hyvin vilkasta. Uuden päiväkodin lapsimäärän kasvaessa liikennekin lisääntyisi arviolta 400 autoa päivässä. Liikenne myös jatkuisi Eräkujan päätyyn saakka. Monien Eräkujan lasten koulumatka kulkee Eräkujan yli, ja kasvava liikenne lisäisi turvallisuusriskejä lasten koulutielle.

Me allekirjoittaneet vaadimme Louhipuiston säilyttämistä ennallaan ja sen kaavoittamista puistoalueeksi. Uuden päiväkodin voisi sijoittaa esimerkiksi Jokiuomanpuistoon Skallbölenojan pohjoispuolelle alueelle, joka on paljon vähäisemmässä käytössä kuin Louhipuisto, ja joka on uuden leikkipuiston välittömässä läheisyydessä. Autoliikenne päiväkotiin ohjattaisiin suoraan Louhelantieltä. Alue on nykyisessä kaavassa merkitty puistoalueeksi. Ehdotamme, että kaavaan tehdään muutos siten, että em. Jokiuoman-

puiston luoteisnurkka muutetaan kaavassa korttelialueeksi ja vastaavasti Louhipuisto kaavoitetaan puistoalueeksi.

Tällä tavoin kaavoitettu puistoalue säilyy yhtenäisenä kokonaisuutena, puistoalueen pinta-ala pysyy samana, ja kulku päiväkodille saadaan suoraan Louhelantieltä, josta hyötyvät sekä Eräkujan asukkaat että päiväkodin käyttäjät, ja Louhelan ja lähialueiden asukkaiden rakkain puistoalue säilyy liki entisellään.

Tulostettu Adressit.com -sivulta 11.6.2018, https://www.adressit.com/sailytetaan_louhipuisto

SÄILYTETÄÄN LOUHIPUISTO

Vantaan kaupunki hakee Eräkujalle uuden päiväkodin ja asuinkerrostalojen rakentamista. Kaavaehdotuksessa päiväkoti tulisi Louhipuiston pallokenttien ja puistoalueen kohdalle. Alue ei ole nykyisessä kaavassa puistoaluetta, mutta alueen asukkaat ovat tottuneet käyttämään puistoa virkistykseen jo viiden vuosikymmenen ajan. Vantaan kaupunki jopa istutti Louhipuistoon pitkän rivin terijoensalavia Louhelan 20-vuotisjuhlassa. Nuo salavat ovat nyt komeita, täysikasvuisia puita ja Louhelan maamerkkejä.

Louhipuistoa käytetään paljon virkistykseen. Kesällä siinä otetaan aurinkoa, pelataan pelejä ja järjestetään säännöllisesti puistojumppaa. Talvisin Louhipuistoa kiertää lasten hiihtolatu. Takavuosina pallokenttä myös jäädytettiin talvella pieniä luistelijoita varten. Niin voitaisiin jatkossakin tehdä.

Uudelle päiväkodille löytyy varmasti sopiva tila muualtakin.

Me allekirjoittaneet vaadimme Louhipuiston säilyttämistä ennallaan ja sen kaavoittamista puistoalueeksi.

Tämä adressi on saanut 352 allekirjoitusta.

=> Nettiadressissa on allekirjoittajia lähinnä Vantaalta, mutta muualtakin Suomesta. Adressi sisältää lukuisia kommentteja. Adressiin voi tutustua maankäytön asiakaspalvelussa, Kielotie 13. Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen.

49. Asukas, Haltiantie 4 / 11.6.2018:
En voi hyväksyä, että naapurustomme puistot ja pihat tärvellään. Uudisrakentamista on jo liikaa.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

50. Asukas, Eräkuja 2 / 11.6.2018:
Lyhyesti ja ytimekkäästi: Louhipuisto on säilytettävä ennallaan puistoalueena. Tämän kai pitäisi olla aivan itsestäänselvää, kun kaupungin ”slogan” kuuluu: tiivistä viisaasti. On käsittämätöntä, että on tullut edes mieleen suunnitella rakentamista alueelle. On turha tässä kerrata tarkemmin, mitä kaikkea puisto merkitsee alueen asukkaille (laajemmankin alueen asukkaille) ja mitä toimintaa puistossa on kesät talvet asukkaille ja päiväkotien lapsille (mm. hiihtolatu). Kaupunki kyllä tietää tämän. Onhan se istuttanut puutkin sinne (nyt todella upeat). Louhelan omaleimaista ja rauhallista ilmettä, johon kuuluu olennaisena osana koko puistoalue eikä liian tiivis talojen sijoittelu, ei pidä pilata enää minkäänlaisella rakentamisella. Nykyisten päiväkotien paikat ovat myös hyvät. Eivätköhän ne riitä.

Lisäksi tietenkin myös nykyisistä taloista näköalat muuttuisivat radikaalisti.

Jos Haltiantien päähän parkkialueelle on aivan välttämätöntä rakentaa (en soisi sitäkään), on talojen sovittava ympäristöön eli matalaa rakentamista, yhtä matalaa kuin vieressä Haltiantien päässä.

Vetoan nyt vakavasti päättäjiin, että keskittykää Myyrmäen keskusta-alueeseen ja jättäkää muut alueet ns. vanhan Myyrmäen ja Louhelan puolella rauhaan. Älkää pilatko viheralueita (edes pieniä) ja metsäalueita kuten esim. Ojapuiston aluetta Ojahaanpolun ja Uomatien päässä. Ette kai halua tehdä tätä kaikkea suunnittelemaanne asukkaiden hyvinvoinnin kustannuksella.

=> Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä. Haltiantien osalta kaavamuutos perustuu maakuntakaavan, yleiskaavan ja Myyrmäen kaavarunkoluonnoksen täydennysrakentamisperiaatteisiin. Louhelassa on jo nyt 8-kerroksisia taloja, koska maanpäällinen kellari lasketaan nykyisin kerrokseksi.

51. Entinen louhelalainen / 11.6.2018:

Kuka puolustaisi Louhelaa?
Surkuttelemme yksittäisten rakennusten purkamisia, mutta samaan aikaan kotilähiöissämme tapahtuu mullistavia muutoksia. Nyt Louhela, tuo eteläisen Vantaan 50-vuotias helmi on vaarassa menettää identiteettinsä.

Kirjahyllyni surullisin kirja on Antti Mannisen *Puretut talot, 100 tarinaa Helsingistä* (Helsingin Sanomat, 2004). Teoksessa Manninen valottaa Helsingin keskusta-alueen kulttuuri- ja rakennushistoriaa purettujen talojen kautta ja kertoo lukijalle, mitä samalle tontille saatiin tilalle. Syvää surua kirja aiheuttaa siksi, että miltei jokaisella aukeamalla kuvapari saa aikaan tunteen siitä, että paljon tavattoman kauniita ja pittoreskejä taloja on hävitetty ja tilalle kaupunkimaisemaa tylsistyttämään on saatu persoonattomia laatikoita.
=> Louhelan kerrostaloja ei pureta. Louhelasta on purettu vanha huonokuntoinen ostoskeskus (1966), jonka tilalle saatiin kerrostalo ja isompi ja parempi ostoskeskus (2012) sekä Puolimatkan toimitalo, joka tilalle saatiin asuntoja (2017).

Rakennettu ympäristö syöpyy syvälle ihmisen käsitekarttaan. Rakennettu ympäristö ohjaa muistiamme, rakennusten avulla kykenemme suunnistamaan erilaisissa paikoissa ja opimme tunnistamaan lukemattomia maisemia. Oma identiteettimme ja muistomme perustuvat olennaisesti rakennettuun ympäristöön.
=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan asuntorakentamista.

Ei siis ihme, että ihmiset reagoivat usein hyvin vahvasti, kun olemassa olevaa ryhdytään muuttamaan. Kaupunkikeskustan ollessa kyseessä puhumme nimenomaan yksittäisistä rakennuksista. Ne ovat kaikki uniikkeja, arkkitehtinsa tai rakennusmestarinsa taidonnäytteitä, jotka viestivät kunkin ajan tyylistä. Kun puhumme Vantaasta kaupunkina, yksittäisten rakennusten tilalle vaihtuu luontevasti sana lähiö. Entinen Helsingin maalaiskunta oli nimensä mukaisesti vielä pitkälti metsää ja peltoa, rakennuskannaltaan omakotivoittoista. Ensimmäiset lähiöt alkoivat kuitenkin muodostua 1960-luvulla, joten nimen vaihtuminen Vantaan kauppalaksi 1972 oli perusteltua.
=> Kaupungistuminen on maailmanlaajuinen ilmiö.

Etelä-Vantaan ensimmäiset lähiöt, 1960-luvulla valmistuneet Kaivoksela ja sen kylkeen syntynyt Louhela olivat, ja ovat yhä, aikansa tuotteita – positiivisella tavalla. 1960-luvulla vapaata rakennusmaata vielä riitti ja rakennuskaavat olivat väljiä. Sekä Kaivokselaan että Louhelaan talot sijoiteltiin harvakseltaan, talojen väliin jääneet piha-alueet olivat suuria ja puistomaisia, maa-alueilla kasvaneet suuret alkuperäiset puut oli jätetty uusille taloyhtiötonteille viihtyvyyttä luomaan. Kaivokselassa yksikerroksisen ostoskeskuksen lähelle rakennettiin ”tornitaloja” (peräti kuusikerroksisia) ja näiden ympärille pitkiä matalia kolmikerroksisia taloja. Louhela muodostui niin ikään yksikerroksisen ostoskeskuksen ympärille vuoroin kolmi-seitsemänkerroksista taloista. Tuolloin eivät lähiösuunnittelussa tärkeimpänä olleet rakennusneliöt, vaan alueen yleinen viihtyvyys.

=> Kaivoksela ja Louhela liittyvät maaseudun rakennemuutokseen, jolloin kaupunkiin muuttavalle väestölle tuli rakentaa runsaasti uusia asuntoja. Kaavoituksessa oli kerrosala-tavoitteita myös 1960-luvulla, jolloin Louhelan rakennuskaavaa tehostettiin kaava-muutoksella.

Moniko muistaa enää arkktehti Aarne Ehojoen nimeä? Syytä olisi, etenkin Vantaalla, sillä Ehojoki suunnitteli sekä Kaivokselan että Louhelan kokonaisuudet. Myös Armas Puoli-matka rakennuttajana on merkittävä osa Vantaan historiaa.
=> Kaivokselan rakennuskaavan laati Olli Kivinen ja Louhelan rakennuskaavat DI Juhani Wallenius ja arkkitehti Nils Kostiainen, mutta Aarne Ehojoki suunnitteli rakennukset.

Sekä Kaivokselan että Louhelan omat tunnusilmeet perustuvat nimenomaan alueiden väljään rakennussijoitteluun ja talojen kerroslukujen vaihtelevuuteen. Olennaista tunnus-omaisten ilmeiden muodostumisessa kummankin lähiön osalta on se tekijä, että ne suunniteltiin ja rakennettiin ”kerralla valmiiksi”, Kaivoksela vuosina 1961-65 ja Louhela 1965-68. Näin kummastakin lähiöstä muodostui aikansa ehjä kokonaistaideteos. Samaa ei voi enää sanoa hieman myöhemmin rakennetuista Martinlaaksosta ja Myyrmäestä, sillä ne toteutettiin monessa osassa pitemmällä aikavälillä. Näin etenkin Myyrmäen yleisilme onkin rakennuskannaltaan huomattavasti epätasaisempi kuin Kaivokselan tai Louhelan. Myyrmäen ja Martinlaakson alkuperäiset ominaisilmeet on rikottu uudisrakentamisella. Esimerkiksi Martinlaakson juna-aseman yhteyteen muutama vuosi sitten valmistunut tornitalo ja sen jatkeena oleva Kivivuorentietä myötäilevä massiivinen punatiilimuuri eivät istu alueen yleisilmeeseen lainkaan.
=> Louhelaan tehtiin rakennuskaavan muutos (1965), jossa rakennusoikeutta lisättiin. Myyrmäkeä on rakennettu 1960-luvulta alkaen kaikkina vuosikymmeninä. Kaupunki-suunnittelussa on siirrytty aluerakentamisesta täydennysrakentamiseen.

Louhela sai vuoden 1965 rakennuskaavassaan monia lähiöitä ajatellen harvinaisen herkun, Louhipuiston. Alun perin Louhipuisto oli ollut Haltian tilan peltoa, joka jätettiin rakentamatta ja siitä muodostuikin koko Louhelaa ajatellen merkittävä keskusalue. Louhelan taloyhtiöiden lapset ovat aina pysyneet tiukasti omilla pihoillaan, mutta viimeiset 50 vuotta Louhipuisto on ollut kaikkien louhelalaisten yhteistä aluetta. Puiston nurmella on pelattu jalkapalloa, pesäpalloa ja puiston leikkikentän puoleiselle pienelle hiekkakentälle louhelalaiset yli taloyhtiörajojen ovat kerääntyneet pelaamaan lento-palloa. Nurmelle on menty piknikille ja aurinkoa ottamaan – eihän kukaan omassa pihassaan, ikkunoiden alla, kehtaa bikineissä maata. Talvisin puistoa ympäri on hiihdetty ja lentopallokenttä on muuttunut luistinradaksi. Kun Louhela täytti 10 vuotta vuonna 1978, Louhipuisto toimi tietenkin juhlakenttänä. Juhlameininki jatkui Louhipuistossa jälleen vuosina 1988, 1998 ja 2008. Puistojuhlissa on heitetty saapasta, vedetty köyttä, on ollut pussijuoksua ja musiikkia. Louhipuiston asema Louhelan keskusalueena on ollut olennaisen tärkeä. Puiston läpi on kuljettu kouluun, Louhelan huoltoon, juna-asemalle, bussille jne. Puisto on ollut louhelalaisten yhteisöllisyyden näyttämö.
=> Louhelaan tehtiin rakennuskaavan muutos (1965), jossa rakennusoikeutta lisättiin.

Louhelan asukastyytyväisyys on aina ollut korkea. Lähiössä asuu edelleen hyvin paljon väkeä, jotka muuttivat asuntoihinsa 40-50 vuotta sitten. Kukapa nyt viihtyisästä ympäris-töstä pois haluaisi? Louhelaan muuttavat takaisin sieltä kerran pois lähteneet lapset nyt aikuisina; monet haluavat tarjota omille lapsilleen sen saman vehreän vaihtoehdon, jossa he itse saivat kasvaa. Lähiöitä parjattiin pitkään. Martinlaaksosta ja Myyrmäestä kirjoitet-tiin pahoja otsikoita 1970- ja -80-luvuilla. Lähiöiden varaan Vantaan identiteetti kuitenkin kasvoi. Louhelasta otsikoita ei irronnut. Paitsi nyt, 50 vuotta onnistuneen lähiön rakenta-misen jälkeen.
=> 31 % kaupungin kasvusta 2017 – 2018 oli syntyvyyden enemmyyttä. Usein halutaan muuttaa uuteen tai sopivampaan asuntoon oman alueen sisällä.

Louhelaan liittyvien pahojen otsikoiden aiheena eivät suinkaan ole alueen asukkaat, vaan Vantaan päättäjät. Tuntuu, etteivät Vantaan päättäjät tällä hetkellä tajua lainkaan, mitä ovat uudisrakentamisen suhteen tekemässä. Lisää asuntoja tarvitaan, se on selvä, mutta kuka Vantaan päättäjistä ymmärtäisi oman kaupunkinsa rakennus- ja kulttuurihistoriallisia ominaisarvoja?

Kaivoksela ja Louhela ovat säilyneet miltei alkuperäisasussaan. Louhelan identiteetti hieman muuttui, kun vanha ostari purettiin, tilalle rakennettiin asuintalo, ja torin tilalle rakennettiin uusi ostari. Ratkaisu koitui etenkin monen vanhemman louhelalaisen onneksi: monen vuoden tauon jälkeen kotilähiöön saatiin jälleen toimiva ruokakauppa, jonne on lyhyt matka kävellen kaikkialta Louhelasta. Lähikaupat ovat olennainen tekijä, kun puhutaan vanhusten kotiasumisen tukemisesta. Uusi asuintalokin istui ihmeen hyvin vanhaan maisemaan.

Merkittävä särö yhtenäiseen lähiömaisemaan tuli, kun Eräkuja 2:n pienelle kulmatontille rakennettiin massiivinen kerrostalo, joka ei yleisilmeeltään eikä hengeltään sovi yhteen Aarne Ehojoen ja Armas Puolimatkan ajatteluun. Rakennus on tontilleen aivan liian iso hipoen As. Oy Kaarenmäen tontin rajoja. Ensimmäisen kerroksen huoneistot rakennettiin maarajaan, ja jotta vältyttäisiin siltä että asukkaat joutuvat olohuoneistaan tuijottamaan naapuritaloyhtiön roskakatosta, tonttia kiertämään raknnettin ”Meksikonmuuri”, korkea betoniaita, joka sulkee sisäänsä uuden talon elämän. Aita aiheuttaa jatkuvia vaaratilanteita estäessään täydellisesti näkyvyyden As. Oy Kaarenmäen sivuparkkipaikalta lähtevien ja Louhelantien risteävän liikenteen niin jalankulkijoiden, pyöräilijöiden kuin autoilijoidenkin osalta. Louhelan ideaan eivät ole koskaan kuuluneet aidat, vaan taloyhtiöiden välinen avoimuus. Eräkuja 2:n uudisrakennus on niin huonosti paikalleen istuva, että väkisinkin tulee mieleen etteivät talon suunnitellut arkkitehti ja rakennusliikkeen edustaja ole koskaan käyneet itse paikalla tutustumassa tonttiin ja Louhelan identiteettiin saatikka perehtyneet Louhelan historiaan osana Vantaan kaupungille ominaista lähiöhistoriaa. Ihmettelen suuresti myös niiden päättävien henkilöiden ammattitaitoa, jotka ovat Vantaan kaavoitus- ja kiinteistöyksikössä myöntäneet uudisrakennukselle luvan. Sääliksi käy niitä As. Oy Kaarenmäen A-rapun osakkeenomistajia, joilla on talon suurimmat ja arvokkaimmat osakkeet – heidän osakesijoituksensa arvo tippui merkittävästi uudisrakennuksen myötä. Voi niitä entisiä ja nykyisiä louhelalaisia, jotka joka kerran Eräkuja 2:n kohdalla hieraisevat silmiään ja voivat pahoin. Vastaavista ympäristörikoksista ihmisillä on tapana käyttää sanaa RAISKAUS.
=> Naapurit vaikuttivat Eräkuja 2:n kaavaratkaisuun. Rakennus on matalampi As Oy Kaarenmäen taloa. ”Meksikonmuuri” on nykyisten rakentamismääräysten vaatima meluaita.

Kuka Vantaan päättäjistä tajuaisi vaalia kaupungin monia viihtyisiä asuma-alueita? Kuka avaisi silmänsä näkemään, kuinka onnistuneita kokonaisteoksia Vantaalle rakennettiin silloin, kun Helsingin maalaiskunnan ensimmäiset lähiöt rakennettiin? Kuka tajuaisi hyödyntää tätä viihtyvyyttä vaikkapa osana Vantaan markkinointiviestintää? Kuka päättäjistä heräisi huomaamaan, että se mikä tuhottiin Tapiolassa, älyttiin säästää Vantaalla? Aarne Ehojoen kokonaisluomukset Kaivoksela ja Louhela edustavat 1960-luvun lähet turmeltumatonta kaupunkikuvaa Vantaalla.
=> Kaivoksela on yleiskaavassa (2007) kaupunkikuvallisesti arvokas alue.

RAISKAUS uhkaa jatkua Louhelassa. Louhipuisto ollaan uhraamassa uudisrakentamiselle. Päiväkodit aiotaan siirtää Louhipuiston toiseen päähän ja päiväkotien tilalle rakentaa uusia, korkeita taloja. Kuka päättäjistä tajuaisi nyt, että tämä suunnitelma on hylättävä? Louhelan asukkaat puolustavat viihtyisää lähiötään, eivätkä halua uudisrakennuksia alueelle. Louhipuisto on säilytettävä alueen keskusalueena nykyisellään. Louhelalaiset ovat aidosti ylpeitä lähiöstään, siksi asukasvaihtuvuus on pientä. Miksi Vantaan kaupunki haluaa rikkoa tämän viihtyvyyden? Vantaa ei saa lisää tyytyväisiä asukkaita koettelemalla epätoivoisesti rakentaa ”lisää viihtyisää Louhelaa” (tai Kaivokselaa). Logiikka ei mene niin,

vaan päinvastoin. Louhelan viihtyisyys suunniteltiin 50 vuotta sitten. Louhipuiston lisärakentamisella alueen viihtyisyys ja rakennushistoriallisesti yhtenäinen ilme tuhotaan. Puiston tuhoamisella alueen sosiaalinen yhteisöllisyys menetetään. As. Oy Kaarenmäen, As. Oy Kaarenpeikon sekä As. Oy Kaarenhaltian osakkeenomistajien osakkeiden arvot laskevat merkittävästi – onhan Louhelan asuntojen arvo ja viihtyisyys perustunut viimeiset 50 vuotta olennaisesti myös avarille ikkunanäkymille.
=> Asuntojen arvo nousee kasvukaupungeissa ja laskee taantuvissa kaupungeissa.

Kirjahyllystäni löytyy myös lukijalleen iloa tuottava kirja. Se on Jukka Hakon toimittama *Louhela, Ihmisen kokoinen* (Kellastupa, 2008). Suosittelen sitä etenkin Vantaan päättäjille, Vantaan arkkitehdeille sekä kaavoitus- ja kiinteistöviraston väelle luettavaksi. On hyvä tuntea työkohteensa, Vantaan kaupunki, sen aluehistoria ja eri alueiden tyypilliset piirteen. Ettei sitten enää tulisi tehtyä niitä Vantaan kaupungin kokoisia tyhmiä ja tuhoavia päätöksiä.
=> Kumpikin kirja on luettu. Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten sitä ei nyt tehdä.

52. Vantaan kaupunginmuseo / 13.6.2018:
Kaava-alue käsittää Louhelan kerrostaloalueen, joka on yksi Vantaan vanhimmista kerrostaloalueista (ensimmäiset olivat Satomäki ja Kaivoksela, Louhelan kanssa samanaikaisesti rakennettiin Vantaanpuistoa ja Simonmetsää). Louhela rakennettiin Puolimatka Oy:n, rahoittajapankkien ja kunnan välisen aluerakentamissopimuksen puitteissa ja sen asuinrakennusten suunnittelusta vastasi arkkitehti Aarne Ehojoki. Puolimatka hankki alueita laajemmaltakin lähiseudulta (nyk. Myyrmäen alueelta) ja perusti myös lähialueelle oman elementtitehtaan. Puolimatka rakennutti itselleen myös toimistorakennuksen Louhelaan. Asuinrakennusten rakentaminen alueella käynnistyi 1965 ja ensimmäisiin valmiisiin rakennuksiin muutettiin kesällä 1966.

Muiden aikakauden lähiöiden tapaan, myös Louhelaan suunniteltiin kaikki tarvittavat palvelut, mutta suhteellisen pienimuodoisena, sillä lähellä sijaisevalle Myyrmäen alueelle oli suunnitteilla isompi aluekeskus. Louhelaan valmistui ostoskeskus vuonna 1967, myös Ehojoen suunnittelemana, jossa sijaitsi elintarvikeliike ja muiden liikkeiden lisäksi maalaiskunnan ensimmäinen täysin oikeuksin varustettu anniskeluravintola Kultakaivos. Louhelalaiset lapset kävivät koulua läheisellä Kaivokselan kansakoulussa ja päiväkoti alueelle saatiin vuonna 1979. Myyrmäen ja Louhelan valikoituminen rakennuspaikoiksi perustui suunniteltuun Martinlaakson rataan, joka kuitenkin valmistui vasta 1975, eli yhdeksän vuotta ensimmäisten asukkaiden alueelle asettumisen jälkeen.

Väljästi rakennettua ja puistomaisessa ympäristössä sijaitsevaa Louhelan lähiötä voidaan pitää tyypillisenä oman aikakautensa lähiöesimerkkinä ja sillä on historiallista todistusvoimaisuutta vantaalaisen lähiörakentamisen ensimmäisen aallon edustajana. Rakennukset ovat nimekkään arkkitehdin suunnittelemia ja alueen suunnittelua voidaan tarkastella jatkumona maakunnallisestikin merkittävän Kaivokselan lähiöalueen kanssa, jonka suunnittelu on myös Ehojoen käsialaa. Aluetta ei kuitenkaan ole erityisesti nostettu esiin Vantaalla tehdyissä modernin rakennuskannan inventoinneissa. Aluekokonaisuuden arvoa on heikentänyt se, että vuonna 2011 purettiin keskeisellä paikalla sijainnut ostoskeskus.

Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.

=> Kaivokselan rakennuskaavan suunnitteli arkkitehti Olli Kivinen, Louhelan rakennuskaavat DI Juhani Wallenius ja arkkitehti Nils Kostiainen. Louhelan ostoskeskus purettiin osana keskustojen kehittämistä, koska rakennus oli heikkokuntoinen ja sen paikalle saatiin kerrostalo ja isompi ostoskeskus. Myös Puolimatkan toimistotalo on purettu ja sen

paikalle on rakennettu kerrostalo. Louhela ei ole yleiskaavassa (2007) kaupunkikuvallisesti arvokas alue, kuten Kaivoksela. Eräkujan päiväkodin kaavamuutos tarvitaan vasta 2030 jälkeen, joten kaavamuutosta sen osalta ei nyt tehdä.

Asemakaavamuutoksen tavoitteet

Asemakaavamuutos perustuu maakuntakaavan, oikeusvaikutteisen yleiskaavan ja Myyrmäen kaavarunkoluonnoksen täydennysrakentamistavoitteisiin.

Asemakaava vastaa Myyrmäen kaavarunkoluonnoksessa tehokkuudeltaan täydennysrakentamismallia 1 (s. 20) ja kerrosluvultaan olemassa olevaan rakenteeseen sopeutuvaa aluetta, jossa maksimikerrosluku on VIII eli kahdeksan (s. 23).

Louhipuisto. TKa 25.5.2018

Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Ennen kaavamuutoksen hakemista eri rakennusliikkeet ovat tutkineet rakentamisvaihtoehtoja Asunto Oy Kaarenhaltialle ja Louhelan Huolto Oy:lle, jotka ovat kilpailuttaneet rakennuttajan.

Päiväkodille tutkittiin kaavaprosessin aikana vaihtoehtoisia sijainteja, mutta lopulta todettiin, että päiväkotia ei voida sijoittaa yleiskaavan virkistysalueelle Jokiuomanpuistoon, joka on laajempaa aluetta palveleva kaupunginosapuisto ja osa ekologista käytävää ja sijainti olisi yleiskaavan vastainen, ja että uusi päiväkoti mahtuu investointiohjelmaan vasta vuoden 2030 jälkeen eikä kaavamuutosta siltä osin vielä tarvita. Siten Eräkujan Y-tontti ja Louhipuisto rajattiin pois asemakaavasta.

5. ASEMAKAAVAN KUVAUS

Asemakaavan havainnepiirros. TKa 7.7.2018

Asemakaavan tarkoituksena on Louhelan asemakaavan ajantasaistaminen ja Haltiantiellä täydennysrakentaminen.

Kaavaratkaisu

Kaavamuutoksella osoitetaan täydennysrakentamista Haltiantielle kahteen kahdeksan-kerroksiseen kerrostaloon yhteensä 12 330 k-m2. Lisäksi Louhelan Huolto Oy:n tontille kaavoitetaan toisen kerrostalon maantasokerrokseen liike- ja toimistotilaa 280 k-m2 ja talousrakennus 210 k-m2. Haltiantie 4:n eteläpuolelle muodostetaan uusi huoltotontti, jolle annetaan rakennusoikeutta 300 k-m2.

Uudisrakentamisessa sovelletaan aiemmin Eräkuja 1:n ja Eräkuja 2:n tonteille hyväksyttyjä asemakaavamääräyksiä, joilla pyritään Louhelaan sopivaan moderniin ilmeeseen.

Uusien kerrostalojen pysäköinti sijoittuu pysäköintilaitokseen, johon tulee viherkatto ja julkisivuille köynnöksiä. Myös talousrakennukseen tulee viherkatto ja osin köynnöksiä.

Samalla Louhelan asemakaava ajantasaistetaan. 1960-luvun rakennuskaavat ovat muuttuneet lakimuutoksessa 1.1.2000 asemakaavoiksi ja ovat merkinnöiltään vanhentuneita ja epäselviä. Myös korttelinumerointi uusitaan kaupungin nykyiseen järjestelmään.

Asemakaavaan sisältyy asemakaavoittamatonta Louhelantien katualuetta.

Jokiuomanpuisto ja Haltianpuisto merkitään puistoiksi VP, Mätäojanlaakso lähivirkistysalueeksi VL ja Mätäojanlaakson luonnonsuojelualue luonnonsuojelualueeksi SL.

Eräkuja 3:n päiväkodin ja kerrostalojen kaavamuutos tehdään myöhemmin.

Uudistakentaminen Haltiantiellä, näkymä etelästä. SRV / Ark7 Oy 21.8.2018

Kaavaratkaisun perustelut

Louhela on maakuntakaavassa tiivistettävää aluetta, oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa tehokasta asuntoaluetta (Kv 17.12.2007) ja Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmassa ensisijaisesti kehitettävää vyöhykettä (Kv 11.5.2015). Myyrmäen kaavarunkoluonnoksessa Louhelaan on esitetty kahdeksankerroksista täydentävää rakentamista (Kh 23.4.2018).

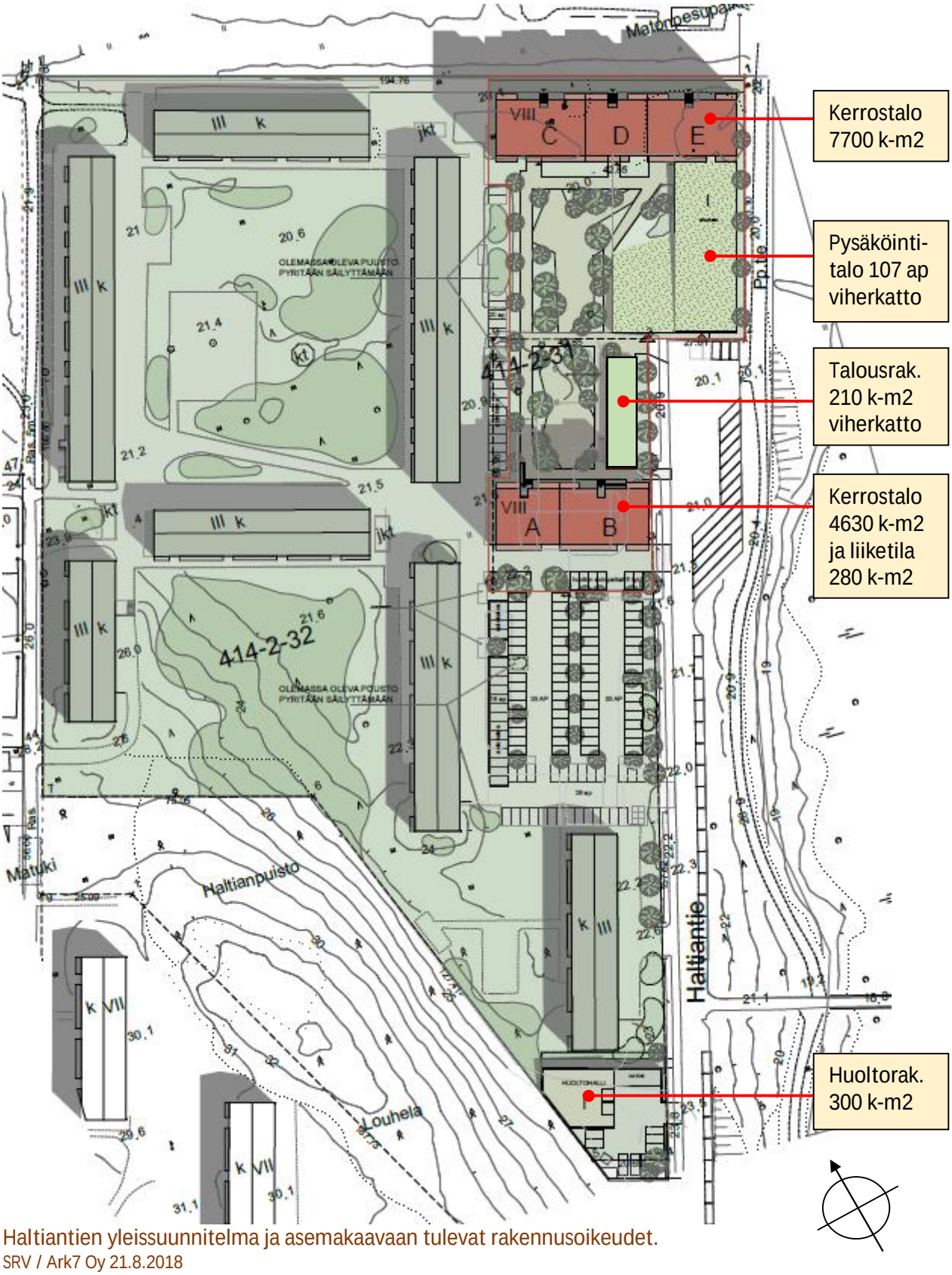
Asemakaava toteuttaa seudullista asuntorakentamistavoitetta. Vantaan maa- ja asuntopoliittisissa linjauksissa tähdätään riittävään, monipuoliseen ja kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon ja on päätetty lisätä korkeaa rakentamista asemanseuduilla (Kv 18.6.2018).

Louhela sijaitsee kehäradan rautatieaseman vaikutusalueella, joten tehokas maankäyttö on perusteltua.

Louhelassa on jo nyt seitsemänkerroksisia rakennuksia, joissa on maanpäällinen kellari, joka nykyisin lasketaan kerrokseksi. Uusi rakentaminen sijoittuu alueen koillisnurkkaan, puistometsän viereen.

Mitoitus

Nykyiset asuinrakennukset, koko Louhela	60 947 k-m2	782 asuntoa	
Uudet asuinrakennukset	12 330	195	+klt 280 k-m2
Yhteensä	73 277	977	

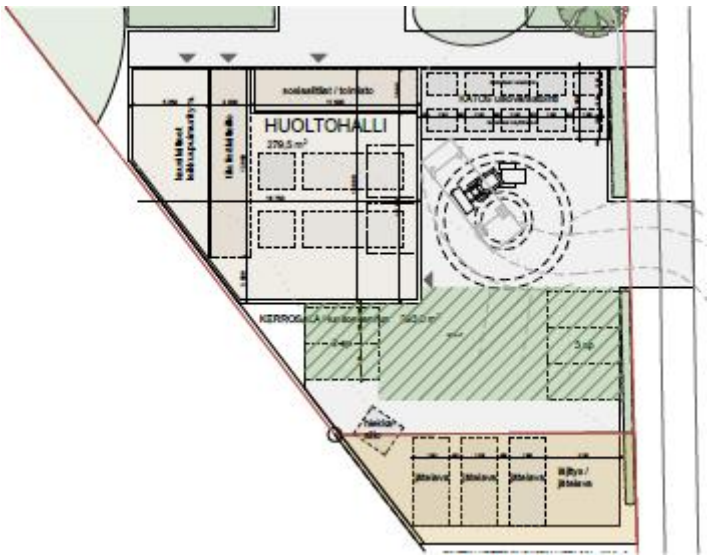


Haltiantien yleissuunnitelma ja asemakaavaan tulevat rakennusoikeudet.
SRV / Ark7 Oy 21.8.2018

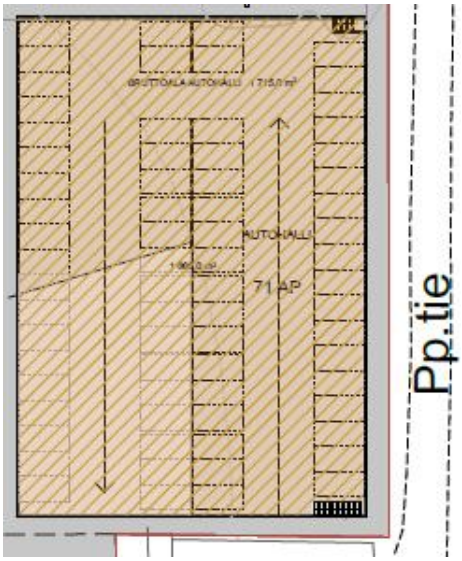
Asuntoja. Liike- ja toimistotiloja. Varastoja.

1. kerros ja pihajärjestelyt.
SRV / Ark7 Oy 21.8.2018

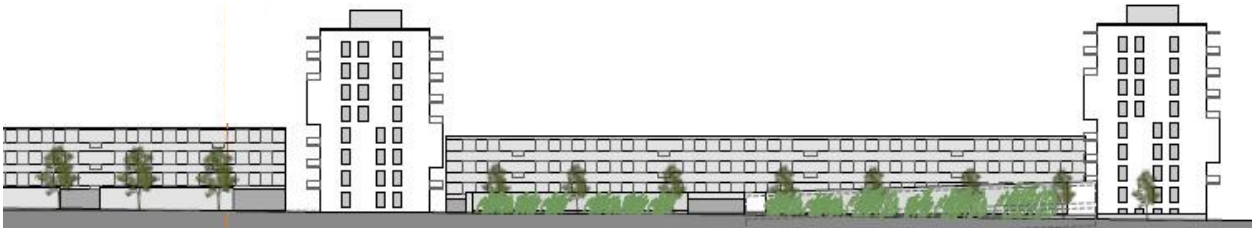
3. – 8. kerros.
SRV / Ark7 Oy 21.8.2018



Huoltorakennus.
SRV / Ark7 Oy 21.8.2018



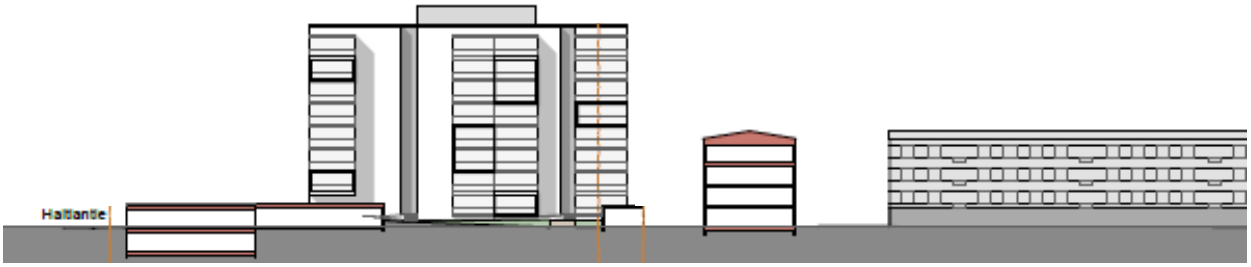
Pysäköintilaitos.



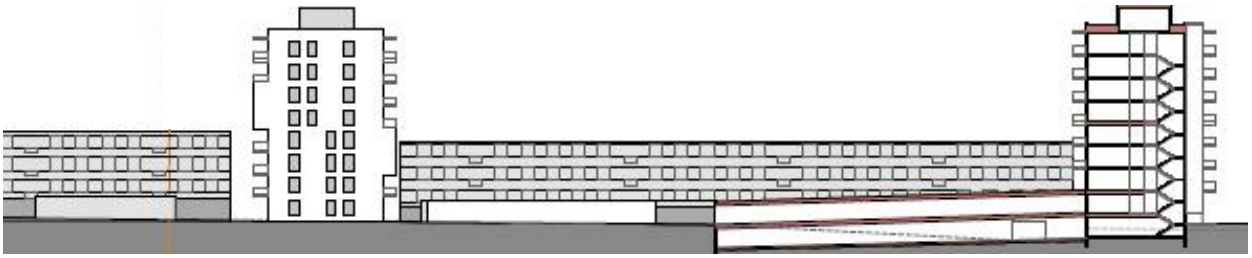
Julkisivukaavio itään Haltiantielle. SRV / Ark7 Oy 21.8.2018

Julkisivukaavio itään Haltiantielle. SRV / Ark7 Oy 21.8.2018

Julkisivukaavio CDE-talosta etelään ja leikkaus pysäköintilaitoksesta. SRV / Ark7 Oy 21.8.2018



Julkisivukaavio AB-talosta pohjoiseen ja leikkaus pysäköintilaitoksesta. SRV / Ark7 Oy 21.8.2018



Julkisivukaavio itään Haltiantielle ja leikkaus pysäköintilaitoksesta. SRV / Ark7 Oy 21.8.2018

Pohjakaavio talosta CDE. / SRV / Ark7 Oy 21.8.2018

Pohjakaavio talosta AB. / SRV / Ark7 Oy 21.8.2018

Asuntojen koko on 30,0 – 77,5 h-m2.

Asuntojakauma

Asuntotyyppi	Talo AB		Talo CDE		Yhteensä	
	1. krs.	2. – 8. krs.	1. krs.	2. – 8. krs.	kpl	%
1 h	0	7	0	14	21	11
2 h	2	28	4	42	76	39
3 h	1	21	5	35	62	32
4 h	0	14	1	21	36	18
Yhteensä		73		122	195	100

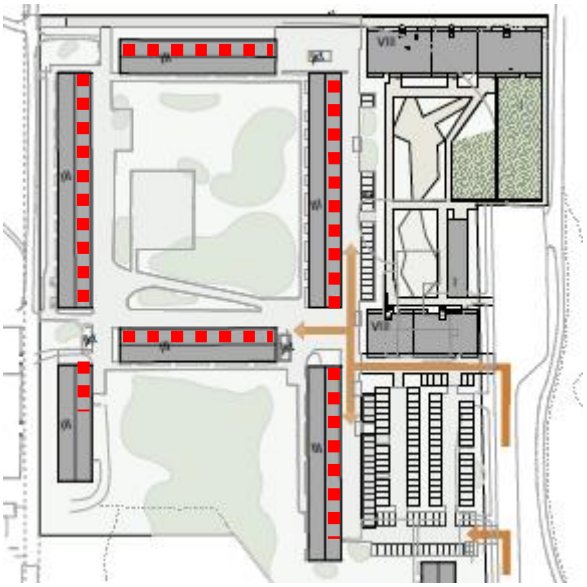
Kerrosalalaskelma

	Asuink.ala k-m2	Porrash. k-m2	Liike+tsto k-m2	Huolto k-m2	Aputilat k-m2	Bruttoala br-m2	Asuinh.ala h-m2
Talo AB	4306,5	320	275,5	–	132,5	5228	3869
Talo CDE	7215,5	480	–	–	225	8237,5	6517
Talousrak.	–	–	–	–	209,5	200,5	–
Huoltorak.	–	–	–	293	–	–	–
Yhteensä	11522	800	275,5	293	567	13465	10386

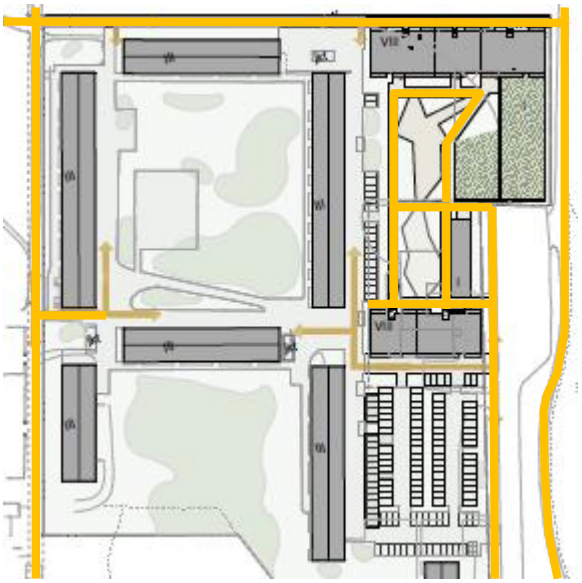
Asuinkerrosala yht.	12 322 k-m2
Liikekerrosala yht.	275,5 k-m2
Huoltorak. kerrosala yht.	293,0 k-m2
Aputilakerrosala yht.	357,5 k-m2
Bruttoala parkki	2 573 k-m2
Autopaikkatarve asunnoille	12 322 k-m2 / 130 = hallissa 95 ap + liike- ja toimistotilalle pihalla 6 ap.
Autopaikkoja hallissa	107 kpl, joista 12 ap tulee naapuriyhtiön käyttöön
Tonttitehokkuus	e = 0,85
br-m2 / h-m2	1,296

Ark7 Oy 21.8.2018

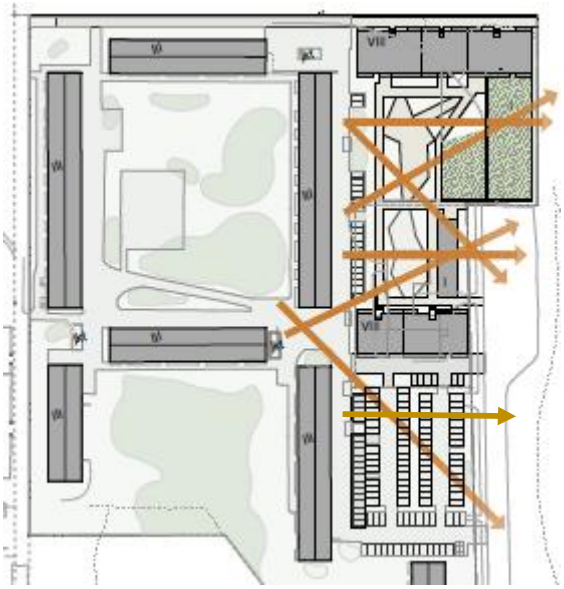
Julkisivukaavio CDE etelään. SRV / Ark7 Oy 21.8.2018



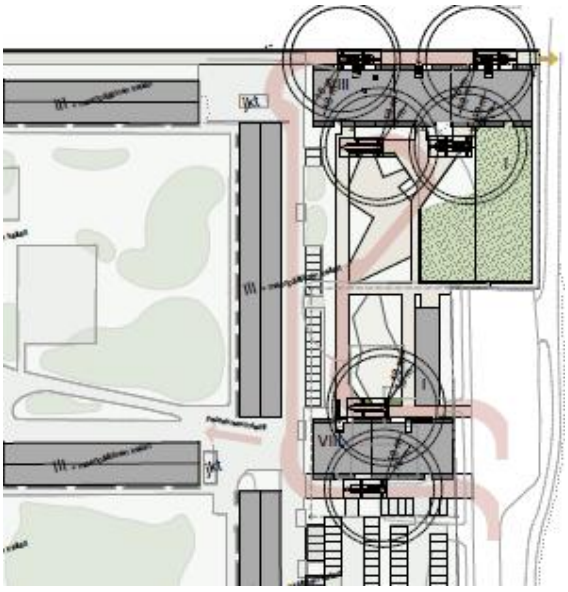
Autotallit ja ajo pihaan.



Kevyt liikenne.



Säilyvät näkymät.



Pelastusreitit. Ark7 Oy 21.8.2018

Viistoilmakuvasovite idästä. SRV / Ark7 Oy 21.8.2018

Viistoilmakuvasovite lännestä. SRV / Ark7 Oy 21.8.2018

Rakennettu ympäristö

Uusi kerrostalorakentaminen sijoittuu Asunto Oy Kaarenhaltian tontin pysäköintialueelle ja Louhelan Huolto Oy:n tontille, josta puretaan nykyinen rakennus.

Luonnonympäristö

Uusi huoltotontti sijoittuu pääosin Asunto Oy Kaarenhaltian tontille (911 m2) ja osin Haltianpuistoon (156 m2). Muilta osin asemakaava ei vaikuta luonnonympäristöön. Huoltoliikenne vähenee Haltiantien loppupäässä, kun huoltorakennus sijoittuu lähemmäksi Louhelantien risteystä.

Liikenne
Liikenne mahtuu Haltiantielle. Kaavaratkaisu ei edellytä uusien katujen rakentamista.

Pysäköinti
Autopaikkojen vähimmäismäärät:
- asuntojen osalta sovelletaan kaupunkisuunnittelulautakunnan 9.12.2013 ajalle 1.1.2014 – 31.12.2018 ja alle 1 km etäisyydelle Myyrmäen ja Martinlaakson asemista hyväksymää kokeilunormia 1 ap / 130 k-m2, jonka tavoitteena on kohtuuhintaisen asuntotuotannon lisääminen keskustoissa
- liike- ja toimistotilat 1 ap / 50 k-m2 6 ap
- huoltorakennus 1 ap / 60 k-m2 5 ap

Autopaikkoja on sijoitettu avoimille pysäköintikentille ja autotalleihin. Uusia kerrostaloja varten rakennetaan pysäköintitalo. Lisäksi Eräkujalla ja Haltiantiellä on kadunvarsipaikkoja.

Polkupyöräpaikkojen osalta sovelletaan rakennusvalvontojen yhteistä käytäntöä (TOP 10).

Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen
Rakennusalat on rajattu nykyisten rakennusten ja täydennysrakentamisen osalta luonnosten mukaisiksi. Asemakaavassa annetaan määräyksiä katoista, julkisivuista ja istutuksista.

- Julkisivun ääneneristävyyden arviointi Louhelantien osalta
Louhelantien lähimmillä taloilla (Eräkuja 4 – 6, Louhelantie 1) tiemelutaso on julkisivun kohdalla noin 55 – 60 dB, mikä edellyttää 35 dB ääneneristävyyttä. Lentomelua vastaan annettava ääneneristävyysvaatimus (asunnoille 35 dB) kattaa myös tiemelun. Meluntorjunnasta on annettava selvitys rakennuslupahakemuksen yhteydessä.

- Pihamelutason arviointi
Kaikilla pihoilla leikkipaikoilla lento- ja tiemelutasot alittavat 55 dB vaatimuksen.
Uusien asuintalojen parvekkeet lasitetaan lentomelua vastaan.

- Vihertehokkuus
Kaavaan on laadittu pihasuunnitelmaluonnos ja erillinen vihertehokkuuslaskelma. Uusien kerrostalotonttien vihertehokkuus on 1,1 (tavoitetaso 0,8).
Viher- ja ympäristökonsultointi Vireo Oy, Tuula Uusitalo 15.10.2018.

Aluevaraukset
- Asuinkerrostalojen korttelialue AK
Uusi asuntorakentaminen sijoittuu nykyisille asuntokerrostalojen ja huoltorakennusten korttelialueille. Uutta asuntorakennusoikeutta syntyy 12 330 k-m2. Nykyisille rakennuksille merkitään nykyiset rakennusoikeudet.

- Asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue AH
Alue kaavoitetaan Louhelan Huolto Oy:n huoltorakennusta varten. Korttelialue sijoittuu pääosin nykyiselle Asunto Oy Kaarenhaltian tontille ja osin nykyiseen Haltianpuistoon.

- Puisto VP
Puistoksi merkitään Jokiuomanpuistoon kuuluva osa.

- Lähivirkistysalue VL
Lähivirkistysalueiksi merkitään Haltianpuisto ja Mätäojanlaaksoon kuuluva osa, joka ei ole luonnonsuojelualuetta.

- Luonnonsuojelualue SL
Luonnonsuojelualueeksi merkitään jo rauhoitettu Mätäojanlaakson luonnonsuojelualue.

- Katualueet
Asemakaavaan merkitään nykyiset katualueet ja Louhelantien asemakaavoittamaton osa.

Tonttijako
Asemakaavaan merkitään kaikille tonteille sitova tonttijako.

Ympäristön häiriötekijät
Ääneneristävyysvaatimukseksi lento- ja katumelua vastaan määrätään asunnoille ΔL 35 dB sekä liike- ja toimistotiloille ja vastaaville hiljaisille työtiloille ΔL 32 dB.

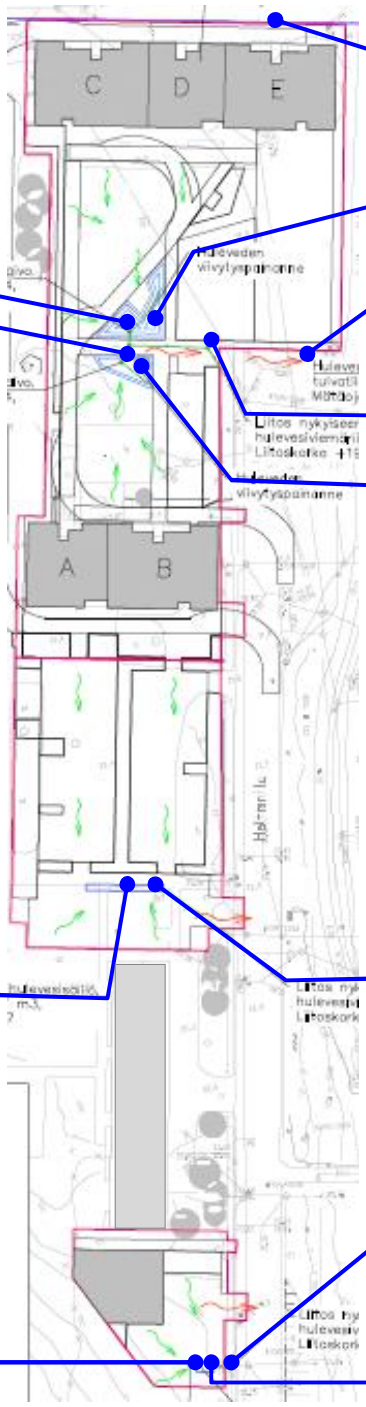
Tekninen huolto
- Vesihuolto
Kiinteistön tontin halki kulkevat vesijohto d225M ja jätevesiviemäri d315M siirretään tontin pohjois- ja itäpuolelle. Uudet vesihuoltolinjat tulee olla hyväksytysti rakennettuna ennen tontin rakennustöiden aloittamista.

Muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää tonteilla ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa saman suuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tonttien tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Tämä tulvamitoitus tehdään 30 minuuttia kestävälle sateelle, jonka rankkuus on 167 l/s/ha. Tätä suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille. Tontin hulevesisuunnitelma tulee esittää rakennuslupaa haettaessa.

- Vesistöt ja vesitalous
Kaava-alueen hulevedet hallitaan tontilla Vantaan hulevesiohjelman ja hulevesien toimintamallin mukaisesti ennen johtamista vastaanottavaan vesistöön, Mätäojaan.

Vesihuollon esisuunnitelma. Antti Auvinen 22.10.2018

Pihasuunnitelmaluonnos.
Viher- ja ympäristökonsultointi Vireo Oy / Tuula Uusitalo 15.10.2018



Kiinteistön kattovedet johdetaan sen pohjoispuolella sijaitsevaan avo-ojaan ja siitä Mätäojaan.

Huleveden viivytyspainanne.

Kupunkantiset ritiläkaivot 2 kpl,
kannen korko +20,4
purku +19,3

Hulevedet ohjataan tulvatilanteessa Mätäojaan.

Liitos nykyiseen hulevesiviemäriin, liitoskorko +19,3

Huleveden viivytyspainanne.

Maanalainen hulevesisäiliö,
tilavuus 26,7 m3
purku +20,27

Liitos nykyiseen hulevesiviemäriin, liitoskorko +20,13

Liitos nykyiseen hulevesiviemäriin, liitoskorko +22,18

Öljynerotuskaivo,
purku +22,3

Hulevesikasettijärjestelmä,
tilavuus 5,3 m3,
purku +22,21

Hulevesisuunnitelma. WSP 15.10.2018

Hulevesien hallinta

Kaavaan liittyy erillinen hulevesisuunnitelma (WSP 15.10.2018). Hulevesien hallinnassa ja viivytysrakenteiden mitoituksessa on käytetty Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamallia. Kerrostalotontin pihalla muodostuvat hulevedet ohjataan pintavaluntana kahteen kasvillisuuspintaiseen hulevesien viivytyspainanteeseen, joissa ei ole pysyvää vesipintaa. Asemakaavassa määrätään, että hulevedet on viivytettävä. Hulevesien hallinnasta määrätään tarkemmin rakennusjärjestyksessä.

Mätäojaan johdetaan nyt lisävettä Päijännetunnelista.

Nimistö

Alueella säilyy nykyinen nimistö:

- *Louhela, Klippsta,* asuntoalueen nimi liittyy läheisiin 1700-luvun rautakaivoksiin ja Kaivokselaan. Paikalla on ollut hakamaat, 1913 Latan (eteläisempi) ja Storhagen. Mätäojaan laski Herrängsbäcken ja siinä oli lähde Herrängskällan. Metsää kutsuttiin 1963 huusbakka stuurskuugin ja storhagen. Kaarelan Husbackasta lohkottiin 1949 maanhankintalain perusteella Hilja Ryysylle ja Tauno Haltialle tila Lehtola. Siitä Tauno Haltia lohkoi 1964 Haltiantien paikalta tilan Haltiala, joka myi 1965 rakennusliike Armas Puolimatkalle. Asuinalueen nimeksi 1965 Louhela, 1966 Klippsta, joka nimityyppi on Suomessa harvinainen, siinä loppuosa -sta merkitsee stad (’kaupunki’).
- *Louhelantie, Louhelavägen,* 1965 Louhitie, Louhivägen, 1968 nykyinen nimi. Louhi on iso kivenjärkäle, Kalevalassa Pohjan Akka.
- *Eräkuja, Jaktgränden,* 1965 Eräpolku, Jaktstigen, 1968 nykyinen nimi, peruste ei ole tiedossa.
- *Eräpolku, Jaktstigen,* 1968, Eräkujan suuntainen jalankulkukatu.
- *Haltiantie, Haltiavägen,* 1965, maan omistaneen siirtokarjalaisen Tauno Haltian (1910-1993) mukaan. Hän myi maan 1965 rakennusliike Armas Puolimatkalle.
- *Haltianpuisto, Haltiaparken,* liittyy edelliseen, 1979 epävirallisesti Haltianpuisto, viralliseksi asemakaavaan 2012.
- *Jokiuomanpuisto, Ådalsparken,* 1968, Mätäojan mukaan.
- *Mätäoja, Rutiån,* 1690 Skallbuus åå, Såungs beck, 1699 Swartbeck minne, 1737 Lerbäcken?, Swart bäkz Råå, 1770 Såängs ändan, 1831 Såfangs Rå, 1837 Ruttin ån, Skallböle ån, 1913 Rutiån, 1933 Mätäjoki, 1958 Mätäoja. Vantaanjoen vanha uoma noin 10 000 vuotta sitten, kunnes maankohoamisen myötä syntyi kalliokynnys ja Vantaanjoki kääntyi nykyiseen uomaansa. Mätä-nimiä käytetään mm. kuroutuneista vesialueista ja rapakivistä.
- *Mätäojanlaakso, Rutiådalen,* 1980 Mätäojanlaakso, karttaan 1996, asemakaavaan 2013, edellisen varrella oleva lähivirkistys- ja luonnonsuojelualue.

Asemakaavan merkittävät vaikutukset

- Vaikutukset yhdyskunta- ja kaupunkirakenteeseen

Asemakaava vastaa kasvavan kaupunkiseudun haasteeseen, toteuttaa asuntorakentamistavoitteita ja tukee kehärataan tukeutuvaa joukkoliikennekaupungin kaupunkirakennetta.

- Vaikutukset nykytilanteeseen

Haltiantie 4 – 8:n tonteille tuleva täydennysrakentaminen mahdollistaa nykyisten talojen peruskorjauksen (linjasaneerauksen). Uudet talot eivät sijoitu merkittävästi vanhojen talojen eteen. Istutetut sisäpihat säilyvät istutettuina. Asunnoista näkyy uusia viherkattoja. Nykyinen huoltorakennus puretaan. Uusi huoltorakennus sijoittuu pääosin nykyiselle kerrostalotontille, pieneltä osin nykyiseen Haltianpuistoon.

- Vaikutukset voimassa olevaan asemakaavaan

Vanha rakennuskaava ajantasaistetaan asemakaavaksi. Kaavaan annetaan määräyksiä katoista, julkisivuista, istutuksista ja pysäköinnistä. Kaavoittamaton Louhelantien kaistale asemakaavoitetaan.

- Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Kaavassa sallitaan 1960-luvun taloihin hissien rakentaminen nykyisen rakennusoikeuden lisäksi. Muuten kaavamuutos ei vaikuta merkittävästi nykyisiin asuintaloihin.

- Vaikutukset luontoon, luonnonympäristöön ja maisemaan

Nykyinen pysäköintialue ja huoltotontti muuttuvat kerrostalorakentamiseen. Uudet kerrostalot sijoittuvat maisemassa metsän reunaan. Pysäköintilaitokseen ja talousrakennukseen tulee viherkatot. Lisäksi nykyistä pysäköintialuetta istutetaan ja sille rakennetaan

leikkipaikat. Uusi huoltotontti sijoittuu vähäiseltä osaltaan Haltianpuistoon. Asemakaavaan merkitään Mätäojanlaakson luonnonsuojelualue ja ulkoilureitit.

- Liikenteelliset vaikutukset
Haltiantien uudet kerrostalot tarvitsevat 95 autopaikkaa ja ne lisäävät liikennettä noin 285 ajon/vrk (3 ajon/vrk/ap). Nykyisten kerrostalojen ja Louhelan Huolto Oy:n osalta säilyy nykyinen liikennemäärä. Eräkujan liikenne ei tällä asemakaavalla kasva. Nykyiset kadunvarsipaikat säilyvät.

- Taloudelliset vaikutukset
Rakentaminen mahdollistaa Asunto Oy Kaarenhaltian peruskorjauksen ja Louhelan Huolto Oy:n uuden huoltorakennuksen ja toimistotilojen rakentamisen. Täydennysrakentaminen on hajarakentamista ja uusien asuntoalueiden perustamista edullisempaa. Asemakaava aiheuttaa HSY:n johtojen siirtämisen, mutta ei uutta kadunrakentamista.

- Terveydelliset vaikutukset
Asumisella, luonnolla ja sosiaalisella elämällä on merkitystä terveyteen. Asemakaava tarjoaa uusia asuntoja, mutta ei merkittävästi heikennä näkymiä nykyisistä asunnoista.

- Vaikutukset turvallisuuteen
Kasvavassa kaupungissa liikennemäärä lisääntyy, mikä heikentää liikenneturvallisuutta. Hyvä sijainti lähellä rautatieasemaa ja palveluja mahdollistaa myös autottoman elämäntavan.

- Vaikutukset eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä
Ei merkittäviä vaikutuksia.

- Sosiaaliset vaikutukset
Kaava tarjoaa hyvällä sijainnilla uusia esteettömiä asuntoja. Rakentaminen tarjoaa työtä.

- Laajemmat vaikutukset yhdyskunta- ja kaupunkirakenteeseen, maisemaan, ilmastoon ja liikenneverkkoon ovat vähäisiä.

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus.
Rakennushankkeen toteuttaa SRV Rakennus Oy.
Rakennusluvista ilmoitetaan naapureille ja rakennuspaikalla (MRL 133 §).

Kaavoitukseen osallistuneet		
Vantaan kaupunki		
Kaupunkisuunnittelu	Tarja Laine	kaupunkisuunnittelujohtaja
	Timo Kallaluoto	aluearkkitehti
	Johanna Rajala	asemakaavasuunnittelija
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Joonas Arponen	suunnitteluavustaja
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Laura Muukka	maisema-arkkitehti
Hankevalmistelu	Eija Kivineva	hankepäällikkö
	Merja Ryytty	hankekehitysarkkitehti
Kiinteistöt ja asuminen	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Tomi Henriksson	asumisasioiden päällikkö
Kuntatekniikan keskus	Marja Leppänen	suunnitteluinsinööri
	Pirjo Salo	liikenneinsinööri
	Jaana Virtanen	liikenneinsinööri
	Heidi Burjam	puistosuunnittelupäällikkö
	Satu Nätynki	viheraluesuunnittelija
	Antti Auvinen	suunnitteluinsinööri
Rakennusvalvonta	Ilkka Rekonen	lupapäällikkö
	Kimmo Lehtola	lupa-arkkitehti
	Timo Tamminen	lupa-arkkitehti
Talous- ja hallintopalvelut	Päivi Riehunkangas	suunnittelija
SRV Rakennus Oy	Jouko Pöyhönen	
	Heidi Kanner	
	Toni Kankare	
Ark7 Oy, SRV:n konsulttina	Vesa Laukkanen	
Viher- ja ympäristökonsultointi Vireo Oy, SRV:n konsulttina	Tuula Uusitalo	
WSP Finland Oy, SRV:n konsulttina	Olli Sorvari	
Louhelan Huolto Oy	Timo Joki	

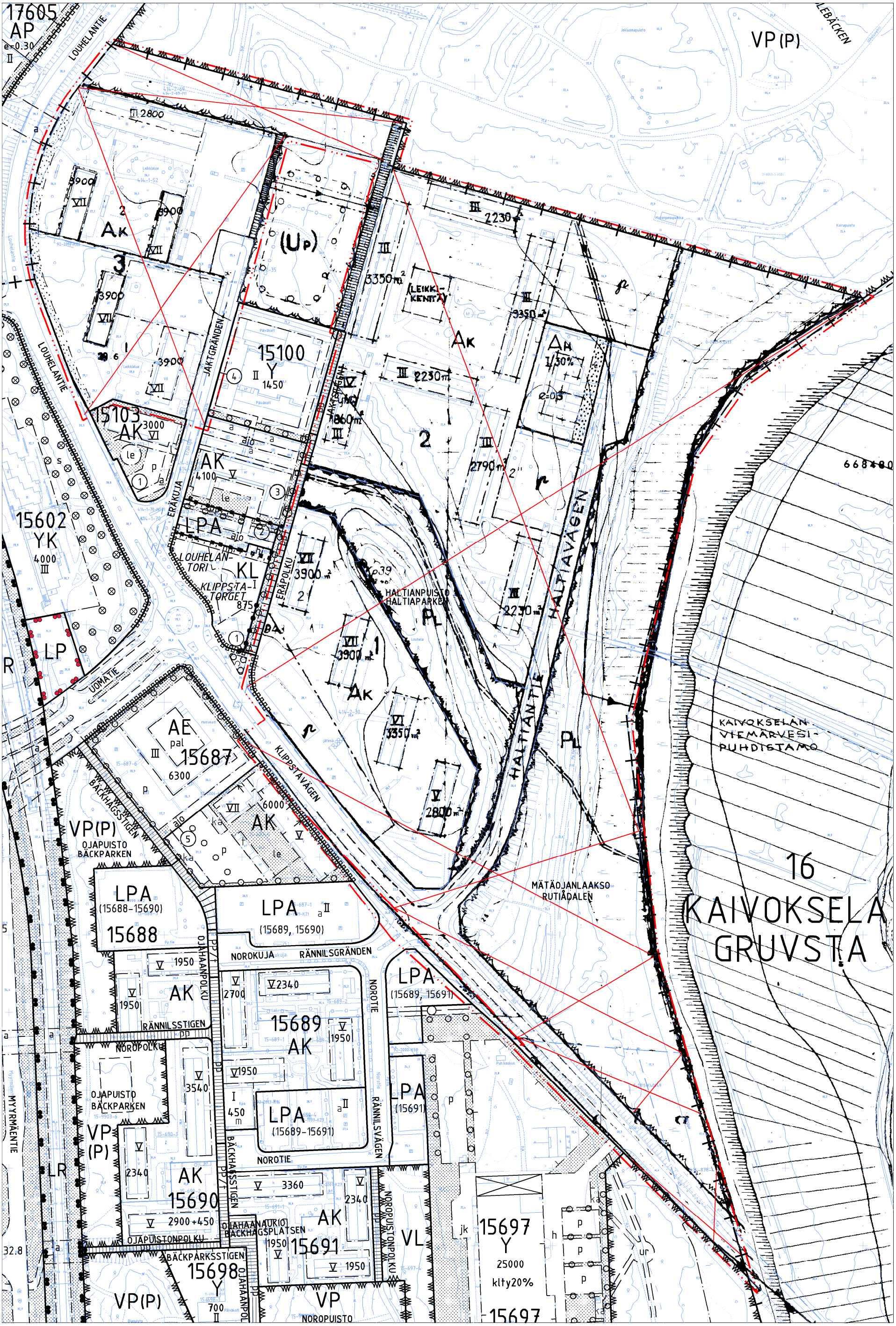
Aloituskokous pidettiin 7.5.2018. Neuvottelu päiväkotitontista 13.6.2018. Neuvottelut SRV:n kanssa 14.6.2018, 28.6.2018, 21.8 2018. Asemakaavaa on käsitelty Länsi-Vantaan asemakaavatiimissä 4.9.2018 ja aluetiimissä 12.9.2018.

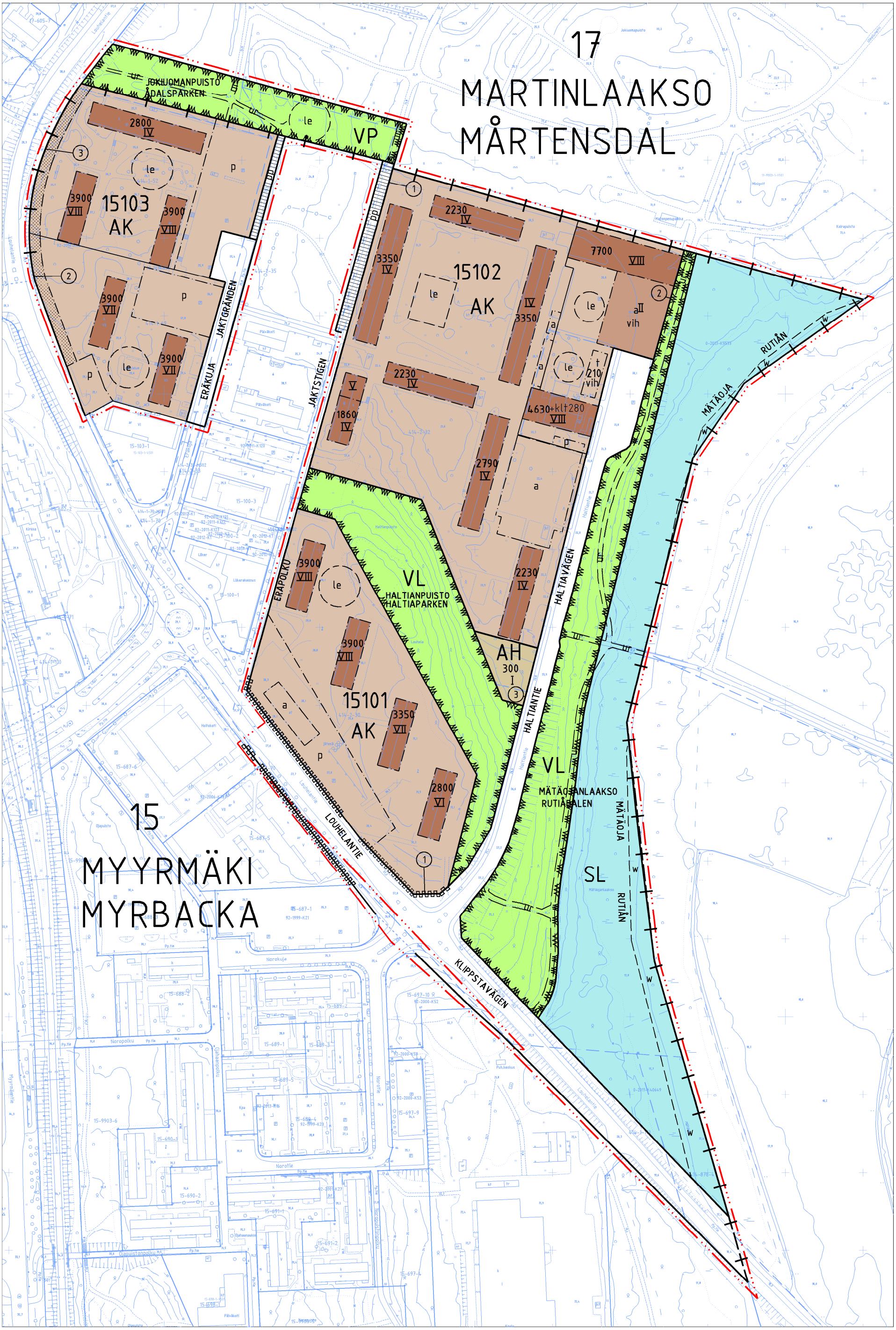
Hulevesisuunnitelman ja vesihuollon esisuunnitelman on laatinut SRV:n konsulttina WSP Finland Oy. HSY:n yhdyshenkilönä on toiminut Leena-Maija Kimari.

Vantaa 5.11.2018

VANTAAN KAUPUNKI
Kaupunkisuunnittelu / Länsi-Vantaan asemakaavayksikkö

Timo Kallaluoto
Aluearkkitehti
Vantaan kaupunki, kaupunkisuunnittelu, Kielotie 28, 01300 Vantaa
p. (09) 8392 2675, timo.kallaluoto@vantaa.fi


17605
AP
e=0.30
II
LOUHELANTIE
VP (P)
LEBÄCKEN
II 2800
3900
VII
2
AK
3900
VII
3
3900
VII
1
3900
VII
JAKTGRÄNDEN
(UP)
III
3350m²
(LEIKK.-
KENTÄ)
III 2230
III
9350m²
AK
AH
1/30%
e=0,5
15100
Y
II
1450
III 2230m²
IV
860m²
III
2
III
2790m² 2
15103
AK
3000
VI
le
p
1
AK
4100
V
le
3
ajo
a
ERÄKUJA
15602
YK
4000
III
LPA
ajo
2
LOUHELAN-
TORI
KL
KLIPPSTA-
TORGET
875
ERÄPOLKU
VII
3900m² 2
HALTIANPUISTO
HALTIAPARKEN
PL
VII
3900m² 1
AK
VI
3350m²
V
2800m²
HALTIANTIE
HALTIAVÄGEN
2230m²
668+80
KAIVOKSELAN
VIEMÄRVESI-
PUHDISTAMO
LP
R
UOMATIE
AE
pal
III
15687
6300
KLIPPSTAVÄGEN
BÄCKHAGSSTIGEN
VII
6000
AK
V
ka
p
t
le
ajo
5
VP(P)
OJAPUISTO
BÄCKPARKEN
LPA
(15688-15690)
15688
LPA
(15689, 15690)
II
MÄTÄOJANLAAKSO
RUTIÅDALEN
16
KAIVOKSELA
GRUVSTA
NOROKUJA
RÄNNILSGRÄNDEN
V 1950
AK
V 2700
V 2340
15689
AK
V 1950
LPA
(15689, 15691)
NOROTIE
RÄNNILSSTIGEN
NOROPOLKU
OJAPUISTO
BÄCKPARKEN
V 3540
I
Kpa
450
m
LPA
(15689-15691)
PA
(15691)
p
VP
(P)
V 2340
AK
15690
V 2900+450
OJAHAANPOLKU
BÄCKHAGSSTIGEN
V 3360
V 2340
AK
15691
V 1950
NOROPUISTONPOLKU
VL
jk
15697
Y
25000
klty20%
h
p
ur
15697
LR
MYYRMÄENTIE
32.8
15698
Y
700
II
VP(P)
VP
NOROPUISTO
POISTETTAVAT MERKINNÄT
0
50
100m


17
MARTINLAAKSO
MÅRTENSDAL
JOKIUOMANPUISTO
ÅDALSPARKEN
VP
15103
AK
15102
AK
15101
AK
VL
HALTIANPUISTO
HALTIAPARKEN
AH
300
VL
MÄTÄOJANLAAKSO
RUTIÅDALEN
SL
15
MYYRMÄKI
MYRBACKA
JAKTSTIGEN
ERÄKUJA
ERÄPOLKU
HALTIANTIE
LOUHELANTIE
MÄTÄOJA
RUTIÅN
KLIPPSTAVÄGEN
ASEMAKAAVA EHDOTUS
0
75
150m

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
152400	5.11.2018	684492,683492

Vantaan kaupunki

LOUHELA 2

Asemakaava

Kaupunginosa 15, Myymäki
Katualue

Asemakaavan muutos

Kaupunginosa 15, Myymäki
Korttelit 15101 -15102, osa korttelia 15103,sekä katu- , suojelu- ja virkistysalueet.

Kaupunginosa 17, Martinlaakso
Virkistysalue

Tonttijako

Korttelit 15101 -15102
ja osa korttelia 15103

1:2000

Vanda stad

KLIPPSTA 2

Detaljplan

Stadsdel 15, Myrbacka
Gatuområden

Ändring av detaljplanen

Stadsdel 15, Myrbacka
Kvarteren 15101 -15102 del av kvarteret 15103, samt gatu- , skydds- och rekreationsområden.

Stadsdel 17, Mårtensdal
Rekreationsområden

Tomtindelning

Kvarteren 15101 -15102
och del av kvarteret 15103

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

— · · · — 3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

AK Asuinkerrostalojen korttelialue.

1. Yleisiä määräyksiä:
Asuntojen ääneneristävyyden ΔL lento- ja katumelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB, liike-, toimisto- ja vastaavissa työtiloissa kuitenkin vähintään 32 dB.

Tonttia ja pihaa ei saa aidata.

Polkupyöräpaikkoja on varattava liiketilaa varten vähintään 1 pp / 30 k-m².

Autopaikat saa sijoittaa samassa korttelissa tonttijaosta riippumatta.

Autopaikkoja on varattava vähintään
- asunnot 1 ap / 130 k-m² asuinkerrosalaa
- liiketilat 1 ap / 50 k-m²

2. 1960-luvun rakennuksia koskevia määräyksiä:
Alueella on 1960-luvun kerrostaloja, joissa on reliefijulkisivut ja 1990-luvun väritys. Rakennusten arkkitehtonisia piirteitä tulee korjausrakentamisessa säästää.

Kattomateriaalin tulee olla vihreä peltikatto.

1960-luvun taloihin saa rakentaa hissejä rakennusoikeuden lisäksi, myös rakennusalan ulkopuolelle.

Ääneneristävyys Louhelantien katumelua vastaan tulee esittää rakennuslupahakemuksen yhteydessä.

3. Uudisrakentamista koskevia määräyksiä:
3.1. Rakennusoikeus

Asemakaavassa annetun rakennusoikeuden lisäksi rakennusalalle saa sijoittaa sauna-, kunto-, kerho-, harrastus-, yhteis-, varasto-, väestönsuoja- ja vastaavia asumista palvelevia tiloja ja teknisiä tiloja enintään 15 % asemakaavassa annetusta rakennusoikeudesta. Näistä ainakin saunatilat tulee tai myös kunto-, kerho- ja harrastustiloja saa sijoittaa katolle kerrosluvun estämättä. Nämä tilat ja varastotilat eivät mitoita autopaikkoja eikä väestönsuojia.

Asemakaavassa osoitetun kerrosalan ja kerrosluvun lisäksi katolle saa rakentaa teknisiä tiloja ja porrashuoneita, jotka tulee sovittaa rakennuksen arkkitehtuuriin.

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

— · · · — Linje 3 m utanför planområdets gräns.

AK Kvartersområde för flervåningshus.

1. Allmänna bestämmelser:
Bostädernas ljudisolering ΔL mot flyg- och gatubuller ska vara minst 35 dB, i affärs-, kontors- och motsvarande arbetsutrymmer dock minst 32 dB.

Tomten och gårdsplan får inte inhägnas.

Cykelplatser ska reserveras för affärsutrymme minst 1 cp / 30 m²-vy.

Bilplatser får placeras i samma kvarter utan hinder av tomtindelningen.

Bilplatser ska reserveras minst
- 1 bp / 130 m²-vy bostadsvåningsyta
- affärsutrymmen 1 bp / 50 m²-vy

2. Bestämmelser om 1960-talets byggnader:
Området har 1960-tals flervåningshus som har relieffasader och 1990-talets färgsättning. Arkitektoniska detaljer i byggnader kommer att sparas i renovering.

Takmaterialet ska vara grön plåttak.

I 1960-tals hus får byggas hissar utöver byggnadsrätten, även utanför byggnadsområdet.

Ljudisoleringen mot Klippstavägens gatubuller ska presenteras i samband med byggnadstillståndsansökan.

3. Bestämmelser om nybyggnader:
3.1. Byggnadsrätt

Utöver den byggnadsrätt angiven i detaljplan får i byggnadsytan placeras bastu-, konditions-, klubb-, hobby-, förråds-, skyddsrums-, gemensamma och motsvarande utrymmen som betjänar boendet samt tekniska utrymmen i högst 15 % av den byggnadsrätt som är angiven i detaljplanen. Av dessa minst bastu-utrymmen ska eller också konditions-, klubb- och hobbyutrymmen får placeras på taket utöver våningsantalet. Dessa utrymmen och förrådsutrymmen dimensionerar inte bilplatser eller skyddsrum.

Utöver den våningsyta och det våningsantal som anvisats i detaljplanen får byggas tekniska utrymmen, som ska anpassas till byggnadens arkitektur.

Porrashuoneiden 15 m² ylittävän osan saa kussakin kerroksessa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi, jos porrashuone on luonnonvaloinen, eikä tämä mitoita autopaikkoja eikä väestönsuojaa.

Utöver den i detaljplanen anvisade våningsytan får på varje våning byggas den del av trapphusen som överstiger 15 m², om trapphusen har naturligt ljus, och detta dimensionerar inte bilplatser eller skyddsrum.

Jokaisesta porrashuoneesta tulee olla suora uloskäynti leikki- ja oleskelualueelle.

Varje trapphus ska ha en direkt utgång till lek- och vistelseområdet.

3.2. Katot ja julkisivut

3.2. Tak och fasader

Rakennusten ja rakennelmien tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoisia ja tehty korkeatasoisista materiaaleista.

Byggnaderna och konstruktioner ska vara arkitektonisk högklassiga och gjorda av högklassiga material.

Rakennusten tulee olla arkkitehtuuriltaan moderneja, suoraviivaisia ja vähäeleisiä.

Byggnaderna ska ha en modern arkitektur, rätlinjig och sparsmakad.

Asuinrakennuksissa tulee olla tasakatto, jonka kattomateriaali on vihreä kattohuopa tai vihreä pelti. Pysäköintilaitoksessa ja talousrakennuksissa tulee olla viherkatto.

Bostadsbyggnaderna ska ha ett flackt tak, vars takmaterial är grön takfilt eller grön plåt. Parkeringsanstalten och ekonomibyggnaderna ska ha gröntak.

Rakennusten julkisivujen umpiosien tulee olla pääosin rapattuja ja väritykseltään vaaleita. Parvekkeiden ja terassien taustaseinät saavat olla puuverhoiltuja ja tummempia.

De slutna delarna av byggnadernas fasader ska huvudsakligen vara putsade och i ljusa nyanser. Balkongernas och terrassernas fondväggar får vara träklädda och mörkare till färgen.

Mahdollisia elementtisaumoja ei saa näkyä.

Eventuella elementfogar får inte synas.

Liiketilan julkisivuosan tulee olla erottuva vahvalla keltaisella tehosteväriliä.

Fasaden i affärsutrymme ska vara särskiljande med stark gul effektfärg.

Uudisrakennusten kulmahuoneistojen tulee avautua kahteen suuntaan.

Lägenheterna i nybyggnadernas hörn ska öppnas mot två riktningar.

Ikkunat tulee sijoittaa pääosin mahdollisimman lähelle julkisivun ulkopintaa. Ikkunoissa tulee olla mahdollisimman vähän puitejakoja.

Fönstren ska placeras huvudsakligen så nära fasadytan som möjligt. Fönstren ska ha så få spröjsindelningar som möjligt.

Ikkunoita tulee olla myös maantasokerroksessa, joka ei saa antaa umpinaista vaikutelmaa.

Det måste finnas fönster också på bottenvåningen som får inte ge ett slutet intryck.

Porrashuoneiden ja maantasokerroksen julkisivuissa tulee käyttää laajoja lasipintoja.

I fasaderna i trapphusen samt i bottenplanet ska användas stora glasytor.

Uudisrakennusten parvekkeiden tulee näyttää keveiltä.

Balkongerna i nybyggnaderna ska se ut lätta.

Parvekkeet on lasitettava.

Balkongerna ska inglasas.

3.3. Pihat

3.3. Gårdarna

Tontilla tulee olla rehevästi puita ja pensaita, isoja puita on mahdollisuuksien mukaan säilytettävä ja ne on suojattava rakennusaikana.

På tomten ska vara träd och buskar frodigt, stora träd ska bevaras om möjligt och de ska skyddas under byggandet.

Kävelytiet kaduilta asuintalon sisäänkäynneille on kivettävä.

Gångvägar från gatorna till bostadshusets ingångar ska stenas.

Tontin vihertehokkuuden tulee olla keskimäärin vähintään 0,80, laskelma on esitettävä rakennuslupahakemuksessa.

Tomtens grönfaktor ska vara i genomsnitt minst 0,80, beräkningen ska presenteras i byggnadstillståndsansökan.

Hulevedet on viivytettävä.

Dagvatten ska fördröjas.

Pysäköintilaitos on rajattava viherseinällä, joka on istutettava köynnöksin.

Parkeringsanstalten ska gränsas med grönvägg som ska planteras med slingerväxter.

Alempi pysäköintitaso tulee sijoittaa osittain maantason alle.

Nedre parkeringsnivån ska placeras delvis under marknivån.

AH	Asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue.	Kvartersområde i sambruk som betjänar boendet.
	Korttelialueelle saa sijoittaa alueen tai kaupunginosan huoltoa palvelevia tiloja.	På kvartersområdet får placeras utrymmen som betjänar områdets eller stadsdels underhåll.
	Kattomateriaalin tulee olla vihreä kattohuopa, vihreä pelti tai viherkatto.	Takmaterialet ska vara grön takfilt, grön plåt eller gröntak.
	Julkisivujen umpiosien tulee olla pääosin rapattuja ja väritykseltään vaaleita. Lisäksi julkisivussa tulee käyttää voimakasta keltaista tehosteväriä Haltiantien suuntaan.	De slutna delarna av byggnadernas fasader ska huvudsakligen vara putsade och i ljusa nyanser. Dessutom ska användas stark gul effektfärg i fasaden mot Haltiavägen.
	Ikkunat tulee sijoittaa pääosin mahdollisimman lähelle julkisivun ulkopintaa. Ikkunoissa tulee olla mahdollisimman vähän puitejakoja.	Fönstren ska placeras huvudsakligen så nära fasadytan som möjligt. Fönstren ska ha så få spröjsindelningar som möjligt.
	Toimisto- ja vastaavissa työtiloissa ääneneristävyyden ΔL lentomelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB.	I kontors- och motsvarande arbetsutrymmer ljudisolering ΔL mot flygbuller ska vara minst 32 dB.
	Autopaikkoja on varattava vähintään 5 kpl.	Bilplatser ska reserveras minst 5 st.
VP	Puisto.	Park.
VL	Lähivirkistysalue.	Område för närrekreation.
SL	Luonnonsuojelualue.	Naturskyddsområde.
	Alueelle saa sijoittaa sen käyttötarkoitusta palvelevaa vähäistä rakentamista.	På området får placeras mindre byggandet som betjänar dess bruksändamål.
	Kaupunginosan raja.	Stadsdelsgräns.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
	Osa - alueen raja.	Gräns för delområde.
	Ohjeellinen alueen tai osa - alueen raja.	Riktgivande gräns för område eller del av område.
④	Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.	Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
15	Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
MYYR	Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
15101	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
ERÄKUJA	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
7700	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
IV	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antal våningar i byggnader, byggnad eller del därav.
3320+k225	Lukusarja, jossa ensimmäinen luku ilmoittaa asuntokerrosalan neliömetrimäärän ja toinen luku liike- ja toimistohuoneistojen kerrosalan neliömetrimäärän.	Talserie, där den första siffran anger antalet kvadratmeter bostadsvåningsyta och den andra siffran antalet kvadratmeter våningsyta för kontors- och affärslokaler.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
t	Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.	Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras.
a II	Auton säilytyspaikan rakennusala, jossa roomalainen numero osoittaa autotasojen suurimman sallitun määrän.	Byggnadsyta för förvaringsplats för bil där den romerska siffran anger största tillåtna antal bilplan.
a	Auton säilytyspaikan rakennusala.	Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.
le	Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattava alueen osa.	Riktgivande del av område som skall reserveras för lek och utevistelse.
ur	Ohjeellinen ulkoilureitti.	Riktgivande friluftsled.
	Istutettava alueen osa.	Del av område som bör planteras.
vih	Viherkatto.	Gröntak.
	Katu.	Gata.
pp	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.	För gång- och cykeltrafik reserverad gata.
p	Pysäköimispaikka.	Parkeringsplats.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.

Vantaalla / Vanda __.__20__

Kimmo Junttila
Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

Mätningsavdelningen

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/__20__

Godkänd av stadsfullmäktige __/__20__

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	25.9.2018
Kaavan nimi	152400 Louhela 2, 15 Myyrmäki		
Hyvääksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	09.05.2018
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092152400
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	16,2218	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	0,0696
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	16,1522

Ranta-asemakaava

Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**16,2218**	**100,0**	**63510**	**0,39**	**0,0696**	**112992**
A yhteensä	8,4153	51,9	63510	0,75	0,0156	112992
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	2,9532	18,2	0		-2,8575	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,0114	12,4	0		0,0696	0
E yhteensä						
S yhteensä	2,8419	17,5	0		2,8419	0
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**16,2218**	**100,0**	**63510**	**0,39**	**0,0696**	**112992**
A yhteensä	8,4153	51,9	63510	0,75	0,0156	112992
AK	8,3086	98,7	63210	0,76	0,2359	113600
AH	0,1067	1,3	300	0,28	-0,2203	-608
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	2,9532	18,2	0		-2,8575	0
VP	0,5721	19,4	0		0,0000	0
VL	2,3811	80,6			-2,8575	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,0114	12,4	0		0,0696	0
Kadut	1,8932	94,1	0		0,0696	0
Kev.liik.kadut	0,1182	5,9	0		0,0000	0
E yhteensä						
S yhteensä	2,8419	17,5	0		2,8419	0
SL	2,8419	100,0	0		2,8419	0
M yhteensä						
W yhteensä						

35 § **Maankäyttösopimus / Kunnallistekniikan rakentamissopimus / Asunto Oy Kaarenhaltia/ Asemakaava ja asemakaavan muutos 152400**

VD/8459/10.00.01.05/2018
HP/AK/HW/AVP/AV

Vantaan kaupunki, As Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy ovat hakeneet Louhelaan lisärakentamista. Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella nro 152400 Asunto Oy Kaarenhaltian omistamalle kiinteistölle on osoitettu uutta asuinkerrostalojen (AK) rakennusoikeutta 7 700 k-m^2, talousrakennuksen (t) rakennusoikeutta 210 k-m^2 ja huoltorakennusten (AH) rakennusoikeutta 256 k-m^2. Asunto Oy Kaarenhaltia maksaa kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §: mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena 1 742 720 euroa.

As Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy ovat hakeneet asemakaavamuutosta kahden kahdeksankerroksisen kerrostalon ja yksikerroksisen huoltorakennuksen täydennysrakentamiselle Haltiantielle Louhelassa. Asemakaavamuutos nro 152400 mahdollistaa sen, että Haltiantielle rakennetaan kaksi kahdeksankerroksista kerrostaloa, talousrakennus, Louhelan Huolto Oy:lle liike- ja toimistotilaa ja huoltorakennus, joka sijoittuu osin (156 m^2) nykyiseen Haltianpuistoon. Asuntoja rakennetaan 195 kpl.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella nro 152400 Asunto Oy Kaarenhaltian omistamalle kiinteistölle 92 414-2-32 (sopimusalue) on osoitettu uutta asuinkerrostalojen (AK) rakennusoikeutta 7 700 k-m^2, talousrakennuksen (t) rakennusoikeutta 210 k-m^2 ja huoltorakennusten (AH) rakennusoikeutta 256 k-m^2. Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteessä A1.

Kunnallistekniikan rakentamissopimus
Asemakaavaan ja asemakaavan muutokseen nro 152400 liittyen Vantaan kaupunki ja Asunto Oy Kaarenhaltia ovat maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun nojalla neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Asunto Oy Kaarenhaltian osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin. Osapuolet ovat sopineet mm. seuraavaa:

Kiinteistöllä 92-414-2-32 sijaitsee nykyisin vesijohto d225 ja jätevesiviemärilinja d315, jotka molemmat on rakennettu vuonna 1986. Em. vesihuoltolinjat ovat HSY:n omistuksessa ja kunnossapidossa.

Asunto Oy Kaarenhaltia vastaa HSY:n putkisiirtojen rakennussuunnittelusta ja toteutuksesta sekä siihen liittyvistä kustannuksista kokonaisuudessaan. Yhtiö tilaa siirtosuunnittelun riittävän asiantuntemuksen ja kokemuksen omaavalta suunnittelijalta. Rakennussuunnitelmat perustamisratkaisuineen tulee laatia noudattaen HSY:n suunnitteluohjeita ja hyväksyttää sekä Vantaan kaupungilla että HSY:llä ennen toteutusta. Putkien ja vesihuoltolaitteiden sijoittaminen kaupungin viheralueelle edellyttää sijoitusluvan ja kaivuluvan hakemista ennen rakennustöihin ryhtymistä. Siirtotyöt tulee toteuttaa HSY:n ja kaupungin valvonnassa. HSY:n ja kaupungin nimeämät valvojat hyväksyvät rakennustyöt. Molempien vesihuoltolinjojen tulee olla toiminnassa koko rakennustyön ajan. Mahdollisista väliaikaisista pumppausjärjestelyistä vastaa Yhtiö kustannuksellaan.

Putkien siirtotyöt tulee saattaa hyväksytysti valmiiksi ennen kiinteistön 92-414-2-32 rakentamisen aloittamista. Hyväksytyn vastaanottotarkastuksen jälkeen rakennetut putkilinjat siirtyvät korvauksetta HSY:n omistukseen ja kunnossapitoon.

Asunto Oy Kaarenhaltia maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä **1 742 720 euroa**.

Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi kahden kuukauden kuluttua asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 152400 voimaantulosta. Sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi Asunto Oy Kaarenhaltia luovuttaa Kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannuksen korvauksen suuruisen pankkilaitoksen omavelkaisen takauksen.

Asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuoto ja asuntojen huoneistotyyppijakauma
Sopimusalueelle osoitettavasta uudesta asumisen rakennusoikeudesta Asunto Oy Kaarenhaltia toteuttaa vähintään 50 % vapaarahoitteisina omistusasuntoina.

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotoa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille toteutetun rakennusoikeuden poikkeamasta sopimussakkoa 200 €/k-m².

Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuinrakennuksissa, jotka eivät ole erityisryhmille kohdennettuja tai erikseen kaupungin hyväksymiä erityiskohteita, asuntojen kokonaismäärästä korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä.

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 1 000 €/h-m^2 sallittujen yksiöiden määrän ylittävien huoneistoneliöiden osalta.

Toimivalta maankäyttösopimuksista päätettäessä
Vantaan kaupungin hallintosäännön 9. luvun 1 §:n kohdan 36 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 5.11.2018 § 20

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Asunto Oy Kaarenhaltian kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen/ kunnallistekniikan rakentamissopimuksen
b) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimus sekä tekemään em. sopimukseen teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle kaupunkisuunnittelulautakunnan seuraavan kokoukseen.

———

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 9

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Asunto Oy Kaarenhaltian kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen/ kunnallistekniikan rakentamissopimuksen
b) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimus sekä tekemään em. sopimukseen teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 35

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Asunto Oy Kaarenhaltian kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen/ kunnallistekniikan rakentamissopimuksen,
b) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimus sekä tekemään em. sopimukseen teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liitteet:
- maankäyttösopimus
- liite A1: sopimusalue

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 0400 417436, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
tonttipäällikkö Armi Vähä-Piikkiö, puh. 040 7337447, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

MAANKÄYTTÖSOPIMUS / KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

Asemakaava ja asemakaavan muutos Louhela 2 nro 152400, kaupunginosa 15, Myyrmäki

Vantaan kaupunki, Asunto Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy ovat hakeneet Louhelaan lisärakentamista. Samalla asemakaavaa on ajantasaistettu. As Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy ovat hakeneet asemakaavamuutosta kahden kahdeksankerroksisen kerrostalon ja yksikerroksisen huoltorakennuksen täydennysrakentamiselle Haltiantielle. Samalla puretaan nykyinen huoltorakennus 640 k-m^2.

Asemakaavamuutos mahdollistaa sen, että Haltiantielle rakennetaan kaksi kahdeksankerroksista kerrostaloa yhteensä 12 330 k-m^2, talousrakennus 210 k-m^2, Louhelan Huolto Oy:lle liike- ja toimistotilaa 280 k-m^2 ja huoltorakennus 300 k-m^2, joka sijoittuu osin (156 m^2) nykyiseen Haltianpuistoon. Asuntoja rakennetaan 195 kpl.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella nro 152400 Asunto Oy Kaarenhaltian omistamalle kiinteistölle 92-414-2-32 (jäljempänä sopimusalue) on osoitettu uutta asuinkerrostalojen (asemakaavamerkintä AK) rakennusoikeutta 7 700 k-m^2, talousrakennuksen (t) rakennusoikeutta 210 k-m^2 ja huoltorakennusten (AH) rakennusoikeutta 256 k-m^2. Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteessä A1.

Asemakaavaan ja asemakaavan muutokseen nro 152400 liittyen Vantaan kaupunki ja Asunto Oy Kaarenhaltia ovat maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun nojalla neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Asunto Oy Kaarenhaltian osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin.

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. OSAPUOLET

1.1 **Vantaan kaupunki**
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä ”Kaupunki”)

1.2 **Asunto Oy Kaarenhaltia (**Y-tunnus 0217286-9)
c/o Louhelan Huolto Oy Haltiantie 6, 01600 Vantaa
(jäljempänä ”Yhtiö”)

2. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMINEN

Kiinteistöllä 92-414-2-32 sijaitsee nykyisin vesijohto d225 ja jätevesiviemärilinja d315, jotka molemmat on rakennettu vuonna 1986. Em. vesihuoltolinjat ovat HSY:n omistuksessa ja kunnossapidossa.

Yhtiö vastaa HSY:n putkisiirtojen rakennussuunnittelusta ja toteutuksesta sekä siihen liittyvistä kustannuksista kokonaisuudessaan. Yhtiö tilaa siirtosuunnittelun riittävän asiantuntemuksen ja kokemuksen omaavalta suunnittelijalta. Rakennussuunnitelmat perustamisratkaisuineen tulee laatia noudattaen HSY:n suunnitteluohjeita ja hyväksyttää sekä Vantaan kaupungilla että HSY:llä ennen toteutusta. Putkien ja vesihuoltolaitteiden sijoittaminen kaupungin viheralueelle edellyttää sijoitusluvan ja kaivuluvan hakemista ennen rakennustöihin ryhtymistä.
Siirtotyöt tulee toteuttaa HSY:n ja kaupungin valvonnassa. HSY:n ja kaupungin nimeämät valvojat hyväksyvät rakennustyöt. Molempien vesihuoltolinjojen tulee olla toiminnassa koko rakennustyön ajan. Mahdollisista väliaikaisista pumppausjärjestelyistä vastaa Yhtiö kustannuksellaan.

Putkien siirtotyöt tulee saattaa hyväksytysti valmiiksi ennen kiinteistön 92-414-2-32 rakentamisen aloittamista. Hyväksytyn vastaanottotarkastuksen jälkeen rakennetut putkilinjat siirtyvät korvauksetta HSY:n omistukseen ja kunnossapitoon.

3. OSALLISTUMINEN YHDYSKUNTARAKENTAMISEN KUSTANNUKSIIN

Yhtiö maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä **1 742 720 euroa**.

Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi kahden (2) kuukauden kuluttua asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 152400 voimaantulosta ja se maksetaan Kaupungin lähettämän erillisen laskun mukaisesti (maksuehto 14 pv netto).

Yhtiö asettaa summaltaan yhteensä **1 742 720 euron** omavelkaisen, Kaupungin hyväksymän pankkitakauksen tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi, joka kuitataan vastaanotetuksi tämän sopimuksen allekirjoitustilaisuudessa. Vakuus palautetaan Yhtiölle, kun edellä mainittu kustannusten korvaus on maksettu tai sopimus kohdan 9 mukaisesti raukeaa.

4. VESIHUOLTOVERKOSTOON LIITTYMINEN

Sopimusalue ja sille toteutettavat rakennukset maanomistaja on velvollinen liittämään kustannuksellaan HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin.

Kaupungilla on oikeus siirtää sopijapuolta enempää kuulematta tähän sopimukseen perustuvat vesihuoltolaitteita koskevat oikeutensa ja velvollisuutensa mahdollisesti perustettavalle julkis- tai yksityisoikeudelliselle vesihuoltoyhtymälle.

5. ASUNTOTUOTANNON RAHOITUS- JA HALLINTAMUOTO JA ASUNTOJEN HUONEISTOTYYPPIJAKAUMA

Sopimusalueelle osoitettavasta uudesta asumisen rakennusoikeudesta (yhteensä 7700 k-m^2) Yhtiö toteuttaa vähintään 50 % (3 850 k-m^2) vapaarahoitteisina omistusasuntoina.

Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuinrakennuksissa, jotka eivät ole erityisryhmille kohdennettuja tai erikseen kaupungin hyväksymiä erityiskohteita, asuntojen kokonaismäärästä korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä.

Sopimussakot

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotoa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille toteutetun rakennusoikeuden poikkeamasta sopimussakkoa **200 €/k-m^2**.

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa **1 000 €/h-m^2** sallittujen yksiöiden määrän ylittävien huoneistoneliöiden osalta.

6. SOPIMUKSEN MUUTTAMINEN

Mikäli olosuhteissa tapahtuu huomattavia muutoksia, joista johtuen sopimusta on tarkistettava, sopijapuolet sitoutuvat neuvottelemaan niistä erikseen.

7. ERIMIELISYYKSIEN RATKAISEMINEN

Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista sopijapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Vantaan käräjäoikeudessa.

8. SOPIMUKSEN VELVOITTEIDEN SIIRTO KOLMANNELLE

Yhtiö sitoutuu ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot sopimusaluetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin, kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä. Yhtiö sitoutuu ilmoittamaan kirjallisesti vastaisista luovutuksista kaupungille.

Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteista siihen asti, kun kaupunki on hyväksynyt sopimusvelvoitteiden siirron luovutuksensaajalle tai sopimusvelvoitteet ovat tulleet täytetyiksi. Jos Yhtiö ei ole siirtänyt velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta myös luovutetun alueen osalta.

9. SOPIMUKSEN VOIMAANTULO JA RAUKEAMINEN

Tämä sopimus tulee voimaan, kun seuraavat edellytykset ovat täyttyneet:

- osapuolet ovat allekirjoittaneet sopimuksen,
- asemakaava ja asemakaavan muutos nro 152400 on tullut voimaan.

Molemmilla osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun edellä mainitut edellytykset ovat täyttyneet.

Tämä sopimus ei tule voimaan, mikäli kaupunginvaltuusto ei ole 31.12.2021 mennessä hyväksynyt asemakaavaa ja asemakaavan muutosta nro 152400.

Tämä sopimus ei tule voimaan, mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta nro 152400 tehdyn valituksen.

Kumpikaan osapuoli ei esitä tämän sopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

Tätä maankäyttösopimusta vaihdosta on laadittu kaksi (2) yhtäpitävää kappaletta, yksi Vantaan kaupungille, yksi Asunto Oy Kaarenhaltialle.

Vantaalla x. päivänä xkuuta 2018

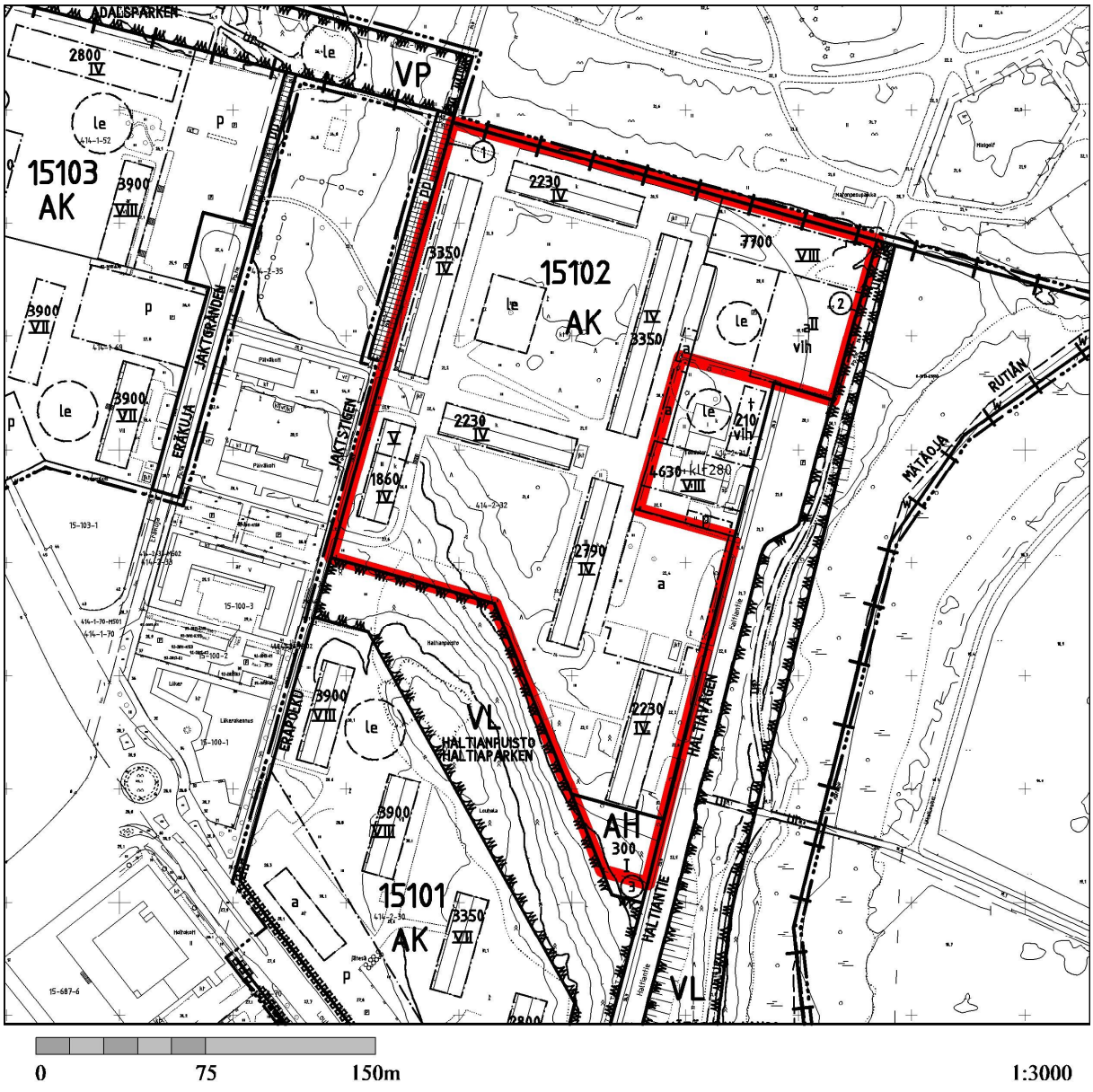
LIITTEET - Liite nro A1: sopimusalue

KOHTEEN SIJAINTI

SOPIMUSALUE /
As Oy Kaarenhaltia
(punaisella rajattu alue)

Asemakaava nro 152400, Louhela 2

Tila: 92-415-2-32



36 § **Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan myynnistä/ Louhelan Huolto Oy/ Asemakaava ja asemakaavan muutos 152400**

VD/8268/10.00.01.05/2018
HP/AK/HW/AVP/AV

Vantaan kaupunki, As Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy ovat hakeneet Louhelaan lisärakentamista. Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella nro 152400 Louhelan Huolto Oy:n omistamalle kiinteistölle on osoitettu uutta asuinkerrostalojen rakennusoikeutta 4630 k-m² ja liike- ja toimistotilan rakennusoikeutta 280 k-m². Louhelan Huolto Oy maksaa kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §: mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena 991 830 euroa. Esisopimuksella määräalan kaupasta varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen.

As Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy ovat hakeneet asemakaavamuutosta kahden kahdeksankerroksisen kerrostalon ja yksikerroksisen huoltorakennuksen täydennysrakentamiselle Haltiantielle Louhelassa. Asemakaavamuutos nro 152400 mahdollistaa sen, että Haltiantielle rakennetaan kaksi kahdeksankerroksista kerrostaloa, talousrakennus, Louhelan Huolto Oy:lle liike- ja toimistotilaa ja huoltorakennus, joka sijoittuu osin (156 m²) nykyiseen Haltianpuistoon. Asuntoja rakennetaan 195 kpl.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella nro 152400 Louhelan Huolto Oy:n omistamalle kiinteistölle 92 414 2-31 (jäljempänä sopimusalue) on osoitettu uutta asuinkerrostalojen (AK) rakennusoikeutta 4630 k-m² ja liike- ja toimistotilan (ktl) rakennusoikeutta 280 k-m². Sopimusalueelta poistuu huoltorakennuksen rakennusoikeutta 919 k-m² ja alueelta puretaan vanha 640 k-m² suuruinen huoltorakennus. Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteessä A1.

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus
Asemakaavaan ja asemakaavan muutokseen nro 152400 liittyen Vantaan kaupunki ja Louhelan Huolto Oy ovat maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun nojalla neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Louhelan Huolto Oy:n osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin. Osapuolet ovat sopineet mm. seuraavaa:

Sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on jo toteutettu.

Louhelan Huolto Oy maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä **991 830 euroa**.

Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi kahden kuukauden kuluttua asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 152400 voimaantulosta. Sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi Louhelan Huolto Oy luovuttaa Kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannuksen korvauksen suuruisen pankkilaitoksen omavelkaisen takauksen.

Asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuoto ja asuntojen huoneistotyyppijakauma
Sopimusalueelle osoitettavasta uudesta asumisen rakennusoikeudesta Louhelan Huolto Oy toteuttaa vähintään 50 % vapaarahoitteisina omistusasuntoina.

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotoa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille toteutetun rakennusoikeuden poikkeamasta sopimussakkoa 200 €/k-m².

Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuinrakennuksissa, jotka eivät ole erityisryhmille kohdennettuja tai erikseen kaupungin hyväksymiä erityiskohteita, asuntojen kokonaismäärästä korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä.

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 1 000 €/h-m^2 sallittujen yksiöiden määrän ylittävien huoneistoneliöiden osalta.

B. Esisopimus määräalan myynnistä
Esisopimuksella määräalan myynnistä varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen. Esisopimuksella määräalan myynnistä Vantaan kaupunki ja Louhelan Huolto Oy sopivat seuraavaa:

Vantaan kaupunki myy Louhelan Huolto Oy:lle noin 152 m^2 suuruisen määräalan Vantaan kaupungin Myyrmäen kaupunginosassa sijaitsevasta kiinteistöstä 92-414-2-35. Määräala kuuluu asemakaavassa asumista palvelevaan yhteiskäyttöisen korttelialueeseen (AH), jolle saa sijoittaa alueen tai kaupunginosan huoltoa palvelevia tiloja. Määräalaan kohdistuva rakennusoikeus on 44 k-m^2. Kauppahinta on 8 800 euroa.

Kaupan kohde on esitetty liitteessä B1.

Lopullisen kauppakirjan tekemisen edellytyksenä on, että asemakaava ja asemakaavamuutos nro 152400 on tullut voimaan.

Toimivalta maankäyttösopimuksista päätettäessä
Vantaan kaupungin hallintosäännön 9. luvun 1 §:n kohdan 36 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 5.11.2018 § 21

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Louhelan Huolto Oy:n kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta,
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen kauppakirjan, kun asemakaava ja asemakaavamuutos nro 152400 on tullut voimaan, ja
c) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimus ja lopullinen kauppakirja sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle kaupunkisuunnittelulautakunnan seuraavan kokoukseen.

———

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 10

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Louhelan Huolto Oy:n kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta,
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen kauppakirjan, kun asemakaava ja asemakaavamuutos nro 152400 on tullut voimaan, ja
c) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimus ja lopullinen kauppakirja sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 36

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Louhelan Huolto Oy:n kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta,
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen kauppakirjan, kun asemakaava ja asemakaavamuutos nro 152400 on tullut voimaan, ja
c) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimus ja lopullinen kauppakirja sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liitteet:
- maankäyttösopimus
- liite A1: sopimusalue
- liite B1: myytävä määräala

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 0400 417436, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
tonttipäällikkö Armi Vähä-Piikkiö, puh. 040 7337447, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

MAANKÄYTTÖSOPIMUS

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS JA

B. ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN MYYNNISTÄ

Asemakaava ja asemakaavan muutos Louhela 2 nro 152400, kaupunginosa 15, Myyrmäki

Vantaan kaupunki, As Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy ovat hakeneet Louhelaan lisärakenta mista. Samalla asemakaavaa on ajantasaistettu. As Oy Kaarenhaltia ja Louhelan Huolto Oy ovat hakeneet asemakaavamuutosta kahden kahdeksankerroksisen kerrostalon ja yksikerroksisen huoltorakennuksen täydennysrakentamiselle Haltiantielle. Samalla puretaan nykyinen huoltorakennus 640 k-m^2.

Asemakaavamuutos mahdollistaa sen, että Haltiantielle rakennetaan kaksi kahdeksankerroksista kerrostaloa yhteensä 12 330 k-m^2, talousrakennus 210 k-m^2, Louhelan Huolto Oy:lle liike- ja toimistotilaa 280 k-m^2 ja huoltorakennus 300 k-m^2, joka sijoittuu osin (156 m^2) nykyiseen Haltianpuistoon. Asuntoja rakennetaan 195 kpl.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella nro 152400 Louhelan Huolto Oy:n omistamalle kiinteistölle 92-414-2-31 (jäljempänä sopimusalue) on osoitettu uutta asuinkerrostalojen (asemakaavamerkintä AK) rakennusoikeutta 4630 k-m^2 ja liike-ja toimistotilan (ktl) rakennusoikeutta 280 k-m^2. Sopimusalueelta poistuu huoltorakennuksen (AH) rakennusoikeutta 919 k-m^2 ja alueelta puretaan vanha 640 k-m^2 suuruinen huoltorakennus. Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteessä A1.

Asemakaavaan ja asemakaavan muutokseen nro 152400 liittyen Vantaan kaupunki ja Louhelan Huolto Oy ovat maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun nojalla neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Louhelan Huolto Oy:n osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin. Esisopimuksella määräalan myynnistä varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen.

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. OSAPUOLET

1.1 **Vantaan kaupunki**
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä ”Kaupunki”)

1.2 **Louhelan Huolto Oy** (Y-tunnus 0197014-8)
Haltiantie 6, 01600 Vantaa
(jäljempänä ”Yhtiö”)

2. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMINEN

Osapuolet toteavat, että sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on jo toteutettu.

3. OSALLISTUMINEN YHDYSKUNTARAKENTAMISEN KUSTANNUKSIIN

Yhtiö maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä **991 830 euroa**.

Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi kahden (2) kuukauden kuluttua asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 152400 voimaantulosta ja se maksetaan Kaupungin lähettämän erillisen laskun mukaisesti (maksuehto 14 pv netto).

Yhtiö asettaa summaltaan yhteensä **991 830 euron** omavelkaisen, Kaupungin hyväksymän pankkitakauksen tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi, joka kuitataan vastaanotetuksi tämän sopimuksen allekirjoitustilaisuudessa. Vakuus palautetaan Yhtiölle, kun edellä mainittu kustannusten korvaus on maksettu tai sopimus kohdan 9 mukaisesti raukeaa.

4. VESIHUOLTOVERKOSTOON LIITTYMINEN

Sopimusalue ja sille toteutettavat rakennukset maanomistaja on velvollinen liittämään kustannuksellaan HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin.

Kaupungilla on oikeus siirtää sopijapuolta enempää kuulematta tähän sopimukseen perustuvat vesihuoltolaitteita koskevat oikeutensa ja velvollisuutensa mahdollisesti perustettavalle julkis- tai yksityisoikeudelliselle vesihuoltoyhtymälle.

5. ASUNTOTUOTANNON RAHOITUS- JA HALLINTAMUOTO JA ASUNTOJEN HUONEISTOTYYPPIJAKAUMA

Sopimusalueelle osoitettavasta uudesta asumisen rakennusoikeudesta (yhteensä 4630 k-m^2) Yhtiö toteuttaa vähintään 50 % (2 315 k-m^2) vapaarahoitteisina omistusasuntoina.

Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuinrakennuksissa, jotka eivät ole erityisryhmille kohdennettuja tai erikseen kaupungin hyväksymiä erityiskohteita, asuntojen kokonaismäärästä korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä.

Sopimussakot

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotoa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille toteutetun rakennusoikeuden poikkeamasta sopimussakkoa **200 €/k-m^2**.

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa **1 000 €/h-m^2** sallittujen yksiöiden määrän ylittävien huoneistoneliöiden osalta.

6. SOPIMUKSEN MUUTTAMINEN

Mikäli olosuhteissa tapahtuu huomattavia muutoksia, joista johtuen sopimusta on tarkistettava, sopijapuolet sitoutuvat neuvottelemaan niistä erikseen.

7. ERIMIELISYYKSIEN RATKAISEMINEN

Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista sopijapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Vantaan käräjäoikeudessa.

8. SOPIMUKSEN VELVOITTEIDEN SIIRTO KOLMANNELLE

Yhtiö sitoutuu ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot sopimusaluetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin, kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä. Yhtiö sitoutuu ilmoittamaan kirjallisesti vastaisista luovutuksista kaupungille.

Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteista siihen asti, kun kaupunki on hyväksynyt sopimusvelvoitteiden siirron luovutuksensaajalle tai sopimusvelvoitteet ovat tulleet täytetyiksi. Jos Yhtiö ei ole siirtänyt velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta myös luovutetun alueen osalta.

9. SOPIMUKSEN VOIMAANTULO JA RAUKEAMINEN

Tämä sopimus tulee voimaan, kun seuraavat edellytykset ovat täyttyneet:

- osapuolet ovat allekirjoittaneet sopimuksen,
- asemakaava ja asemakaavan muutos nro 152400 on tullut voimaan.

Molemmilla osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun edellä mainitut edellytykset ovat täyttyneet.

Tämä sopimus ei tule voimaan, mikäli kaupunginvaltuusto ei ole 31.12.2021 mennessä hyväksynyt asemakaavaa ja asemakaavan muutosta nro 152400.

Tämä sopimus ei tule voimaan, mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt asemakaavasta ja asemakaavan muutoksesta nro 152400 tehdyn valituksen.

Kumpikaan osapuoli ei esitä tämän sopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

B. ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN MYYNNISTÄ

Tämän esisopimuksen perusteella sitoutuvat tämän sopimuksen allekirjoittaneet osapuolet tekemään kohdassa B.I. määriteltyjen edellytysten täyttyessä kohdan B.II. sisältöisen kauppakirjan ja noudattamaan kohdassa B.III. mainittuja ehtoja.

B.I. KAUPPAKIRJAN EDELLYTYS

Lopullisen kauppakirjan tekemisen edellytyksenä on, että Asemakaava ja asemakaavamuutos nro. 152400 on tullut voimaan.

B.II. KAUPPAKIRJA

Myyjä **Vantaan kaupunki** (Y-tunnus 0124610-9)
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä ”Kaupunki”)

Ostaja **Louhelan Huolto Oy** (Y-tunnus 0197014-8)
Haltiantie 6, 01600 Vantaa
(jäljempänä ”Yhtiö”)

Kaupan kohde Noin 152 m^2 suuruinen määräala Vantaan kaupungin Myyrmäen kaupunginosassa sijaitsevasta kiinteistöstä 92-414-2-35 (jäljempänä ”Määräala”).

Määräala kuuluu asemakaavassa asumista palvelevaan yhteiskäyttöisen korttelialueeseen (AH), jolle saa sijoittaa alueen tai kaupunginosan huoltoa palvelevia tiloja.

Määräalaan kohdistuva rakennusoikeus on 44 k-m^2.

Määräala on merkitty oheiseen karttaliitteeseen (liite 1).

Kauppakirjan ehdot

Tämän määräalan kaupan kaikki ehdot on esitetty tässä kauppakirjassa

1. Kauppahinta

Kauppahinta on **8 800 euroa**. Kauppahinta maksetaan Kaupungin lähettämää laskua vastaan ennen kaupantekotilaisuutta ja kuitataan maksetuksi tämän kauppakirjan allekirjoituksin.

2. Omistus- ja hallintaoikeus

Määräalan omistus- ja hallintaoikeus siirtyvät Ostajalle tämän kauppakirjan allekirjoitushetkellä.

3. Kohteeseen tutustuminen

Ostaja on tarkastanut Määräalan, sen alueen ja rajat sekä tutustunut alueen maasto-olosuhteisiin. Ostaja on verrannut näitä seikkoja Määräalasta esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Ostajalla ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

4. Asiakirjoihin tutustuminen

Ostaja on tutustunut Määräalaa koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, Määräalarekisteriote, kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

Ostaja on tutustunut myös naapurikiinteistöä koskeviin asiakirjoihin, joita ovat kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

5. Kiinnitykset, rasitukset ja rasitteet

Kaupunki luovuttaa Määräalan kiinnityksistä, rasitteista ja muista käyttöoikeuksista vapaana. Kaupungilla on oikeus sijoittaa Määräalalle tarpeelliset johdot, laitteet ja kiinnikkeet, sekä ulottaa tarvittaessa Määräalalle kadun katuluiskat korvauksetta ilman eri sopimusta.

Määräalalla sijaitsevat johdot on merkitty liitteenä olevaan johtokarttaan (liite 2).

6. Irtaimisto

Tätä kauppaa ei seuraa mitään irtaimistoa, eikä irtaimen omaisuuden myymisestä ole tämän kaupan yhteydessä tehty eri sopimusta.

7. Määräalan maaperä

Kaupungin tietojen mukaan Määräalalla ei aiemmin ole harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista.

Mikäli rakennettaessa kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän puhdistamiseen, Ostaja on velvollinen välittömästi ottamaan yhteyttä Kaupunkiin, jotta tarvittavasta menettelystä voidaan sopia. Tällöin Kaupunki vastaa pilaantuneiden maa-ainesten poistamisesta aiheutuvista tavanomaisiin maanrakennuskustannuksiin nähden ylimääräisistä kustannuksista ja työn tekemisestä sovitaan erikseen.

8. Muita ehtoja

Määräalaan kohdistuvista muista veroista ja maksuista, joiden maksuunpanon perusteena on tämän kauppakirjan allekirjoituspäivän jälkeinen aika, vastaa Ostaja. Ne verot ja maksut, joiden peruste on kauppaa edeltävältä ajalta, kuuluvat Kaupungin vastattaviksi.

Ostajan velvollisuus pitää kunnossa ja puhtaana Määräalaan rajoittuva katu- ja yleinen alue määräytyy sen mukaan kuin laissa kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa ja puhtaanapidosta säädetään ja asianomaisessa kunnallisessa säännössä määrätään.

Määräalaa ei saa käyttää muuhun kuin asemakaavan ja tämän kauppakirjan mukaisiin tarkoituksiin, eikä Määräalalla saa harjoittaa toimintaa, joka kohtuuttomasti häiritsee ympäristöä.

Tästä kaupasta menevän varainsiirtoveron maksaa Ostaja.

9. Erimielisyyksien ratkaiseminen

Tästä sopimuksesta mahdollisesti syntyvät riitaisuudet, joita ei voida osapuolten välisin neuvotteluin ratkaista, annetaan Vantaan käräjäoikeuden ratkaistavaksi.

B.III. MUUT ESISOPIMUKSEN EHDOT

1. Esisopimuksen voimassaolo

Lopullinen luovutuskirja tehdään kolmen (3) kuukauden kuluessa siitä, kun seuraavat edellytykset ovat täyttyneet:

- Asemakaava ja asemakaavamuutos nro. 152400 on tullut voimaan.

Esisopimus lakkaa olemasta voimassa,

- kun lopullinen kauppakirja on allekirjoitettu tai
- kaupunginvaltuusto ei ole 31.12.2021 mennessä hyväksynyt asemakaavaa ja asemakaavamuutosta nro. 152400

Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt Asemakaava ja asemakaavamuutoksesta nro. 152400 tehdyn valituksen, tämä sopimus raukeaa.

Kumpikaan osapuoli ei esitä tämän esisopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

Tätä maankäyttösopimusta ja esisopimusta määräalan kaupasta on laadittu kolme (3) yhtäpitävää kappaletta, yksi Vantaan kaupungille, yksi Louhelan Huolto Oy:lle sekä yksi kaupanvahvistajalle.

Vantaalla x. päivänä xkuuta 2018

VANTAAN KAUPUNKI

_____
[allekirjoittajan nimi]
lakimies, valtakirjalla

LOUHELAN HUOLTO OY

_____
[allekirjoittajan nimi]

LIITTEET - Liite nro A1: sopimusalue
- Liite nro B1: myytävä määräala

KAUPANVAHVISTUS

Kaupanvahvistajana todistan, että lakimies [allekirjoittajan nimi] valtakirjalla Vantaan kaupungin puolesta ja [allekirjoittajan nimi] valtakirjalla Louhelan Huolto Oy:n puolesta ovat allekirjoittaneet tämän maankäyttösopimuksen ja esisopimuksen määräalojen vaihdosta ja että he ovat olleet yhtä aikaa läsnä sopimusta vahvistettaessa. Olen tarkistanut allekirjoittajien henkilöllisyyden ja todennut, että esisopimus on tehty maakaaren 2 luvun 1 §:ssä säädetyllä tavalla.

Vantaalla x. päivänä xkuuta 2018

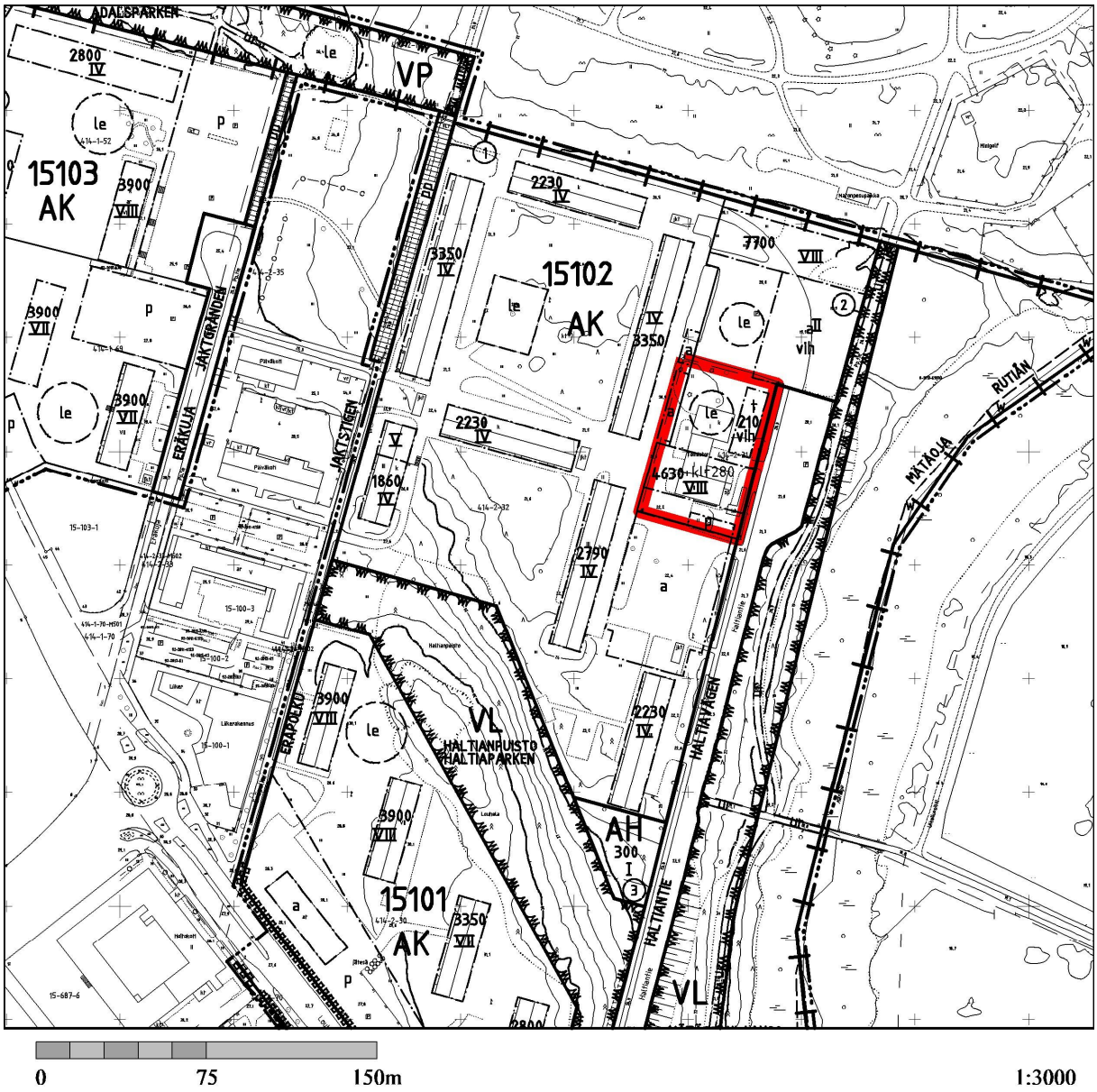
_____

KOHTEEN SIJAINTI

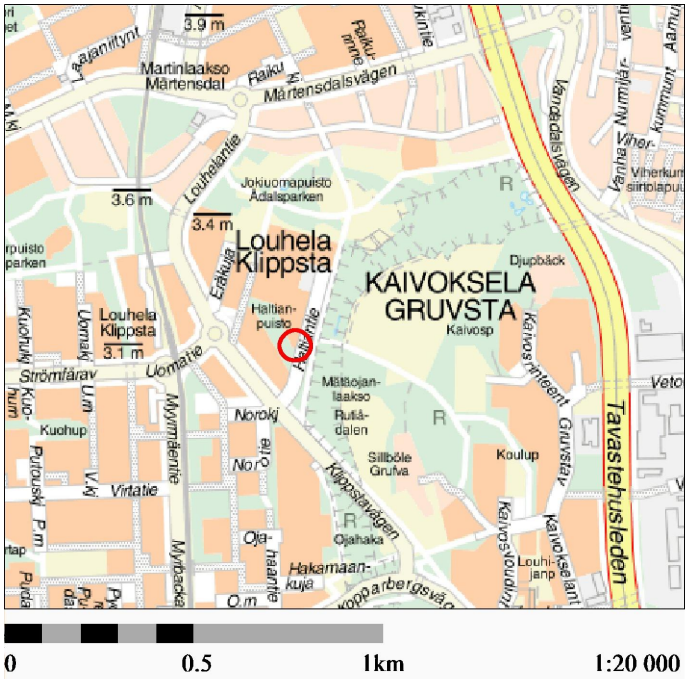
SOPIMUSALUE /
Louhelan Huolto Oy
(punaisella rajattu alue)

Asemakaava nro 152400, Louhela 2

Tila: 92-415-2-31



KOHTEEN SIJAINTI

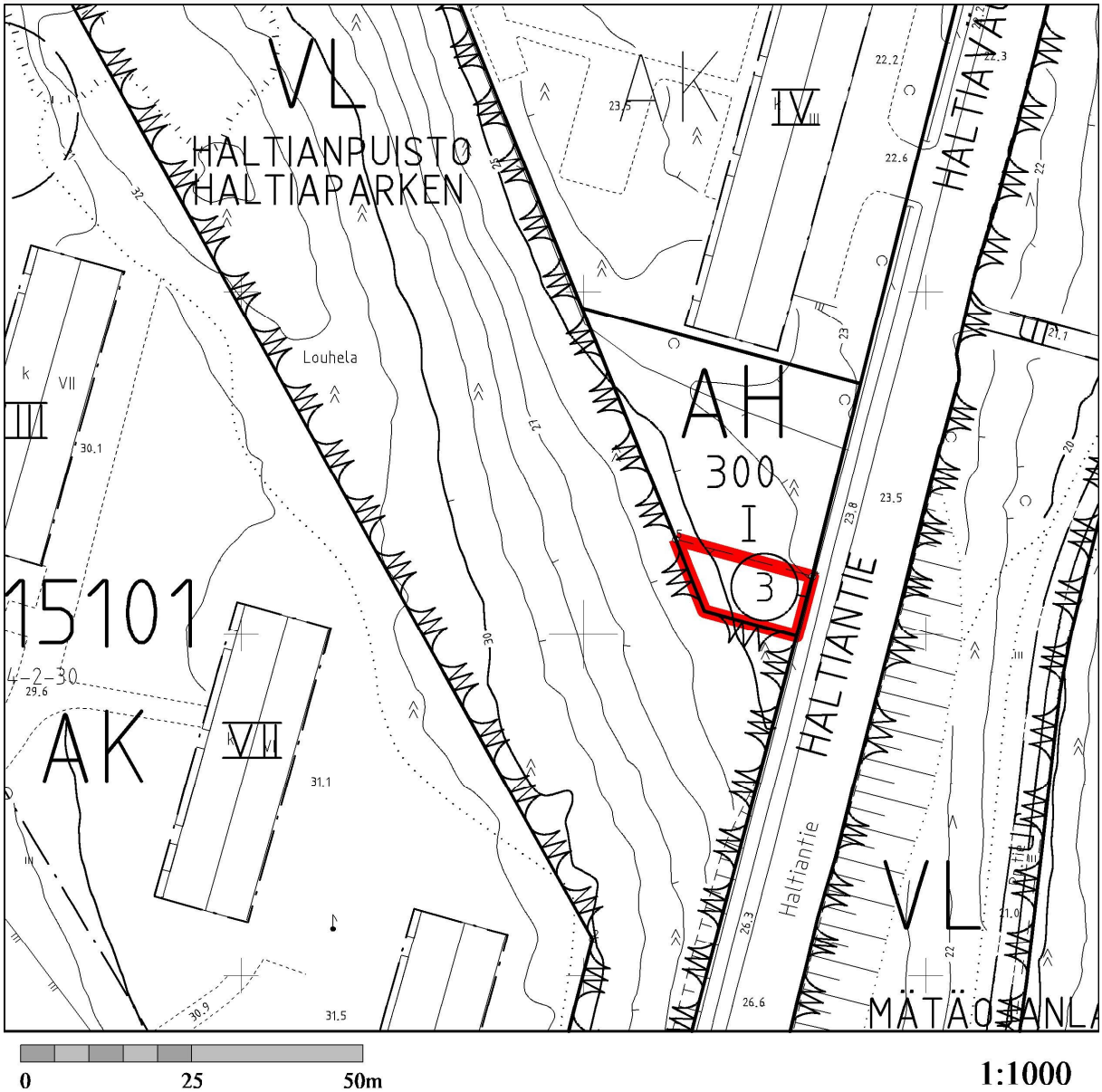


ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN MYYNNISTÄ / Louhelan Huolto Oy

Kaupunginosa: MYYRMÄKI (15)

Kylä: POHJOIS-KAARELA (414)

n. 156 m^2:n suuruinen määräala tilasta: 92-414-2-35



37 § **Asemakaava ja asemakaavan muutos 511800 ja tonttijako, 51 Pakkala, 40 Ylästö / Backaksen kartano**

VD/2327/10.02.04.00/2013
HP/TLA/MHÄ/MKU/AV

Asemakaavalla suojellaan kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokas Backaksen kartanoympäristö, sallitaan hieman uudisrakentamista suojelualueelle sekä mahdollistetaan liikerakennuksen rakentaminen entisen tallin ja puimalan yhteyteen.

Asemakaava koskee osaa korttelista 51157, suojelualueita sekä katu- ja virkistysalueita kaupunginosassa 51, Pakkala, sekä suojelualuetta kaupunginosassa 40, Ylästö.

Asemakaavan muutos koskee katualueen rajaa kaupunginosassa 51, Pakkala.

Tonttijako koskee osaa korttelista 51157, kaupunginosassa 51, Pakkala.

Alue sijaitsee Pakkalan ja hieman myös Ylästön kaupunginosissa Ylästöntien eteläpuolella. Aluetta rajaa pohjoisessa Ylästöntie, idässä Kartanonkosken asuinalue, lännessä viljelykäytössä oleva peltoalue ja etelässä entisten kasvihuoneiden alue ja Kartanonkosken liikuntapuisto.

Kaavan hakija
Helsingin Osuuskauppa Elanto.

Maanomistus
Alueen omistaa Helsingin Osuuskauppa Elanto.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Hakijan konsulttina oli alkuvaiheessa Arkkitehtitoimisto CJN Oy, kun alueelle soviteltiin asumista. Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi lopullisen kaavaehdotuksen valmisteluun ovat osallistuneet konsultteina maisemakysymyksissä Loci Maisema-arkkitehdit Oy ja liikenteessä Trafix (nyk. WSP).

Kartanon rakennuksia ja lähiympäristöä koskeva suojelupäätös
Kartanon rakennuksia ja lähiympäristöä koskeva suojelupäätös on tehty Uudenmaan ympäristökeskuksessa (nyk. Uudenmaan ELY-keskus) vuonna 1998, mutta sitä ei ole vahvistettu Ympäristöministeriössä. Suojeluasia on tullut vireille 17.10.1995 ympäristökeskuksen aloitteesta.

Päätöksen mukaan: ”Uudenmaan ympäristökeskus on määrännyt Backaksen kartanon rakennusryhmän ja aluekokonaisuuden suojeltavaksi päätöksen liitteenä olevalla kartalla osoitetulla alueella. Suojeltavia rakennuksia, joita ei saa purkaa, ovat kartanon päärakennus, tilanhoitajan asuinrakennus, puutarhan asuinrakennus, narikka/asuinrakennus, idätysrakennus/juurrutuskellari, paja, sysivaja/ puuliiteri, kivisikala, kivinavetta, pihattosikala, kuivuri-puimala ja muuntajarakennus.”

Yleiskaava
Kaava-alueella kartanon mäki ja sen välitön lähiympäristö on kaupunginvaltuustossa 17.12.2007 hyväksytyssä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa osoitettu palvelujen alueeksi (P2). Alue varataan yksityisille ja julkisille palveluille. Alueella voidaan sallia asuin-, majoitus- ja ravitsemustiloja sekä näyttely-, koulutus-, virkistys- ja kulttuuritiloja. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

Backaksen pohjoispuolella on keskustatoimintojen aluetta (C) toimisto-, liike- ja palvelutiloille, asunnoille sekä keskusta-alueelle soveltuville työpaikkatoiminnoille. Kartanokoski ja Sandbacka ovat asuntoalueita (A1 ja A2). Kartanon itäpuolella on julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY).

Kartanomäen länsi- ja eteläpuolella on urheilu- ja virkistyspalvelujen alue (VU) sekä ohjeellinen ulkoilureitti. VU-alue varataan urheilu-, virkistys- ja vapaa-ajan toiminnoille. Alueella sallitaan näihin toimintoihin liittyvä rakentaminen, ei kuitenkaan suurten urheilulaitosten rakentamista.

Kaava-alueen länsiosassa on Krakanoja, joka on merkitty luonnonsuojelualueeksi (SL). Se on luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoitettava luonnonsuojelualue.

Kaava-alue on merkitty maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi, jonka maisemakuvaa on suojeltava. Rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, rakennukset pihapiireineen tai puistoineen sekä maisemallisesti merkittävät kujanteet, pensasaidanteet ja yksittäispuut on säilytettävä. Alueella tapahtuva rakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa alueen maisemallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että rakentaminen sijoitukseltaan, mittasuhteiltaan, tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä.

Asemakaava
Alueella ei ole asemakaavaa. Asemakaavaehdotus 511800 on alueen ensimmäinen asemakaava. Asemakaavan muutos koskee ainoastaan katualueen rajan poistamista Ylästöntien ja uuden Pitokartanontien väliltä. Asemakaavalla muodostetaan kortteliin 51157 liikerakennusten korttelialueelle (KL) tontti nro 2, sekä rakennussuojelu- (SR), puisto- (VP), luonnonsuojelu- (SL) ja katualuetta. Asemakaava-alueen koko on 13,35 ha. Siitä liikerakennusten korttelialuetta KL on 0,75 ha, puistoa 4,74 ha ja suojelualuetta 7,37 ha. Loput on katualuetta. KL-alueen tehokkuus ek on 0,13.

Kartanoalueen kaikki rakennukset ja historiallinen puisto muodostavat yhden toiminnallisen kokonaisuuden, jossa rakennussuojelu ja ympäristön suojelu nivoutuvat toisiinsa. Alueen käytön pitää sopeutua historialliseen kartanomiljööseen.

Suojelupäätöksen mukaiset rakennukset suojellaan lukuun ottamatta sahaa, joka on palanut, ja pihattosikalaa (lantala), jonka kunto on todettu erittäin huonoksi. Lisäksi suojellaan kellari ja vanhempi vesisäiliö sekä kartanopuiston maisemallisia ominaispiirteitä, kuten puuyksilöitä, puurivejä, näkemäakseleita ja historiallisia tielinjauksia. Kullekin suojeltavalle rakennukselle annetaan yksityiskohtaiset asemakaavamääräykset. Muinaismuistoalueiden rajoja tarkennetaan. Krakanojan varsi osoitetaan luonnonsuojelualueeksi asemakaavan alueella.

Uudisrakentaminen sijoitetaan siten, että sillä voidaan tukea vanhojen rakennusten uudiskäyttöä. ”Narikan” ja pajaan väliin osoitetaan uudisasuinrakennuksen paikka, koska näillä kohdin on ollut rakennuksia. Uudisrakennus kivisikalan vieressä rajaa entistä talouspihaa länsipuolelta, mutta kuitenkin niin, että Ylästöntietä lännestä lähestyville edelleen avautuu komea näkymä kartanon rakennuksille. Kauppa sijaitsee purettavan lantalan paikalla siten, että sen pääovi avautuu länteen, mikä ohjaa asiakasvirtoja samalla aktivoimaan navetan ja puimalan käyttöä. Avoin maisematila ympäröi kartanomäkeä edelleen joka puolelta korostaen kartanokukkulan hallitsevaa asemaa maisemassa.

Liikkumisen reittejä selkiytetään. Nykyiselle, navetan länsipuolitse kulkevalle, puiden reunustamalle reitille osoitetaan ulkoilureitti, huoltoajoa sekä ajo tilapäiselle pysäköintialueelle. Ylästöntien uudesta liittymästä alueen itälaidalta järjestetään kaupan asiakas- ja huoltoajo, kartanoalueen ajoyhteydet ja

kulku pysäköintialueelle. Ylästöntien liikenneympyrästä osoitetaan uusi katu, Pitokartanontie, joka palvelee huoltoajoa ja alueen pienempiä rakennuksia. Pyöräilyn laatukäytävä sijoittuu puistoon ja jatkuu jalankulun ja pyöräilyn katualueena Pitokartanontielle.

Ringhinpuistoa laajennetaan ja Illenoja merkitään ohjeelliseksi vesialueeksi.

Rakennussuojelualueelle saa sijoittaa ravintola-, huvi- ja viihdepalveluita, lähipalveluita, liike- ja toimistotiloja, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työtiloja, majoitus-, kulttuuri-, näyttely- ja kerhotiloja, varastoja, autonsäilytystiloja sekä tarkemmin määriteltynä asumista. Liikerakennusten korttelialueelle saa sijoittaa myös SR-aluetta palvelevia tiloja. Uuden rakentamisen määrä on yhteensä 2030 k-m2.

Asemakaavalla on melko vähän vaikutuksia kaupunkirakenteeseen ja luonnonympäristöön. Merkittävimmät vaikutukset syntyvät rakennusten korjaamisen ja uusiokäytön aiheuttamista uusista palveluista, työpaikoista ja virkistysmahdollisuuksista. Pyöräilyn laatukäytävä varmistaa jo nykyisen pyöräily-yhteyden säilymisen ja kehittämisen tulevaisuudessa osana pidempimatkaista reittiä Helsingin suunnasta lentoasemalle.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 20.5.2015

MRL 62 §:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteet pyydettiin 24.6.2013 mennessä ja niitä saatiin 12 kappaletta. Mielipiteistä huomioitiin muita kuin asumiseen liittyviä kommentteja, koska tällä asemakaavalla ei tuoteta uutta asumista merkittävästi.

- Museovirasto edellytti rakennusten tarkkuusinventointia kaavasuunnittelua varten.

- Asukasmielipiteissä tuli ilmi mm., että kartanon miljöö ja alueen kulttuurimaisema tulee huomioida suunnittelussa. Haluttiin lähiviljelypalstoja, monimuotoista toimintaa, kuten ravintola- ja matkailupalveluja, koulutus- ja majoitustoimintaa ja kulttuuritiloja.

- Vantaan kaupunginmuseo edellytti, että alueella tapahtuva rakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa maisemallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että rakentaminen sijoitukseltaan, tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä.

- Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan muuntamon ja maakaapeleiden sijainti.

Työn kuluessa järjestettiin 15.4.2015 POINT:issa kaksi työpajaa, joista toinen oli kansainvälisen koulun oppilaille ja toinen asukkaille. Oppilaiden toivelistan kärjessä olivat kauppa, veden hyödyntäminen alueella esim. uintimahdollisuutena, asunnot, urheilukeskus, leikkipuisto ja puisto. Aikuiset halusivat puistoa, viljelypalstoja, hedelmäpuita, lähikauppaa, uintipaikkaa (maauimala), melontapaikkaa, tanssipaikkaa, pulkkamäkeä – ja paljon muuta.

Viranomaisneuvottelu
MRL 66 §:n mukainen, asemakaavan 511800 aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu on pidetty 24.4.2013.

Kaavatyötä on edeltänyt myös Ympäristöministeriön koolle kutsuma viranomaisneuvottelu 8.11.2012, jolloin keskusteltiin Backaksen kartanon suojelun järjestämisestä ja jatkotoimenpiteistä.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Asemakaavatyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018) etenkin mahdollistamalla menestyksekästä yritystoimintaa, mutta myös edistämällä läheisten asuinalueiden viihtyisyyttä.

Sopimus
Asemakaavaan ei liity sopimusta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 11

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.12.2018 päivätty asemakaavaehdotus ja asemakaavan muutosehdotus 511800 sekä tonttijakoehdotus, 51, Pakkala sekä 40, Ylästö / Backaksen kartano,
b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
c) vahvistetaan maksuluokka 4 (18 000 €) ja todetaan, että hakija maksaa muutoskustannukset lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (930 €), yhteensä 18 930 €

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsen Tarja Eklund poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 37

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.12.2018 päivätty asemakaavaehdotus ja asemakaavan muutosehdotus 511800 sekä tonttijakoehdotus, 51, Pakkala sekä 40, Ylästö / Backaksen kartano,
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
c) vahvistaa maksuluokaksi 4 (18 000 €) ja todeta, että hakija maksaa muutoskustannukset lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (930 €), yhteensä 18 930 €.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsenet Lauri Kaira, Faysal Abdi ja Mika Niikko poistuivat yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Asemakaavan selostus 10.12.2018

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti va. Merja Häsänen, puh. 050 3028958, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

511800 PAKKALA JA YLÄSTÖ

BACKAKSEN KARTANO

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 10.12.2018 päivättyä asemakaavakarttaa nro 511800. Kaavoitus on tullut vireille 20.5.2013.

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava:

Osa korttelista 51157, suojelualueet sekä katu- ja virkistysalueet kaupunginosassa 51, Pakkala, sekä suojelualue kaupunginosassa 40, Ylästö.

Asemakaavan muutos:

Katualueen raja kaupunginosassa 51, Pakkala.

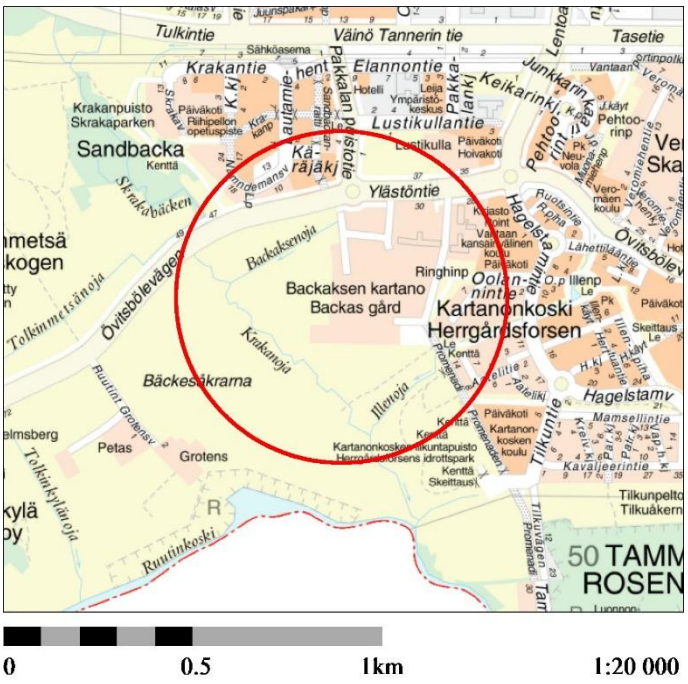
Tonttijako:

Osa korttelista 51157, kaupunginosassa 51, Pakkala.

Asemakaavalla suojellaan kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokas Backaksen kartanoympäristö ja sallitaan hieman uudisrakentamista suojelualueelle sekä mahdollistetaan liikerakennuksen rakentaminen entisen tallin ja puimalan yhteyteen.

Kaavan laatija: Merja Häsänen, aluearkkitehti vs., Vantaan kaupunki; etunimi.sukunimi@vantaa.fi.

1.1 KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Asemakaavoitettava alue sijaitsee Pakkalan ja hieman myös Ylästön kaupunginosissa Ylästöntien eteläpuolella. Aluetta rajaavat pohjoisessa Ylästöntie, idässä Kartanonkosken asuinalue, lännessä viljelykäytössä oleva peltoalue ja etelässä entisten kasvihuoneiden alue ja Kartanonkosken liikuntapuisto.

1.2 KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Helsingin Osuuskauppa Elannon 10.3.2013 päivätty asemakaavahakemus kirjattiin saapuneeksi 31.3.2013.
- Kaavoitus tuli vireille 20.5.2013. Kaava-alueena oli aluksi koko kartanon ympäristö Krakanojalta jo asemakaavoitettuihin Kartanonkosken alueisiin asti.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma tehtiin 20.5.2013.
- Mielipiteet pyydettiin 24.6.2013 mennessä (MRL 62§). Niitä saatiin 10 kappaletta.
- Hakijan konsulttina oli tässä vaiheessa Arkkitehtitoimisto CJN Oy.
- Kaavatyötä typistettiin elokuussa 2016 pelkästään kartanoalueen suojelukysymyksiin.
- Maisemakonsulttina on ollut Loci maisema-arkkitehdit Oy ja liikenteessä Trafix Oy.

1.3 SISÄLLYSLUETTELO

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT 2
2 TIIVISTELMÄ 4
3 LÄHTÖKOHDAT 6
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET 26
5 ASEMAKAAVAN KUVAUS 37
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS 44
7 KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET 44

1.5 LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Backaksen alueen maisemasuunnittelu. Luonnos/ Tilannekatsaus 30.1.2018. Kokouksia varten tuotettu materiaali koottu raporttimuotoon. Loci Maisema-arkkitehdit Oy.
- Ulkoilureittien yleissuunnitelmaluonnos, Vantaan kaupunki 2015.
- Backaksen tila, maisemaselvitys ja kartanopuiston puut -selvitys, Ark-Byroo, 31.8.2015.
- Vantaan Backaksen kartanon arkeologinen koetutkimus 29.6. – 3.7.2015 -raportti.
- Rakennetekninen kuntoarvio. Backaksen kartanoalue. Vahanen Oy, 15.4.2014.
- Länsi-Pakkalan yleissuunnitelma 17.10.2012. Serum Arkkitehdit Oy, Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson Oy, Arkkitehdit Mona Schalin ja Kati Salonen Oy, Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy ja Ramboll Finland Oy.
- Aviapolis-alueen kävely- ja pyöräilyselvitys, Kuntatekniikan keskus, muistio 28.2.2012.
- Uhanalaisen keltamataran kasvupaikat, Vantaan Ympäristökeskus 2011.
- Vantaan virtavesiselvitys 2010-2011, Vantaan Ympäristökeskus, Aki Janatuinen
- Backaksen kauppapuutarha. Maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi ja pilaantuneen maaperän kunnostussuunnitelma. 30144-D3459. HOK-Elanto Liiketoiminta Oy. FCG Planeco Oy, 6.4.2010.
- Backaksen kauppapuutarha. Loppuraportti sekä riskinarvio. 11144-D3459. HOK-Elanto Liiketoiminta Oy. Finnish Consulting Group, 6.4.2010.
- Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristökohteet, RKY 2009.
- Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki, kaupunkisuunnittelu, 2005.
- Backaksen tila, rakennushistoriallinen selvitys ja inventointi, säilyneisyyden arviointi ja arvottaminen 18.4.2004, Arkkitehtitoimisto Ark-Byroo.
- Vantaanjoen ja Keravanjoen virkistyskäytön yleissuunnitelma, Vantaa 2003.
- Backaksen kartanon työväenasunnot 31.8.1992, Vantaan Kaupunginmuseo. Rakennuskulttuuri Vantaalla, inventointi 1981, Vantaan kaupunki.

2 TIIVISTELMÄ

Backaksen kartanoalueelle on laadittu nyt ensimmäinen asemakaava. Asemakaavan muutos koskee vain katualueen rajan poistamista Ylästöntien ja uuden Pitokartanontien väliltä. Asemakaavalla muodostetaan kortteliin 51157 liikerakennusten korttelialueelle (KL) tontti nro 2, sekä rakennussuojelu- (SR), puisto- (VP), luonnonsuojelu- (SL) ja katualuetta. Asemakaava-alueen koko on 13,35 ha. Siitä liikerakennusten korttelialuetta KL on 0,75 ha, puistoa 4,74 ha ja suojelualuetta 7,37 ha. Loput on katualuetta. KL-alueen tehokkuus e_k on 0,13.

Kartanon rakennuksia ja lähiympäristöä koskeva suojelupäätös on tehty Uudenmaan ympäristökeskuksessa (nyk. Uudenmaan ELY-keskus) vuonna 1998, mutta sitä ei ole vahvistettu Ympäristöministeriössä. Suojeluasia on tullut vireille 17.10.1995 ympäristökeskuksen aloitteesta. Päätöksen mukaan Uudenmaan ympäristökeskus [nyk. ELY] on määräsi Backaksen kartanon rakennusryhmän ja aluekokonaisuuden suojeltavaksi. ”Suojeltavia rakennuksia, joita ei saa purkaa, ovat kartanon päärakennus, tilanhoitajan asuinrakennus, puutarhan asuinrakennus, narikka/asuinrakennus, idätysrakennus/juurrutuskellari, paja, sysivaja/puuliiteri, kivisikala, kivinavetta, pihatto-sikala, kuivuri-puimala ja muuntajarakennus.”

Kartanoalueen kaikki rakennukset ja historiallinen puisto muodostavat yhden toiminnallisen kokonaisuuden, jossa rakennussuojelu ja ympäristön suojelu nivoutuvat toisiinsa. Alueen käytön pitää sopeutua historialliseen kartanomiljööseen.

Päätöksen mukaiset rakennukset suojellaan lukuun ottamatta sysivajaa/puuliiteriä, joka on palanut, ja pihatto-sikalaa (lantala). Lisäksi suojellaan kellari ja vanhempi vesisäiliö sekä kartanopuiston maisemallisia ominaispiirteitä, kuten puuyksilöitä, puurivejä, näkemäakseleita ja historiallisia tielinjauksia. Suojeltaville rakennuksille annetaan yksityiskohtaiset suojelumääräykset. Muinaismuistoalueiden rajoja tarkennetaan. Krakanojan varsi osoitetaan luonnonsuojelualueeksi asemakaavan alueella.

Uudisrakentaminen sijoitetaan siten, että sillä voidaan tukea vanhojen rakennusten uudiskäyttöä. ”Narikan” ja pajaan väliin osoitetaan uudisasuinrakennuksen paikka, koska näillä kohdin on ollut rakennuksia. Uudisrakennus kivisikalan vieressä rajaa entistä talouspihaa länsipuolelta, mutta kuitenkin niin, että Ylästöntietä lännestä lähestyville edelleen avautuu komea näkymä kartanon rakennuksille. Kauppa sijaitsee purettavan lantalan paikalla siten, että sen pääovi avautuu länteen, mikä ohjaa asiakasvirtoja samalla aktivoimaan navetan ja puimalan käyttöä. Avoin maisematila ympäröi kartanomäkeä edelleen joka puolelta korostaen kartanokukkulan hallitsevaa asemaa maisemassa.

Liikkumisen reittejä selkiytetään. Nykyinen kulkureitti navetan länsipuolitse osoitetaan ulkoilureitin osaksi, jolla huoltoajo sekä ajo tilapäiselle pysäköintialueelle on sallittu. Ylästöntien uudesta liittymästä alueen itälaidalta järjestetään kaupan asiakas- ja huoltoajo, kartanoalueen ajoreitit ja kulku pysäköintialueelle. Ylästöntien liikenneympyrästä osoitetaan uusi katu, Pitokartanontie, joka palvelee huoltoajoa ja alueen pienempiä rakennuksia. Pyöräilyn laatukäytävä sijoittuu osin puistoon, osin katualueelle.

Ringhinpuistoa laajennetaan ja Illenoja merkitään ohjeelliseksi vesialueeksi.

SR-alueelle saa sijoittaa ravintola-, huvi- ja viihdepalveluita, lähipalveluita, liike- ja toimistotiloja, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työtiloja, majoitus-, kulttuuri-, näyttely- ja kerhotiloja, varastoja, autonsäilytystiloja sekä tarkemmin määriteltynä asumista. Liikerakennusten korttelialueelle saa sijoittaa myös SR-aluetta palvelevia tiloja. Uuden rakentamisen määrä on yhteensä 2030 k-m2.

Asemakaavalla on melko vähän vaikutuksia kaupunkirakenteeseen, luonnonympäristöön ja ilmastonmuutokseen. Merkittävimmät vaikutukset syntyvät rakennusten korjaamisen ja uusiokäytön aiheuttamista uusista palveluista, työpaikoista ja virkistysmahdollisuuksista.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Backaksen kartano ja sen lähiympäristö muodostavat merkittävän osan Vantaanjokilaakson kulttuurimaisemaa, johon kuuluvat myös Petaksen, Grotensin ja Haltialan kartanot. Backaksen kartanon miljöö on verrattain hyvin säilynyt. Puretun taimitarhan ja kasvihuoneen paikalle jääneet asvaltti- ja sorakentät luovat maisemaan särön. Kartanon lähiympäristössä sijaitsee myös Tammiston luonnonsuojelualue.

Alue sijaitsee kahden kilometrin päässä Kehäradan Aviapolis-asemalta.

3.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Krakanojan purolaakso ja Vantaajoen laakso yhdistyvät muodostaen laajan, vuosisatoja vanhan peltomaiseman pitkine näkymineen. Laaksoa rajaavat laajemmat selänteet ovat pohjoisessa. Helsingin puolella Vantaanjokilaakson kulttuurimaisema on suhteellisen hyvin säilynyt, mutta Vantaan puolella uudisrakentaminen on voimakkaasti kaventanut viljelysmaisemaa. Maisemaa ovat muuttaneet myös aluetta halkovat voimalinjat.

Lustikullan edustan rinne ja Backaksen sikalan edusta muodostavat nykyisellään erillisenä hahmottuvan, avoimen tilan. Laajempi, avoin tila jatkuu Backaksen kartanon länsi- ja eteläpuolella peltojen viljelymaisemana. Avoin maisematila kiertyy myös Backaksen kartanon itäpuolelle, minkä vuoksi kartanonmäki kohoaa avoimesta maisemasta omana saarekkeenaan.

Kartanon komeat talousrakennukset ja jalopuuvaltainen puusto muodostavat vaikuttavan puistomaisen kokonaisuuden. Poikkeuksen muodostaa kartanonmäen etelänpuolinen rinne, missä puretusta taimitarhasta ja kasvihuoneista on jäänteenä sorakenttä, laajat pysäköintialueet ja ylikasvaneet kuusiaidat.

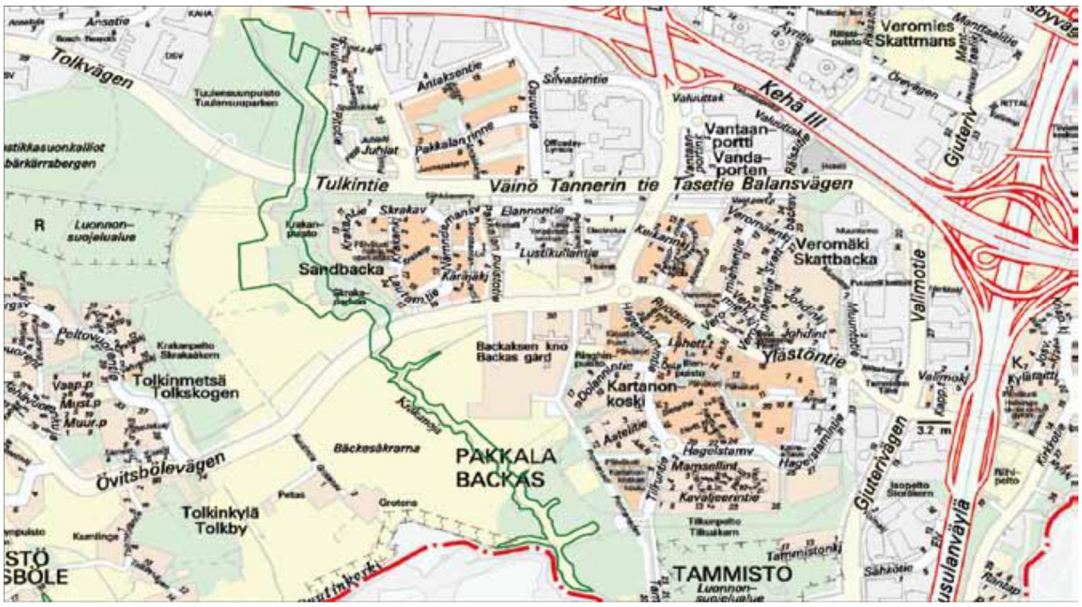
Kartanon lähiympäristössä sijaitsee useita luonto- ja kulttuuriarvoiltaan merkittäviä kohteita, kuten Tammiston luonnonsuojelualue, joka on ainoa pääkaupunkiseudulla säilynyt alkuperäinen tammimetsikkö ja Ruutinkoski, jonka joenrinteiden lehtometsät kuuluvat valtakunnalliseen lehtojensuojeluohjelmaan sekä viljelymaisemaa hallitsevat Petaksen ja Grotensin vanhat kantatilat. Helsingin puolella Vantaanjoen viljelysmaisemaan kuuluvat Haltialan tila sekä Niskalan arboretum, vaikkakin joenrantojen, puronvarsien ja kuusiaidanteiden umpeenkasvu ovat heikentäneet näiden alueiden ja Backaksen välistä maisemallista yhteyttä.

Rakentaminen on perinteisesti sijoitettu moreenipeitteisille kalliokumpareille, kuten juuri Backaksen tilakeskus. Myöhemmin on alettu rakentaa myös savilaaksoon kantavien maiden käytyä vähiin.

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alueen pintavedet laskevat Krakanojaan, joka laskee edelleen Vantaaseen.

Vantaan virtavesiselvityksessä 2010-2011 Krakanojan ala- ja keskijuoksu arvotettiin maakunnallisesti arvokkaaksi virtavesiluonnon kohteeksi.



Krakanojan suojeltavaksi esitetty alue Vantaan virtavesiselvityksen 2010-2011 mukaan. /Aki Janatuinen

Maaperä

Kaava-alue on pintamaalajikartan mukaan pääosin savialuetta. Kartano sijoittuu moreenimäelle, jota ympäröivä maaperä on silttiä. Navetan ja kuivaamo-puimalan kohdalla on kalliota, moreenia, rakennettua ja täytemaa-aluetta sekä silttiä.

Alueen eteläosassa savikerroksen paksuus on noin 2-9 metriä ja pohjoisosassa noin 3-13 metriä. Eteläosalla kairausten kokonaispituus on ollut noin 3-13 metriä. Pohjoisosalla vastaavasti kairausten kokonaispituus on ollut noin 8-13 metriä.

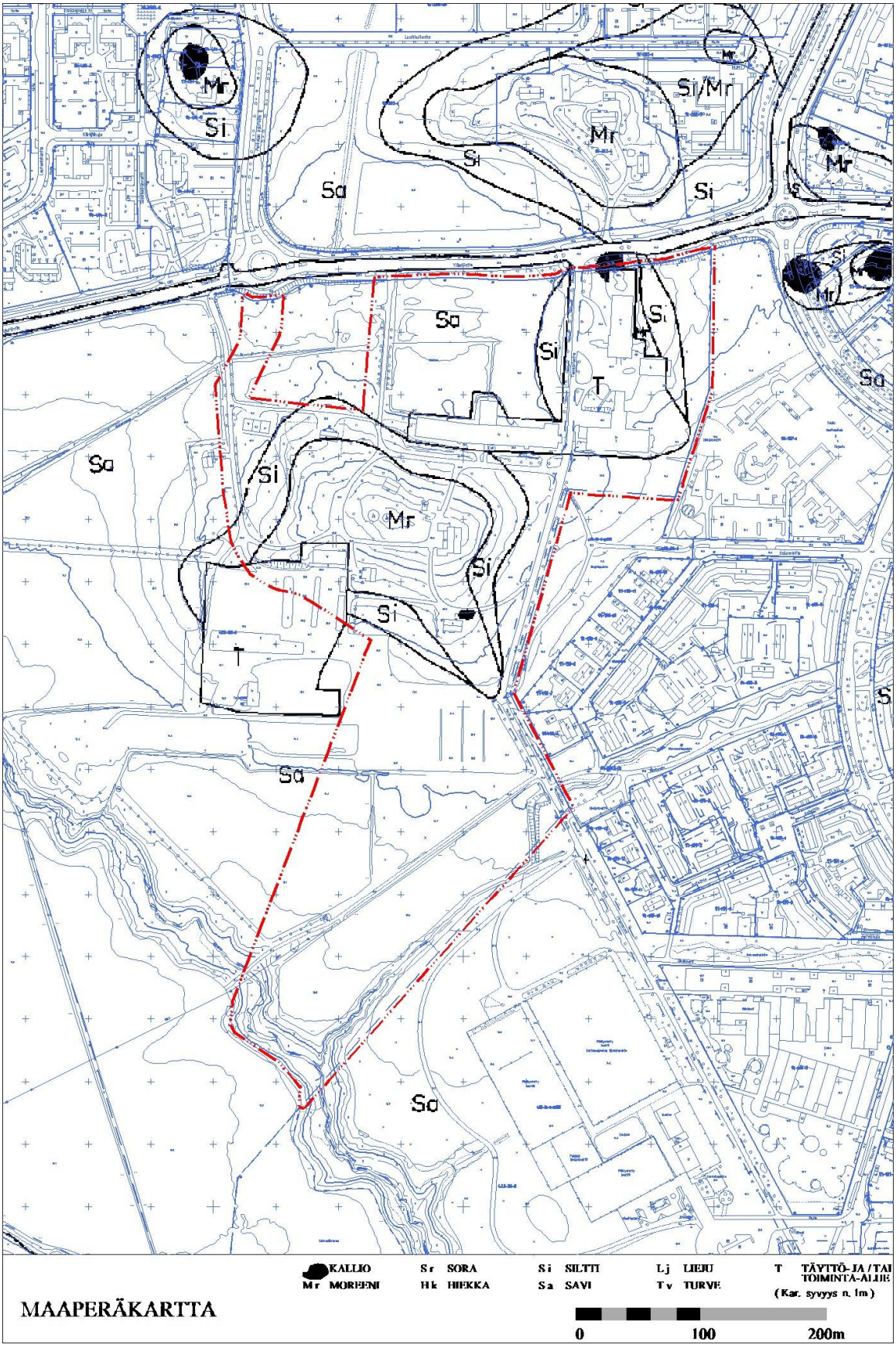
Pohjavesi on alueella noin 0.5–1 m syvyydellä maanpinnasta.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Savialueella rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Liikennöivät piha-alueet ja kunnallistekniikka on pohjanvahvistettava, esimerkiksi stabiloimalla.

Ympäristön painumariskin takia alueella ei sallita pohjavedenpinnan pysyvää alentamista. Lähtökohtaisesti vanhojen rakennusten lähelle sijoittuviin rakennuksiin ei suositella kellareiden rakentamista.

Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja -suunnitelmiin.


Mr
Si
Sa
Si/Mr
Mr
Si
Mr
Si
Sa
Si
Mr
Si
Sa
Si
T
Sa
Si
Mr
Si
Si
T
Sa
Sa
KALLIO
Mr MORENI
Sr SORA
Hk HIEKKA
Si SILTTI
Sa SAVI
Lj LIEJU
Tv TURVE
T TÄYTTÖ-JA/TAI TOIMINTA-ALUE
(Kar. syvyys n. 1m)
MAAPERÄKARTTA
0
100
200m

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Skattmansbyn kylän tonttimaa on sijainnut peltojen ympäröimällä mäellä, jossa nykyään sijaitsee Backaksen kartanon päärakennus sekä siihen liittyviä muita asuin- ja talousrakennuksia. Lisäksi kylään on kuulunut nykyisestä kartanorakennuksesta noin 350 m etelään sijainnut tontti, johon 1600-luvun lopun karttaan on merkitty autioituneita tonttimaita.

Pakkalan ensimmäinen rakennusvaihe sijoittuu 1950- ja 60-luvuille, jolloin rakennettiin Veromäen asuinalue. 1990-luvulla Pakkalaan alettiin rakentaa kerrostaloja mm. Sandbackan alue ja 2000-luvulla Kartanonkosken alue. Kartanonkosken suunnittelusta järjestettiin arkkitehtikilpailu, jonka ohjelman tavoitteissa mainitaan, että alueen on sovelluttava Vantaanjoen kulttuurimaisemaan.

Vuosina 2000-2010 Pakkalassa on rakennettu selvästi enemmän kuin Vantaan muissa kaupunginosissa. Tuolloin Pakkalaan valmistui yli 3 000 asuntoa. Uudistuotanto on ollut pitkälti kerrostaloja. Lähes puolet alueen asunnoista on vuokra-asuntoja ja asumisoikeusasuntojakin on paljon.

1990-luvun alussa asukkaita oli Pakkalassa hieman yli 400, mutta vuoden 2017 alussa asukkaita oli jo yli 10 200. Alle kouluikäisten osuus Pakkalassa on suurempi kuin missään muualla Vantaalla.

Asuinalueet muodostuvat omiksi kokonaisuuksiksi kuten Kartanonkoski, Sandbacka ja Pakkalanrinne. Kartanonkoski on lähes kokonaisuudessaan rakennettu valmiiksi alueeksi. Pakkalanrinteellä on vielä joitain tontteja rakentamatta.

Perheväestön osuus Pakkalassa on 80 % (koko Aviapolis 83 %, koko Vantaa 76 %). Väestöstä työllisiä on 53 % (koko Aviapolis 53 %, koko Vantaa 47 %). Asuntokunnan keskikoko on 2,2 henkilöä (koko Aviapolis 2,3 %, koko Vantaa 2,1 %). Asunnoista 72 % on kaksioita tai kolmioita (koko Aviapolis 62 %, koko Vantaa 58 %).

Palvelut ja työpaikat

Pakkalan sijainti Kehä III:n ja Valimotien kupeessa on houkutellut alueelle runsasti yritystoimintaa. Vuonna 2014 työpaikkoja oli 7 200, kun vielä 1995 työpaikkoja oli alle 2000. Suurin osa työpaikoista on kaupan alalta ja joka viides työpaikka on teollisuuden parissa.

Kauppakeskus Jumbon rakentaminen aloitettiin 1990-luvulla. Jumbo on osa laajempaa Vantaanportin liikekeskusta ja yrityspuistoa. Alueella sijaitsee myös paljon hotelleja.

Väestömäärän kasvu on lisännyt Pakkalan palveluja. Lähialueella sijaitsee Kartanonkosken neuvola sekä useita päiväkoteja ja kouluja. Pakkalassa on myös mm. kirjasto ja nuorisotalo.

Backaksen kartanon vastaremontoiduissa tiloissa avattiin kesällä 2017 ravintola ja juurrutuskellarissa kesäkahvila kesällä 2018.

Yhdyskuntarakenne

Vilkkaan rakentamisen johdosta pellot ovat saaneet väistyä ja tilalle on tullut asuntoja sekä toimitiloja. Kaupalliset palvelut ovat keskittyneet väylien varteen ja lähettyville: Kehä III:n eteläpuolelle sekä Tammiston kauppatien varteen. Asumisen alueet ovat omaleimaisia ”kyliä”: Kartanonkoski, Sandbacka, Veromäki sekä etäämpänä olevat Ylästö ja Tammisto. Laajat peltoalueet ovat edelleen tyypillistä pakkalalaismaisemaa.

Kaupunkikuva

Pakkalan kaupunkikuva muodostuu mosaiikkimaisesti erilaisista alueista.

Backaksen kartanomiljöö on kuin häivähdys menneestä tai pala maalaismaisemaa. Se liittyy uusklassistiseen Kartanonkosken kaupunkikuvaan mm. mittakaavan, punatiilisten kattojen ja asemakaavallisten ratkaisujen, kuten näkemäakselien, välityksellä. Kartanonmäen luoteispuolella oleva Maisema- ja kaupunkikuvan kannalta ongelmallisimpia ovat Sandbackan Ylästöntien puoleiset asuinrakennukset, joiden kattomuodot ja massoittelu rikkovat kartanomaiseman silhuettia, sekä korkeat laatikkomaiset toimisto- ja hotellirakennukset. Jumbon kauppakeskuksen ja Flamingon vapaa-ajankeskuksen sekä HK Scanin toimitilat ovat jättimäisiä lähialueiden pienipiirteiseen ympäristöön nähden.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Varmasti Skattmansby eli Veromiehenkylä on asutettu keskiajalla, kun alueelle tuli ruotsalaissiirtolaisia. Skattmansby mainitaan ensimmäisen kerran historiallisissa lähteissä vuonna 1480. Uudenmaan vuoden 1543 maakirjan mukaan Veromiehenkylässä oli kahdeksan taloa. Vuoden 1550 maakirjan perusteella kaksi taloa oli lisäksi ulkokyläläisten omistuksessa. Tontti on merkitty Samuel Broteruksen vuoden 1699 kartalle. Paikalla oli tuolloin neljä tilaa.

Backaksen rustholli muodostettiin 1600-luvulla Veromiehen kylän, Skattmansbyn, 1500-luvulla muodostuneesta kantatilasta ja siihen liitetystä autiotilasta. 1600–1700-luvuilla tila toimi ratsutilana ja 1800-luvun alussa se siirtyi Tomtbackan säterin, aatelisen Gustav von Boismanin omistukseen. Sen jälkeen tila oli pitkään aatelissukujen hallussa ja siitä tuli kartano. Nykyisen päärakennuksen rakennutti 1818 oletettavasti luutnantti ja nimismies Ehrenkrona. Häntä seuranneet omistajat laajensivat tilaa liittämällä siihen useita maatiloja.

1900-luvulla Backaksen kartanon historia yhdistyi suomalaisen osuusliikkeen ja Elannon tuotantotoiminnan vaiheisiin. Osuustoiminnan käynnisti Suomessa siirtyminen agraariyhteiskunnasta teolliseen ja omavaraistaloudesta kaupankäynnin yhteiskuntaan.

Osuusliike Elanto perustettiin 1905 leipomoalan tuotanto-osuuskunnaksi. Elanto rakennutti Helsingin Sörnäisiin monipuolisen elintarviketuotantoalueen ja laajeni pian kulutusosuuskunnaksi, johon kuului mm. lukuisia leipä- ja maitokauppoja. Elanto hankki 1916 Backaksesta lähes 700 hehtaaria maata turvatakseen omavaraisuutensa ja tuottaakseen elintarvikkeita myymälöihinsä ja ravintoloihinsa. Backaksen lisäksi ostettiin lähialueelta muitakin tontteja ja kiinteistöjä.

Peltoviljelyn ja kotieläintalouden lisäksi Backaksen tilalla harjoitettiin laajaa puutarhaviljelyä sekä tomaatti- ja kurkkuviljelyä, jota varten rakennettiin kolme suurkasvihuonetta. Elannon ravintoloiden, leipomon ja oluttehtaan ruokajätteet puolestaan kuljetettiin Helsingistä Backaksen sikojen ruoaksi. Vuonna 1939 sikaluku nousi yli tuhannen.

Kartanon alueelle rakennettiin 1920-luvulla punatiilinen talous- ja asuinrakennusten kokonaisuus: talli, navetta, suursikala, paja, sähkölaitos ja henkilökunnan asuintaloja. Tilalle perustettiin sepelimurskaamo ja tiilitehdas, jonka tuotteilla rakennettiin tilan ulkorakennukset. Tiiliä käytettiin myös muihin Elannon tarpeisiin, kuten Veromiehenkylän kansakoulun rakentamiseen kartanon maalle vuonna 1926. 1930-luvulla rakennettiin kaksi kasvihuonetta tomaatin- ja kurkunviljelyä varten. Kartanon 1800-luvulta periytyvää päärakennusta käytettiin konttorina ja tilanhoitajan asuntona.

Sotien jälkeen siirtoväen asuttaminen, Helsinki-Vantaan lentokenttä, Kehä III ja teollisuusalueet pienensivät vähitellen kartanon maa-alueita. 1960-70-luvuilla Backaksen toiminta jäi taustateki-

jäksi Elannon kiihkeässä kaupunkikeskeisessä kasvussa. Ainoa kasvava ala oli kasvihuoneviljely, toimintaa oli laajennettu 1940-luvulla käsittämään kukkien viljelyä.

Elanto luopui maa-alueista kartanon tilakeskusta ja lähipeltoja lukuun ottamatta. Backaksen mallisikalan toiminta loppui 1970-luvun lopulla. Nautakarjanhoito oli päättynyt jo 1953. 1980-luvulla Backas tuotti kukkia, viljaa ja palveluja ja päärakennuksessa toimi pitopalveluravintola.

Toukokuussa 1986 Polar ja Haka ostivat Elannolta valtaosan Backaksen maista. Elannolle jäi vain tilan ydinosa, 33 ha kartanon ja kartanonpuiston ympärillä.

Kaupunki on kasvanut kiinni Backaksen kartanoon ja sinne johtavaan koivukujanteeseen. Backaksen entisille maille on rakennettu mm. Veromäen ja Kartanonkosken asuinalueet. Ylästöntien pohjoispuolelle on rakennettu Sandbackan alue, jonka asemakaava on vuodelta 1992. Backaksen mäen juurella ja rinteen lounais- ja eteläosassa 1900-luvulla ja 2000-luvun alussa sijainnut laaja puutarhamyymälä kasvihuoneineen purettiin 2010-luvun alussa.

Arkeologia

Vantaan kaupunginmuseo suoritti kesällä 2015 HOK-Elannon tilauksesta arkeologisen koekaivauksen Backaksen kartanon ympäristössä, keskiaikaisen Skattmansbyn kylän alueella. Alueelta oli löytynyt kivikautinen kivikirves, joten keskiajan lisäksi oli mahdollista, että paikalla voisi olla kivikautisia löytöjä. Koekaivausten avulla todettiin, että tutkimusalueella ei enää ollut jäljellä kulttuurikerroksia tai muita muinaiseen ihmistoimintaan liittyviä merkkejä. Vanhat maakerrokset oli todennäköisesti viety pois paikalla sijainneen kauppapuutarhan toimesta. Puutarhamullasta poikkeavia maakerroksia kaivetuissa koeojissa olivat ainoastaan vanhan pihatien sorakerrokset. Kun tiesi mistä etsiä, hoidetulla nurmikkoalueella pystyi vieläkin erottamaan vanhan tielinjauksen, joka erottui nurmikossa hiukan koholla olevana juovana.

Lisäksi Skattmansbyn kylään on kuulunut nykyisestä kartanorakennuksesta noin 350 m etelään sijainnut tontti, johon 1600-luvun lopun karttaan on merkitty autioituneita tonttimaita.

Rakennukset

Suluissa olevat merkinnät (sr/[nro]) vastaavat asemakaavakartalla 511800 olevia suojelumerkintöjä. Jos rakennusta ei asemakaavalla suojella, merkintänä kuvan kohdalla on (-). sra-merkintä tarkoittaa suojeltavaa rauniota.

Kartanon päärakennus, 1818, laaj. 1840-l, muutokset 1920-l, peruskorj. 2017 (sr/1)

Kellarivaja (sr/2)

Asuinrakennus (Puutarhureiden asunto), 1916 (sr/3). Tilanhoitajan asunto, 1948 (sr/4)

Asuinrakennus (Narikka), 1910-l, 1938 (sr/5)

Juurrutuskellari, 1929, 1935 (sr/6)

Paja, 1929 (sr/7)

Navetta (kivisikala) 1870-l, laaj. sikala 1927 (sr/8)

Navetta, 1928, turvesäiliö 1945 (sr/9)

Kuivaamo, puimala ja rehulato, 1920, 1934, 1958 (sr/10)

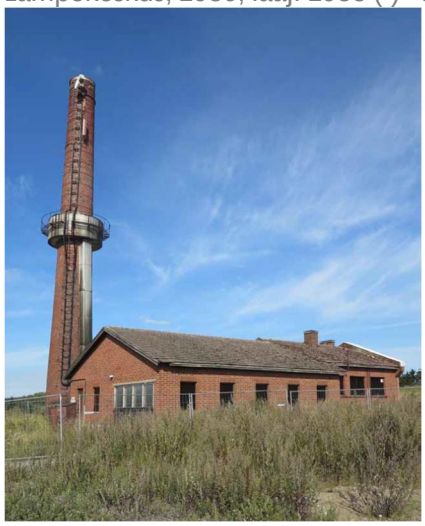
Pieni vesisäiliö, ennen v. 1918 (sra)

Iso vesisäiliö, 1958 (-)

Lantala (pihatto-sikala), 1928 (-)

Sauna, 1955 (-)

Lämpökeskus, 1936, laaj. 1955 (-) >alueen ulkop.



Muuntaja, 1938 (sr/11)

Asuinrakennus, 1966 (-) >alueen ulkopuolella

Sysivaja/puuliiteri, 1934 (paloi 8.6.2011)

Rakennusten kunto

HOK-Elanto on teettänyt Vahanen Oy:llä kartanoalueen rakennuksista rakenneteknisen kuntoarvion 2014. Kuntoarvio sisältää arvion rakennusten nykyisestä kunnosta ja korjaustarpeista seuraavan 10 vuoden aikana.

Suluissa olevat merkinnät (sr/[nro]) vastaavat asemakaavakartalla 511800 olevia suojelumerkintöjä. Jos rakennusta ei esitetä suojeltavaksi, arvion kohdalla on (-). sra-merkintä tarkoittaa suojeltavaa rauniota.

Kartanon päärakennus:	tyydyttävä kunto (sr/1)	(-> Peruskorjattu 2017)
Piharakennus:	tyydyttävä kunto (sr/2)	Vesikatteen uusiminen, julkisivun huoltomaalaus.
Tilanhoitajan asunto:	tyydyttävä kunto (sr/3)	Ikkunoiden uusiminen, kellarikerroksen ja yläkerran asunnon märkätilojen kunnostus.
Puutarhurin asunto:	tyydyttävä kunto (sr/4)	Ikkunoiden uusiminen, julkisivujen huoltomaalaus, alakerran märkätilojen ja yläkerran wc-tilojen kunnostus.
Narikka:	huono kunto (sr/5)	Purku tai raskas peruskorjaus.
Juurrutuskellari:	välttävä kunto (sr/6)	Vesikaton uusiminen, julkisivujen ja ulkoseinärakenteen peruskorjaus, betonirungon kunnostus.
Paja:	välttävä kunto (sr/7)	Vesikaton uusiminen, julkisivujen ja ikkunoiden korjaukset.

Kivisikala:	osittain heikko kunto (sr/8)	Sisärungon laaja kunnostus, julkisivuvaurioiden korjaus, ikkunoiden ja ovien sekä huoltosillan kunnostus, lantalan julkisivun kunnostus.
Kivinavetta:	välttävä kunto (sr/9)	Julkisivuvaurioiden korjaus, ikkunoiden ja ovien sekä huoltosillan kunnostus, rehutornin peltikatteen uusiminen.
Kuivaamo-puimala:	välttävä kunto (sr/10)	Vesikattojen uusiminen, julkisivukorjaukset.
Vesisäiliöt:	heikko kunto (sra, -)	Ison säiliön vesikaton ja yläpohjarakenteen uusiminen, pienen säiliön purku tai perusteellinen korjaus.
Lantala:	huono kunto (-)	Käyttökieltoon. Kunnostus edellyttää laajoja korjaustoimenpiteitä koko rakennukseen.
Sauna:	tyydyttävä kunto (-)	Vesikatteen uusiminen, julkisivujen ja ikkunoiden huoltokorjaukset.
Lämpökeskus:	rakennus välttävä kunto (-) sisätilat heikko kunto	Vesikaton uusiminen, julkisivujen ja ikkunoiden korjaukset, sisäpuoliset korjaukset, piipun kunnostus.
Muuntaja:	(ei arvioitu) (sr/11)	

Kartanopuisto

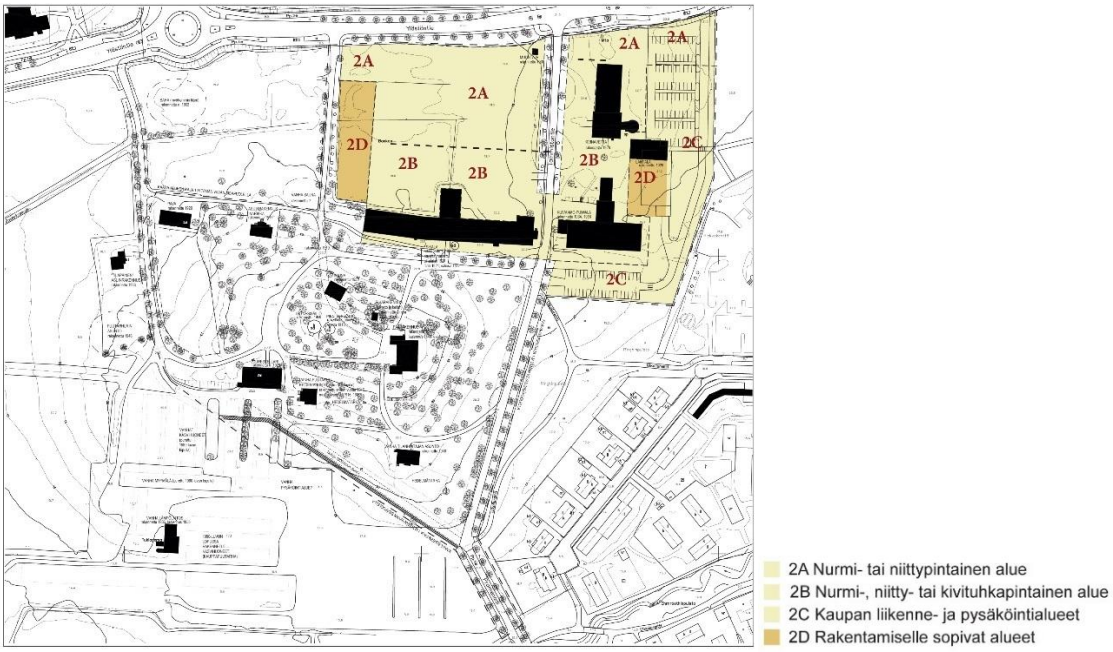
Maisemaselvitysten teon yhteydessä ei ole löydetty todisteita siitä, että kartanopihalle olisi koskaan laadittu puistosuunnitelmaa.

Asemakaavatyön yhteydessä kartanoalueen puut on inventoitu, niiden kunto on arvioitu ja tehty päätelmät säilyttämisestä.

Nykytilanteessa kartanoalueella hahmottuu neljän laisia osa-alueita: (1) puurivit ja -kujanteet, (2) talouspiha, (3) kartanon mäki ja (4) vanhojen kasvihuoneiden alue (Loci maisema-arkkitehdit Oy).

(1) Backaksen kartanon puurivit ja -kujanteet ovat eri aikakausilta. Ne ovat tärkeitä aluetta kehystäviä sekä kulkua, katsetta ja saapumista johdattavia elementtejä. Puurivit ja -kujanteet ovat hyvin eri-ikäisiä ja -kuntoisia. Alueen keskimmäinen puurivi (1B) on kartanon historiallinen saapumisreitti. Puurivit ja -kujanteet tulee säilyttää.

(2) Talouspiha-alueet muodostuvat vanhoista karja- ja talouspihoista sekä laitumista ja pelloista. Maisema näillä alueilla on ollut avoimena, viljelyskäytössä ja niittyinä, jo 1500-luvulta asti ja sen avoimena hoitamista tulee jatkaa. Näiden avointen maisematilojen yli avautuvat näkymät kohti Backaksen tunnusomaisia rakennuksia, jotka toimivat alueen identiteettiä luovina maamerkkeinä ympäröivään kaupunkiin.



(3) Kartanorakennuksen läheisyyteen puiston sisälle on sijoittunut muusta puistosta erottuvat alueet: hedelmätarha sekä kartanopiha. Kartanonmäen eteläreunaan sijoittuu vanha tielinja, jota pitkin aikoinaan saavuttiin etelän suunnata kartanolle. Tielinja ei nykyisin erotu maisemassa.

Yleisilmeeltään kartanonmäki on nykyisellään metsäinen, sillä puusto on paikoin tiheää. Puus-

ton kunto on paikoin huonoa ja se siten vaatii toimenpiteitä. Kartanonmäellä on useita maisemallisesti arvokkaita yksittäispuita.

Kartanon sisäänkäynnille johtanut vanha pääkulkureitti kivisikalan ja nk. ”Narikan” välistä on poistettu. Reitti on kulkenut hieman eri tavoin eri kartoissa, joten sen todellinen linja olisi syytä tutkia.

(4) Elannon kasvihuoneet purettiin 1980-luvun lopulla. Tätä ennen kasvihuoneiden kohdalla sijaitsi kasvimaa, taimilavoja sekä suuri kompostialue.

Virkistys

Vantaanjoen varren virkistysalueilla on suuri merkitys seudullisessa virkistyskäytössä ja niiden merkitys tulee edelleen kasvamaan ympäröivän maankäytön tiivistyessä. Backaksen kartanoa sivuaa eri kaupngisosia yhdistäviä ulkoilureittejä ja joki soveltuu hyvin esim. melontaan. Vantaanjoen varteen on Vantaanjoen ja Keravanjoen virkistyskäytön yleissuunnitelmassa (2003) esitetty kevyen liikenteen reitistöjä. Joen varrella sijaitsee merkittäviä luonto-, ulkoilu ja virkistysaluekokonaisuuksia, kuten Vantaankoski, Pitkäkoski, Ruutinkoski, Haltialan tila, Tammiston luonnonsuojelualue, Kartanonkosken liikuntapuisto ja Tuomarinkylän kartano ratsutalleineen.

Kartanon eteläpuolelle rakennettussa Kartanonkosken liikuntapuistossa on erilaisia urheilukenttiä ja skeittipaikkoja.

Liikenne

<u>Autoliikenne ja joukkoliikenne</u>

Kehäradan Aviapolis-asemalta Backaksen kartanolle on noin 2 kilometriä linnuntietä ja noin 2,5 kilometrin matka katuja pitkin.

Alue liittyy vanhaan Ylästöntiehen, jota on parannettu v. 2015 rakentamalla mm. uudet pysäkit ja Pakkalan puistotien kiertoliittymä.

Kaava-alueen lähimmät bussireitit kulkevat Ylästöntietä pitkin. Linjat 415 ja 573 vievät mm.

Aviapoliksen asemalle ja Lentoasemalle. Lisäksi linjoja kulkee Pakkalan puistotiellä (571, mm. Tikkurilaan ja 614, mm. Helsinki ja Ylästö) sekä Hagelstamintiellä (614 ja 615, mm. Helsinki, Aviapolis ja Lentoasema). Lentoasemantien kautta kulkee myös mm. linja 561 (Itäkeskus-Aviapolis).

Jalankulku ja pyöräily

Olosuhteet jalankululle ja pyöräilylle ovat hyvät. Etelästä tulee alueen halki Promenadin jatkeena yhteys, jonka säilyminen yleisessä käytössä tulee kaavassa turvata. Ylästöntien varrella on tien pohjoispuolella yhdistetty jalankulku- ja pyörätie. Tien eteläreunalla vastaava yhteys ei ole vielä jatkuva, mutta kaavavaraus on olemassa raitin myöhemmälle toteuttamiselle. Alueelle on myös ulkoilureittiyhteyksiä eri suunnasta, mm. Kartanonkoskelta.

Kartanoalueen liikennöinti

Nykyisin kartanoalueelle ajetaan Ylästöntieltä muuntamorakennuksen ja kivinavetan välistä, Pakkalantien liikenneympyrän länsipuolelta ja kivisikalan länsipuolitse.

Vesihuolto

Kaava-alueen pohjoisreunalla Ylästöntiellä on rakennettu vesihuoltoverkosto.

Vedenjakelu

Kaava-alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin. Tikkurilan painepiiri saa vetensä Helsingin Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta, josta vesi pumpataan Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta Tikkurilaan.

Alueen verkostopainetta ylläpidetään Hiekkaharjun vesitornilla, jonka ylin vedenpinnankorkeus HW = +80.00 m ja alin vedenpinnankorkeus LW = +72.00 m. Vesitornin varastotilavuus on 6 700 m^3.

Jätevesiviemäröinti

Kaava-alueen jätevedet laskevat Ylästön jätevedenpumppaamolle, josta ne johdetaan Veromiehen alueen runkoviemäriin. Jätevedet johtuvat lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti

Kaava-alueen hulevedet johtuvat alueen ojia pitkin Krakanojaan, joka laskee edelleen Vantaanjokeen.

Kaukolämpö ja sähköverkko

Kaukolämpö- ja sähköverkko ulottuvat alueelle.

Ympäristöhäiriöt

Melu

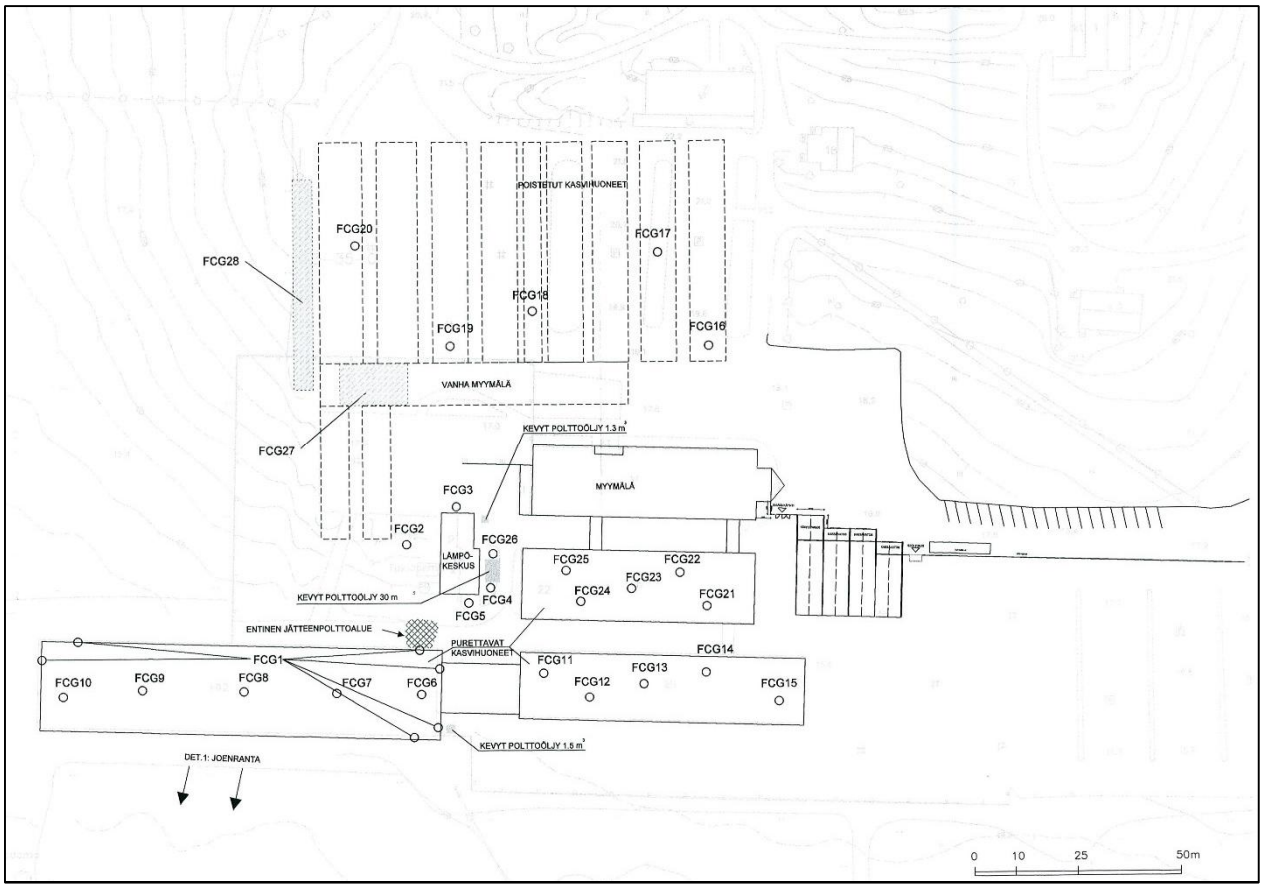
Alueella ei ole lentomelua. 55 dB:n liikennemeluvyöhyke ylettää Ylästöntien katualueen reunasta noin 30-60 metrin päähän asemakaavoitettavalle alueelle.

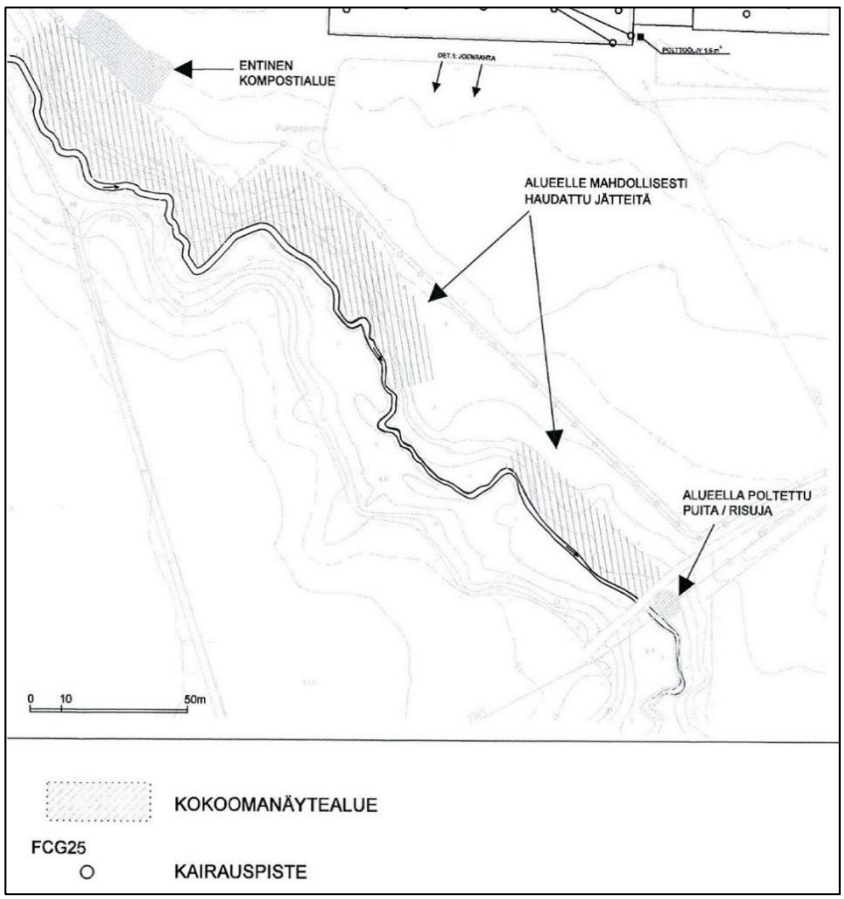
Pilaantuneet maat

Puretun kauppapuutarhan alueella tehtiin pilaantuneen maan kunnostustöitä syksyllä 2009 kasvihuone- ja myymälärakenteiden purun yhteydessä. Kunnostustöitä valvoi ja siitä raportoi FCG Finnish Consulting Group Oy (ent. FCG Planeco Oy). Vanhan lämpökeskuksen ympärillä oli öljyllä pilaantunutta maata, joka poistettiin nykyisen Uudenmaan ELY-keskuksen päätöksen YS1215 (UUS-2009-Y-432-114, 6.10.2009) mukaisesti. Maaperään ei jäänyt tavoitearvoja ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia. Lisätutkimuksissa alueelta ei löydetty uusia pilaantuneita alueita tai jätealueita. Toimenpidetarvetta nykytilassa ei ole.

Kunnostuksen yhteydessä tehtiin lisätutkimuksia kauppapuutarhan eteläpuolella sijaitsevalla ojanpientareella, jonne oli historiatietojen mukaan saatettu haudata jätettä. Alueelta todettiin haitta-ainepitoista maata, johon oli paikoin haudattu runsaasti jätettä (mm. kasvihuoneiden purkujätettä). Alueen maaperässä on todettu alemman ja ylemmän ohjearvon ylittäviä lyijy- ja sinkkipitoisuuksia sekä kynnysarvon ylittäviä arsenipitoisuuksia ja yksi DDT-DDD-DDE-summapitoi-suuden kynnysarvon ylitys. Haitta-aineista ja jätteistä ei aiheudu merkittävää ekologista tai terveydellistä riskiä eikä kulkeutumisriskiä ympäristölleen tai ihmisille nykytilassa. Jos maaperää kunnostetaan, saattaa haitta-aineita kulkeutua kaivun aikana lähiympäristöön ja vesistöön. Raportissa arvioidaan, että kunnostamisesta olisi enemmän haittaa kuin kunnostamatta jättämisestä.

Seuraavat kuvat: Otteet tutkimuspistekartasta, 17.9.2009, FCG Finnish Consulting Group Oy.





Asemakaavan alue yltää hieman kunnostetun kauppapuutarhan alueelle sekä Krakanojan varressa puiden ja risujen polttoalueelle ja alueelle, jonne mahdollisesti on haudattu jätteitä.

3.1.4 Maanomistus

Kartanoalueen maat omistaa HOK-Elanto.

3.2 SUUNNITTELUTILANNE

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 30.10.2000 päättämien (tarkistettu 1.3.2009) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden erityistavoitteena on, että asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei sijoiteta irralleen olevasta yhdyskuntarakenteesta. Alueidenkäytön suunnittelussa on edistettävä olemassa olevan rakennuskannan hyödyntämistä sekä luotava edellytykset hyvälle taajamakuvalle. Taajamia kehitettäessä on huolehdittava siitä, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia. Jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten on varattava riittävät alueet ja edistettävä niiden jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.

Alueidenkäytöllä edistetään kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä niiden alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä. Alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Näillä alueilla alueidenkäytön on sovelluttava niiden historialliseen kehitykseen.

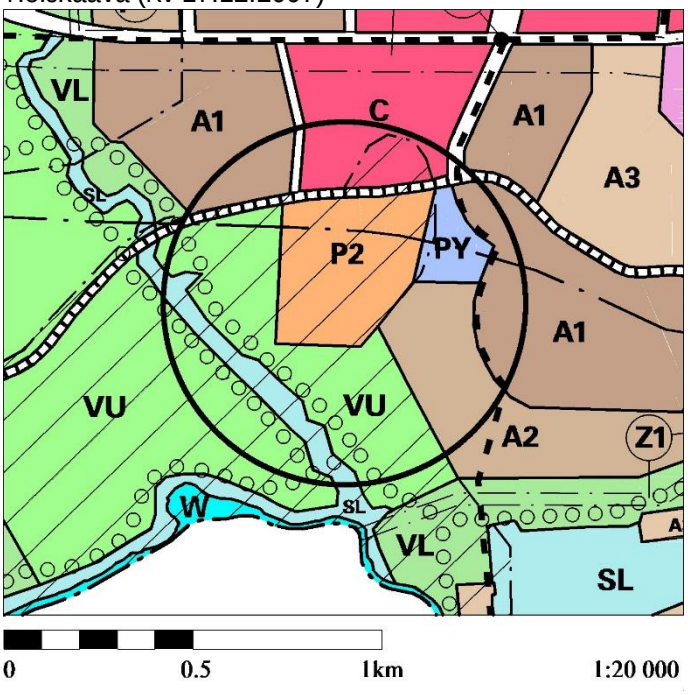
Helsingin seutua kehitetään kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena luomalla edellytykset riittävälle ja monipuoliselle asunto- ja työpaikkarakentamiselle, toimivalle

liikennejärjestelmälle sekä hyvälle elinympäristölle. Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen.

Maakuntakaava

Uudenmaan maakuntakaavassa (8.11. 2006) alue on taajamatoimintojen aluetta, ja kehäkaupungin kehittämisvyöhykettä. Suunnittelualue on kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue. Alueella sijaitsee kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeä entinen Kuninkaantie (nyk. Ylästöntie). Kaava-alueen etelä- ja länsisivulla sijaitsee virkistysalue ja viheryhteystarve. Alueen pohjoispuolella kulkee 400 kV:n voimalinja.

Yleiskaava (Kv 17.12.2007)



Kartanon mäki ja lähiympäristö on osoitettu palvelujen alueeksi (P2).

Alue varataan yksityisille ja julkisille palveluille. Alueella voidaan sallia asuin-, majoitus- ja ravitsemustiloja sekä näyttely-, koulutus-, virkistys- ja kulttuuritiloja. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

Backaksen pohjoispuolella on keskustatoimintojen aluetta (C) toimisto-, liike- ja palvelutiloille, asunnoille sekä keskusta-alueelle soveltuville työpaikkatoiminnoille. Kartanokoski ja Sandbacka ovat asuntoalueita (A1 ja A2).

Kartanon itäpuolella on julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY). Alueella on kansainvälinen koulu.

Kartanon länsi- ja eteläpuolella on urheilu- ja virkistyspalvelujen alue (VU) sekä ohjeellinen ulkoilureitti. VU-alue varataan urheilu-, virkistys- ja vapaa-ajan toiminnoille. Alueella sallitaan näihin toimintoihin liittyvä rakentaminen, ei kuitenkaan suurten urheilulaitosten rakentamista.

Länsiosassa on Krakanoja, joka on merkitty luonnonsuojelualueeksi (SL). Se on luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoitettava luonnonsuojelualue.

Kaava-alue on merkitty maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi (viivoitus), jonka maisemakuvaa on suojeltava. Rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakenteet, rakennukset pihapiireineen tai puistoineen sekä maisemallisesti merkittävät kujanteet, pensasaidanteet ja yksittäispuut on säilytettävä. Alueella tapahtuva rakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa alueen maisemallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että rakentaminen sijoitukseltaan, mittasuhteiltaan, tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä.

Ylästöntie on historiallinen tie.

Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa.

Asemakaava

Suunnittelualueella ei ole asemakaavaa lukuunottamatta asemakaavalla poistettavaa katualueen rajaa liikenneympyrän kohdalla Ylästöntiellä.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Kartanon rakennuksia ja lähiympäristöä koskeva suojelupäätös

Kartanon rakennuksia ja lähiympäristöä koskeva suojelupäätös on tehty Uudenmaan ympäristökeskuksessa (nyk. Uudenmaan ELY-keskus) vuonna 1998, mutta sitä ei ole toistaiseksi vahvistettu Ympäristöministeriössä. Suojeluasia on tullut vireille 17.10.1995 ympäristökeskuksen aloitteesta. ”Narikka”-asuintaloa koskevan purkamislupahakemuksen yhteydessä Uudenmaan ympäristökeskus asetti 16.11.1995 tilalla sijaitsevan asuinrakennuksen toimenpidekieltoon.

Päätöksen mukaan: ”Uudenmaan ympäristökeskus [nyk. ELY] on määrännyt Backaksen kartanon rakennusryhmän ja aluekokonaisuuden suojeltavaksi päätöksen liitteenä olevalla kartalla osoitetulla alueella. Suojeltavia rakennuksia, joita ei saa purkaa, ovat kartanon päärakennus, tilanhoitajan asuinrakennus, puutarhan asuinrakennus, narikka/asuinrakennus, idätysrakennus/juurrutuskellari, paja, sysivaja/puuliiteri, kivisikala, kivinavetta, pihatto-sikala, kuivuri-puimala ja muuntajarakennus.”

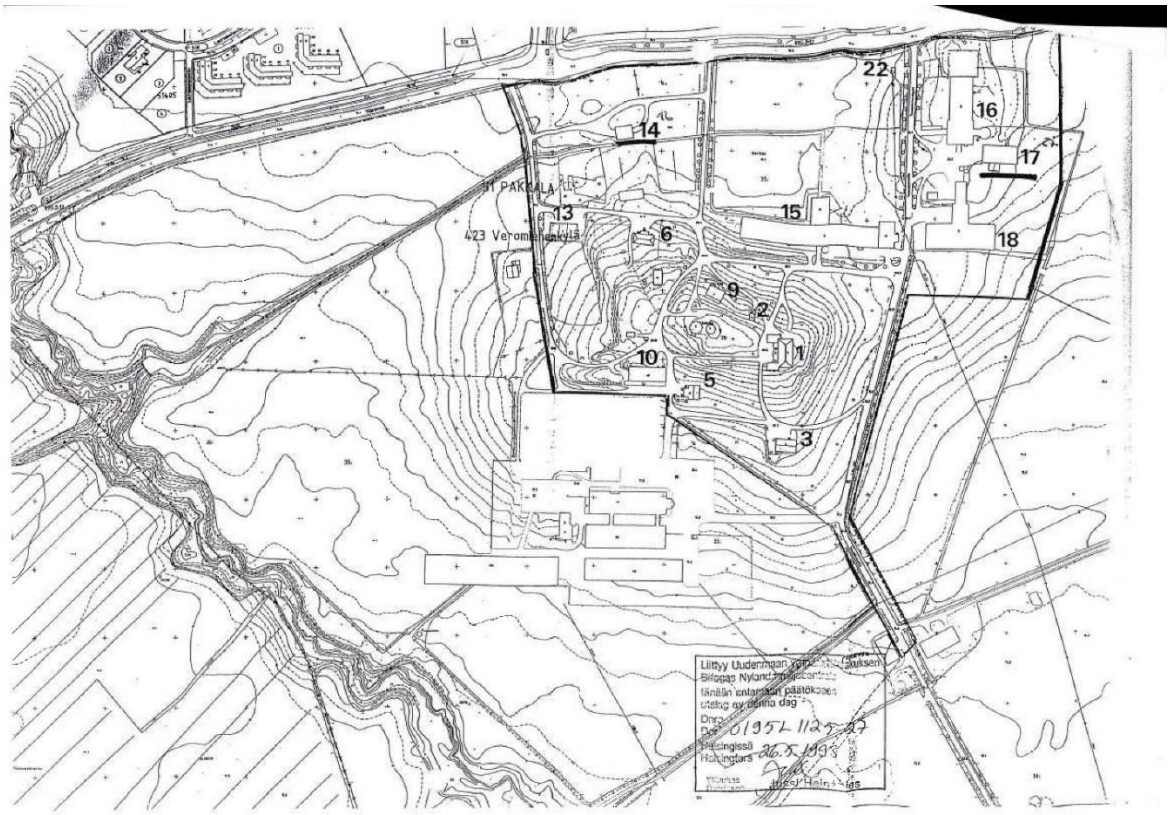
Uudenmaan ympäristökeskus antoi samalla seuraavat suojelumääräykset:

1. Kartanon rakennuksia, puistoa ja puukujanteita tulee hoitaa ja käyttää niin, että niiden kulttuurihistoriallinen arvo säilyy.
2. Rakennusten ulkoasun korjauksissa tulee käyttää alkuperäistä vastaavia materiaaleja ja mahdollisten muutosten tulee olla ennallistettavia.
3. Rakennusten käytön mahdollisesti vaatimat muutokset ja lisärakentaminen tulee toteuttaa Museoviraston hyväksymällä tavalla.
4. Museovirastolla on oikeus antaa tarkempia ohjeita suojelumääräysten soveltamisesta ja myöntää niistä vähäisiä poikkeuksia.

Ympäristöministeriö ei vahvistanut Uudenmaan ympäristökeskuksen rakennussuojelupäätöstä, koska YM katsoi, että ”alueen asemakaavoituksen käynnistyttyä alueen suojelu ja säilymisen turvaaminen on mahdollista maankäyttö- ja rakennuslain nojalla. Asemakaavoituksella voidaan paitsi turvata alueen kulttuurihistorialliset arvot ja kehittää alauetta kestävästi siten, että Backaksen alue säilyy elävänä ja toimivana kulttuuriympäristönä. Alueen kestävä ja hyvin suunniteltu käyttö tulee sekä rakennusten, pihan että puiston säilymistä. Alueen asemakaavoituksessa on syytä ottaa huomioon Uudenmaan ympäristökeskuksen rakennussuojelupäätöksen tavoitteet.”

Ympäristöministeriö totesi myös, että ”Backaksen kartanon aluekokonaisuus on kulttuurihistoriallisen merkityksensä vuoksi sellainen kansallisen kulttuuriperinnön säilyttämiseksi suojeltava kohde, jota rakennussuojelulain 1 ja 2 §:ssä takoitetaan. Backas – Elannon suurtila -alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY) ja Backaksen kartano sisältyy valtakunnallisesti arvokkaaseen Vantaanjokilaakson maisema-alueeseen. Lisäksi Backaksen kartano-aluetta sivuava Suuri Rantatie on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY)”.

Suojelupäätökseen liittyy karttaliite, jossa kartanonmäen rakennukset on numeroitu. Rakennus nro 14, saha, on palanut ja nro 17, lantala, on romahtamaisillaan. Rakennuksia nro 2, kellari, ja nro 9, sauna, sekä numeroimattomia vesisäiliöitä Uudenmaan ympäristökeskus (Uudenmaan ELY-keskus) ei esitä suojeltaviksi.



Uudenmaan ympäristökeskuksen päätökseen 26.5.1998 liittyvä kartta, jossa kartanoalueen rakennukset on numeroitu.

Museoviraston delegointipäätökset

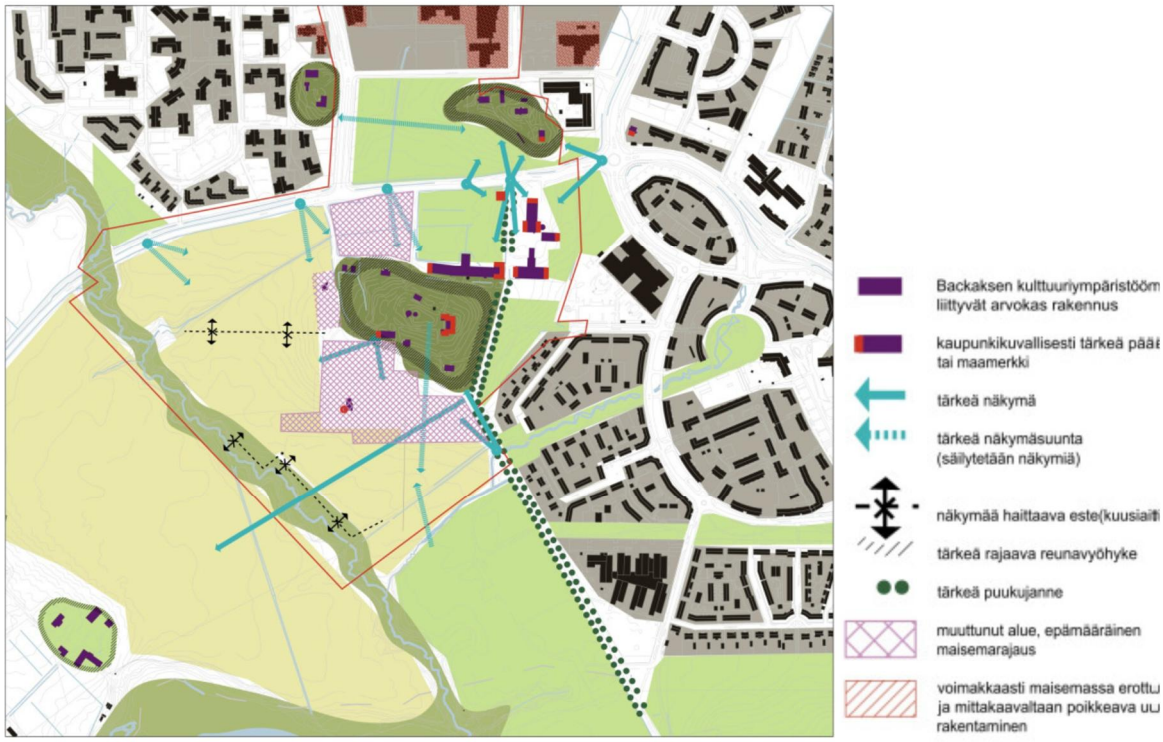
Museovirasto on delegoinut vuonna 2008 rakennusperintöä ja maisemaa koskevat sekä vuonna 2012 arkeologiaan liittyvät asiat Vantaan kaupunginmuseolle.

Tilapäinen paviljonki: Backaksen päiväkoti-koulu

Pakkalan oppimis- ja informaatiotalon POINT:n (mm. kansainvälinen koulu ja päiväkoti) tontille Hagelstamintien varteen (Hagelstamintie 1) on rakenteilla tilapäinen paviljonkirakennus. Rakennus asettuu POINT:n nykyisen rakennuksen pohjoispuolelle.

Länsi-Pakkalan yleissuunnitelma

Vuonna 2012 laadittiin Länsi-Pakkalan yleissuunnitelma (Serum Arkkitehdit), joka käsitti Backaksen kartanon maat sekä Yläströntien pohjoispuolella olevan, rakentamattoman alueen. Työssä tarkasteltiin mm. kartanokukkulan asemaa maisemassa ja uudisrakentamisen sijoittumista. Tavoitteena oli, että kartanon ydinalue edelleen hahmottuu omana maisemallisenakokonaisuutena. Raportin analyysikartassa tarkasteltiin näkymiä kohtikartanon ydinaluetta ja sieltä ulos, korostettiin tärkeitä ”näkymäsektoreita” ja olennaisia näkymäakseleita. Niiden säilyttäminen ja selkiyttäminen oli suunnittelun lähtökohtana.



Analyysikartta /Serum Arkkitehdit 2012

Länsi-Pakkalan yleissuunnitelma, näkymä etelästä /Serum Arkkitehdit 2012. Kuvassa näky, kuinka Backaksen kartano-alue erottuu omana saarekkeenaan täydentyvän kaupunkirakenteen ympäröimänä. Kartanon ympärillä on avointa tilaa.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET

Asemakaavatyö 511800 otettiin kaupunkisuunnittelun työohjelmaan keväällä 2013 (kaupunkisuunnittelulautakunta). OAS on päivätty 20.5.2013.

4.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

4.3.1 Osalliset

- alueen maanomistajat,
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset),
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset,
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia,
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäyttötoimi (yrityspalvelut, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, tekninen toimiala), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo,
- muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, HSL ja Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes.

4.3.2 Vireilletulo

Ilmoitus kaavoituksen vireille tulosta tehtiin 20.5.2013 työnumerolla 511800. Asemakaavatyön aloittamisesta on tiedotettu Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62 §) alueen maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Viranomaisyhteistyö

MRL 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu on pidetty 24.4.2013.

Kaavatyötä edelsi myös Ympäristöministeriön koolle kutsuma viranomaisneuvottelu 8.11.2012, jolloin keskusteltiin Backaksen kartanon suojelun järjestämisestä ja jatkotoimenpiteistä.

Asemakaavatyötä esiteltiin Uudenmaan ELY-keskukselle myös 15.11.2017. ELY totesi, että rakennussuojelutavoitteiden huomioon ottaminen on toteutettu viranomaisen tavoitteiden mukaisesti, mukaan lukien näkemäkiila Haltialan kartanolle.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Mielipiteet pyydettiin 24.6.2013 mennessä (MRL 62§) ja niitä saatiin 12 kappaletta. (*Kursivoidut* toiveet ja näkemykset toteutuvat asemakaavaehdotuksessa. Tämä asemakaava ei sisällä uusia asumisen alueita, joten asumiseen liittyviä mielipiteitä ei tässä asemakaavassa voida huomioida.)

1. Museovirasto 14.6.2013

Rakennusten tarkkuusinventointi tulee suorittaa kaavasuunnittelua varten.

2. Asukasmielipide 28.5.2013

Alueelle tulisi kaavoittaa mahdollisimman paljon asuntoja, mm. lämpökeskus voitaisiin muuttaa asunnoiksi. *Kartanon miljöö ja alueen kulttuurimaisema* tulee huomioida suunnittelussa.

3. Asukasmielipide 7.4.2013

Asukkaiden osallistaminen huomioitava, alustavaa tietoa rakennettavasta neliömäärästä. Mikä on Länsi-Pakkalan yleissuunnitelman status? Ja se tulisi löytyä Vantaan nettisivuilta.

4. Asukasmielipide 5.6.2013

Matonpesupaikka alueelle, Siltayhteys Haltialan puolelle, *lähiviljelypalstoja*

5. Asukasmielipide 7.6.2013

Lystimäen kokonaisuus tulisi liittää kaavasuunnitelmaan.

Alueelle maauimala.

6. Kartanonkosken Martat 11.6.2013

Viljelypalstoja asukkaiden käyttöön.

Tiloja yhdistyksille sekä nuorisolle. Vantaan aikuisopiston opetusta sekä opetustiloja Backaksen kartanoalueelle.

7. Taloyhtiö 23.6.2017

Alueelle tulisi suunnitella *monimuotoista toimintaa, kuten ravintola- ja matkailupalveluja, koulutus- ja majoitustoimintaa, kulttuuritiloja sekä mahdollisuudet lähiviljelyyn*.

Peltoaluetta tulisi jakaa viljelypalstoiksi, joita vuokrataan lähiseudun asukkaille.

8. HSY 20.6.2013

Asemakaava ei edellytä näillä näkymin yleisten jo rakennettujen vesijohtojen ja viemäreiden lisärakentamista tai siirtämistä.

9. Asukasmielipide (puhelinsoitto)

Sikalan käyttöä tulisi tutkia asumiseen.

Alueelle tulisi tehdä erilaisia asumisvaihtoehtoja. Nuoriso tulee huomioida suunnittelussa. Naapurialueen asukkailta löytyy kiinnostusta vanhojen rakennusten säilyttämiseen ja kunnostamiseen asuinkäyttöön.

10. Vantaan kaupunginmuseo 20.6.2013

Alueella tapahtuva *rakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa maisemallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin*.

Alueelle rakennettaessa tai tehtäessä muutoksia olemassa oleviin rakennuksiin on huolehdittava siitä, että *rakentaminen sijoitukseltaan, tyyliltään ja materiaaleiltaan sopeutuu ympäristöönsä*.

11. Vantaan Energia 26.6.2013

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan muuntamon ja maakaapeleiden sijainti.

Mikäli muuntamoa ja maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkon osalta ei huomioitavaa.

12. Asukas 23.9.2013

Tulisi järjestää myös *nähtävilläolo- ja kommentointikierros asemakaavaluonnoksesta*, missä vaiheessa voi vielä esittää aidosti alueen kehittämisideoita.

Kartanonkosken alueella on huutava pula tilavista perheasunnoista. Alueelta puuttuvat täysin 120-200 neliöiset perheasunnot… Kaavoitetaan siis Backaksen kartanomiljöön pohjois- ja eteläpuolelle omakotitontteja sekä townhouse-asumista!

Tulisi tutkia tässä yhteydessä esim. skeittipuiston rakentamista urheilu- ja virkistyspalvelujen alueelle (VU).

Työn kuluessa järjestettiin 15.4.2015 POINT:issa kaksi työpajaa, joista toinen oli kansainvälisen koulun oppilaille ja toinen asukkaille. Työpajoissa oli oppilaita 40 ja aikuisia 31.

Oppilaiden toivelistan kärjessä olivat *kauppa*, *veden hyödyntäminen* alueella esim. uintimahdollisuutena, asunnot, urheilukeskus, *leikkipuisto ja puisto*.

Aikuiset halusivat *puistoa, viljelypalstoja, hedelmäpuita, lähikauppaa*, uintipaikkaa (maauimala), melontapaikkaa, *tanssipaikkaa, pulkkamäkeä* – ja paljon muuta.

4.4. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2018 – 2021 strategia (Kv 11.12.2017):

Strateginen painopiste on kaupunkirakenteen eheyttämisessä ja keskustojen tiivistämisessä joukkoliikenteen runkolinjojen varsille. Kestävä kehitys on hyvien elinmahdollisuuksien turvaamista nykyisille ja tuleville sukupolville. Ratkaisuissa ja päätöksenteossa huomioidaan ekologiset näkökulmat ja oikeudenmukaisuus sekä pidetään talous tasapainossa.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)

- Maanhankinta on ennakoivaa sekä kaupungin ja asukkaiden edun mukaista.
- Maa- ja asuntopolitiikka on seudullisesti vastuullista ja asetettujen tavoitteiden mukaista.
- Asuntotuotanto on monipuolista ja sosiaalisesti kestävää. Asukkaille löytyy tarpeita sekä maksukykyä vastaava koti.
- Maankäyttöä ja palveluverkkoa suunnitellaan kokonaisvaltaisesti.
- Sujuva kaupunkisuunnittelu luo mahdollisuudet viihtyisille asuinalueille, monipuoliselle asuntotuotannolle ja menestyksekkäälle yritystoiminnalle.
- Rakentaminen painottuu keskuksiin, raideliikenteen yhteyteen ja olemassa olevaan infrastruktuuriin.
- Maankäyttösopimuksia käytetään aktiivisesti maa- ja asuntopoliittisten tavoitteiden toteuttamisessa.
- Asuinalueet ovat turvallisia, viihtyisiä ja sisältävät asukkailleen rakkaita paikkoja. Vantaalla on hyvä elää.
- Tontteja luovutetaan monipuolisesti asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin.
- Maaomaisuutta hallitaan järkevästi ja kustannustietoisesti.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015:

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Säilytämme viherrakenteen vahvana osana kaupungin kehittämistä.
- Arvostamme arkkitehtuuria ja rakennusperintöä.
- Varmistamme pyöräilyn laatukäytävien toteutumisen.
- Säilytämme ja luonnonmukaistamme vesistöjä ja yhdistämme rannoilla ihmisten toiminnan sekä luonnon ja kulttuurimaiseman suojelun.

Hakijan tavoitteet

HOK-Elannon tavoitteena on kaavoittaa kartanonmäen ympäristöön tiivis, elävä, nykyaikainen ja ympäristöön sopiva asuinalue. Suunnittelussa otetaan huomioon alueen arvokas historia ja muut erityispiirteet. Lisäksi tutkitaan mahdollisuudet sijoittaa alueelle päivittäistavarapalveluita.

Kartanon pihapiiriin ja olemassa olevien rakennusten alueelle on tavoitteena kaavoittaa päiväkoti-, majoitus-, hyvinvointi-, ravintola- ja koulutustoimintoja. Kartanonmäelle haetaan myös lisärakentamisoikeutta, joka mahdollistaisi eri toimintojen kehitämisen suojeltavien rakennusten kanssa. Suojelun osalta pyritään kohtuullisiin ja rakennusten toimintaa aktivoiviin ratkaisuihin.

Tavoitteena on asemakaava, jonka voimaantulon myötä aluetta voidaan kehittää pitkäjänteisesti, useammassa rakennus- ja kunnostusvaiheessa. Tavoitteiden pohjalta hakija on hahmotellut Backaksen kartanoalueen käyttöä oheisen suunnitelman mukaisesti. Rakennusoikeuden määrää ja tonttitehokkuutta on tarkasteltu viereisen Kartanokosken mukaan. Arvokas kartanoalue ja keskeinen sijainti antavat mahdollisuuden yhtenäisen ja korkealaatuisen asuinalueen muodostamiselle.

4.4.2 Muut tavoitteet

Suojelutavoitteet

Ympäristöministeriön ja Uudenmaan ympäristökeskuksen/Uudenmaan ELY-keskuksen päätöksen mukaisesti kartanonmäki rakennuksineen suojellaan. Rakennusten ja puuston kunto selvitetään työn kuluessa. Vanhat, historialliset kulkureitit otetaan huomioon. Asemakaavaan suojelumerkinnät pyritään saamaan mahdollisimman yksiselitteisiksi ja täsmällisiksi.

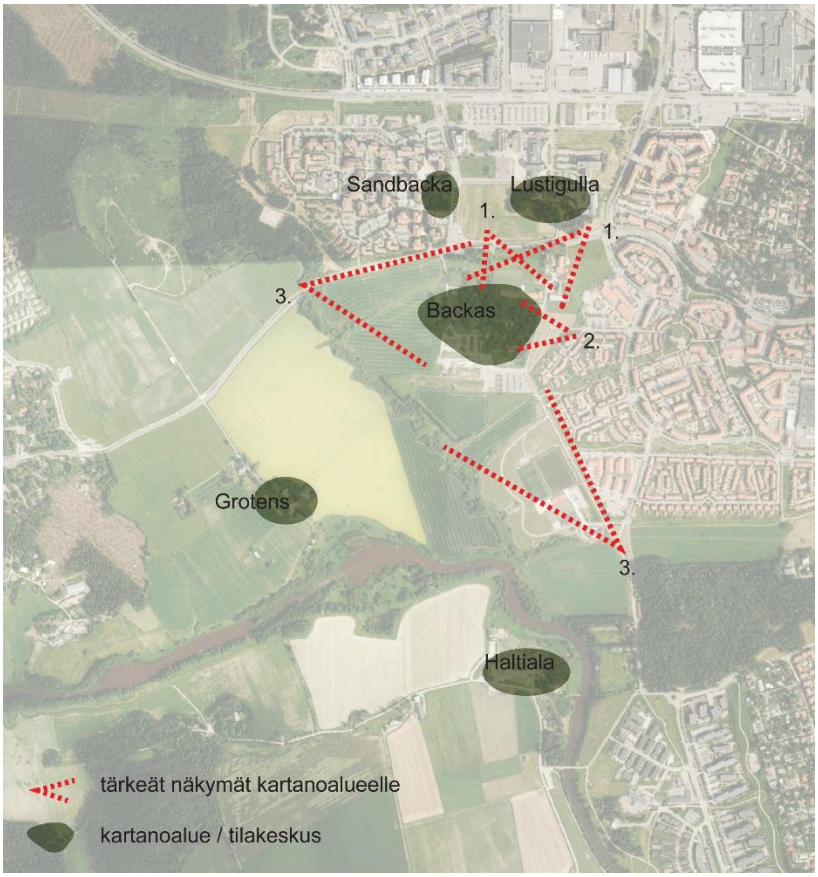
Vantaan virtavesiselvitys 2010-2011 oli Vantaan ympäristölautakunnassa 12.12.2012 (§ 8) tiedoksi. Lautakunta halusi edistää Krakanojan luonnonsuojelualuevarauksen rauhoittamista.

Maisemalliset tavoitteet

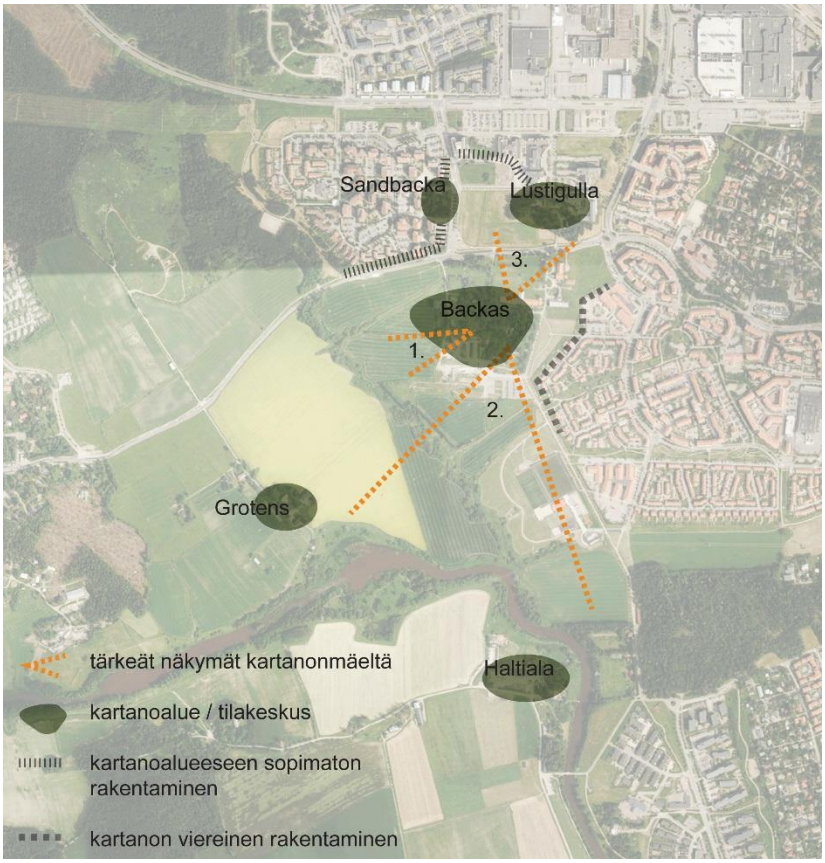
Koko alueen suunnittelun lähtökohtana on valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön status (RKY).

Rakentamisen näkökulmasta huomioon otettavia asioita ovat kartanomäkeä kiertävä avoin maisematila sekä näkemäakselit, jotka sitovat kartanon historialliseen kontekstiin ja valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuurimaisemaan. Jälkimmäisiä ovat mm. näkymät Lustikullasta kartanolle ja kohti avointa peltomaisemaa, näkymät Backasta lähestyttäessä eri suunnilta sekä näkymät peltoaukean yli kartanoilta toisilleen (Backas, Haltiala, Petas – Grotens). Kartanonmäen tulisi edelleen hahmottua maisemassa.

Työn kuluessa selvitetään kartanomäen asema suurmaisemassa ja oleelliset, säilytettävät näkymät niin kartanolta maisemaan kuin maisemasta kartanolle. Uusi rakentaminen sovitetaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön.



Tärkeät näkymät kartanoalueelle
/Loci maisema-arkkitehdit Oy



Tärkeät näkymät kartanonmäeltä
/Loci maisema-arkkitehdit Oy

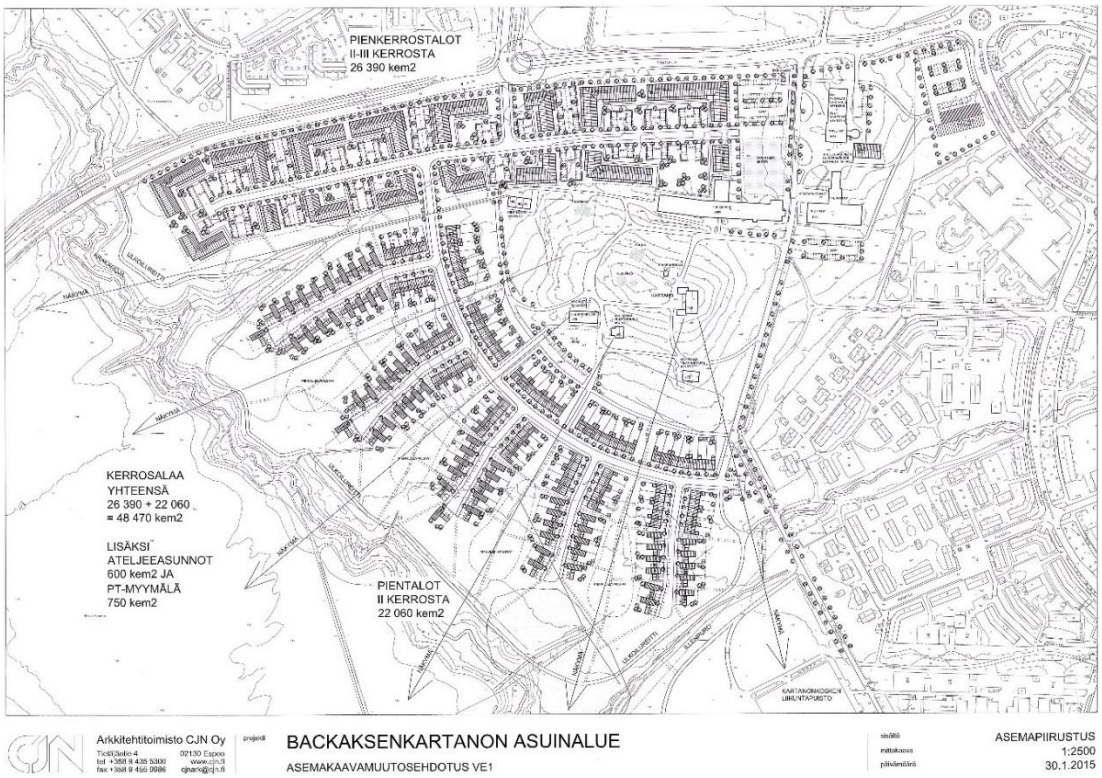
4.5 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT JA NIIDEN VAIKUTUKSET

Asemakaavatyön alussa HOK-Elannon konsulttina toimi CJN Arkkitehtitoimisto Oy, joka hahmotteli Backaksen kartanon maille asuinaluetta. Samalla haettiin paikkaa myös pienelle kaupalle.

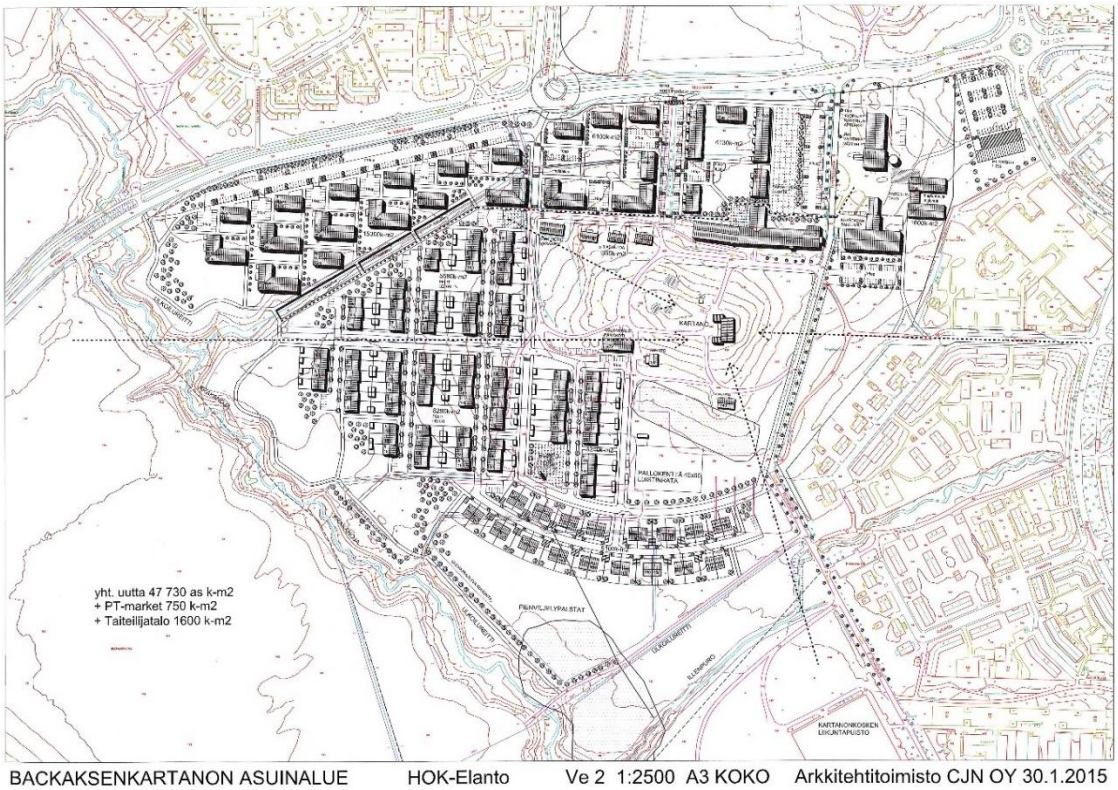
1. Asuntoja kartanon ympärille maksimimäärä
   Ensimmäisissä luonnoksissa (kuvat VE1 ja VE2) uutta kerrosalaa esitettiin noin 50 000 k-m^2. Raskain rakentaminen, asuinkerrostalot, olivat asettuneet Ylästöntien varteen, ja pientalot kartanomäen etelä- ja länsipuolelle. Lähikauppa olisi Ylästöntien ja Hagestamintien kulmassa koulun tontilla.

   Suunnitelmista todettiin, etteivät ne ota huomioon valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY) eivätkä valtakunnallisesti arvokkasta Vantaanjokilaakson maisema-aluetta, joiden osa Backaksen kartanonmäki on. Uudisrakentamisen määrää pidettiin liian suurena. Kartanoalue ei korostuisi arvokkaasti asuinalueen keskellä.

   Maaperäselvitysten perusteella todettiin, että rakentamiseen soveltuva maaperä on lähimmillään lähes 100 metrin päässä Krakanojasta. Ulkoilureitti voidaan rakentaa hieman lähemmäs.



Asuntoja maksimimäärä VE1



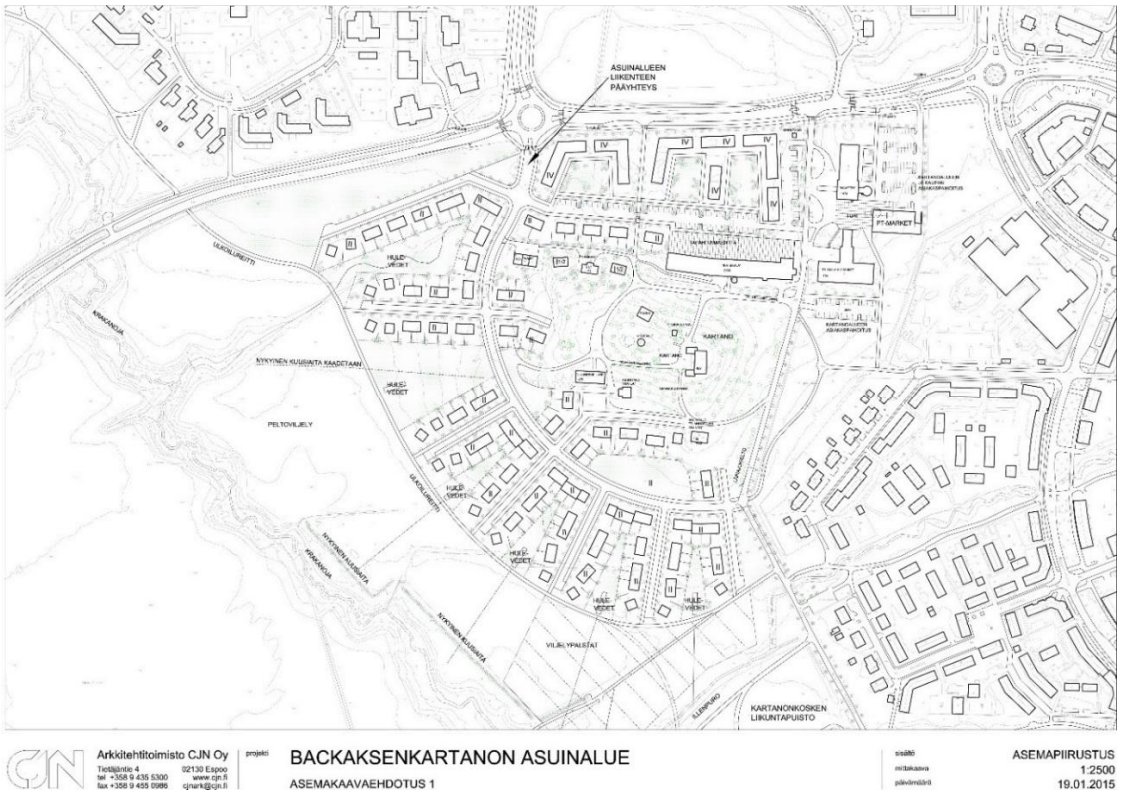
Asuntoja maksimimäärä VE2

2. <u>Asuntoja kartanon ympärille hillitymmin</u>
   Uudisrakentamisen määrää vähennettiin noin 30 000 k-m^2:iin. Ylästöntien varteen esitettiin kerrostalorakentamista ja kartanomäen etelä- ja länsipuolelle sekä osin kartanomäellekin

pientalorakentamista. Kauppa sijoittuisi navetan ja puimalan välille huonokuntoisen lantalan paikalle.

Asuinalueen liikenne kulkisi liikenneympyrän kautta uudelle kadulle ja kartanon liikenne Promenadin kautta. Kaupalle olisi oma liittymä navetan itäpuolelta.

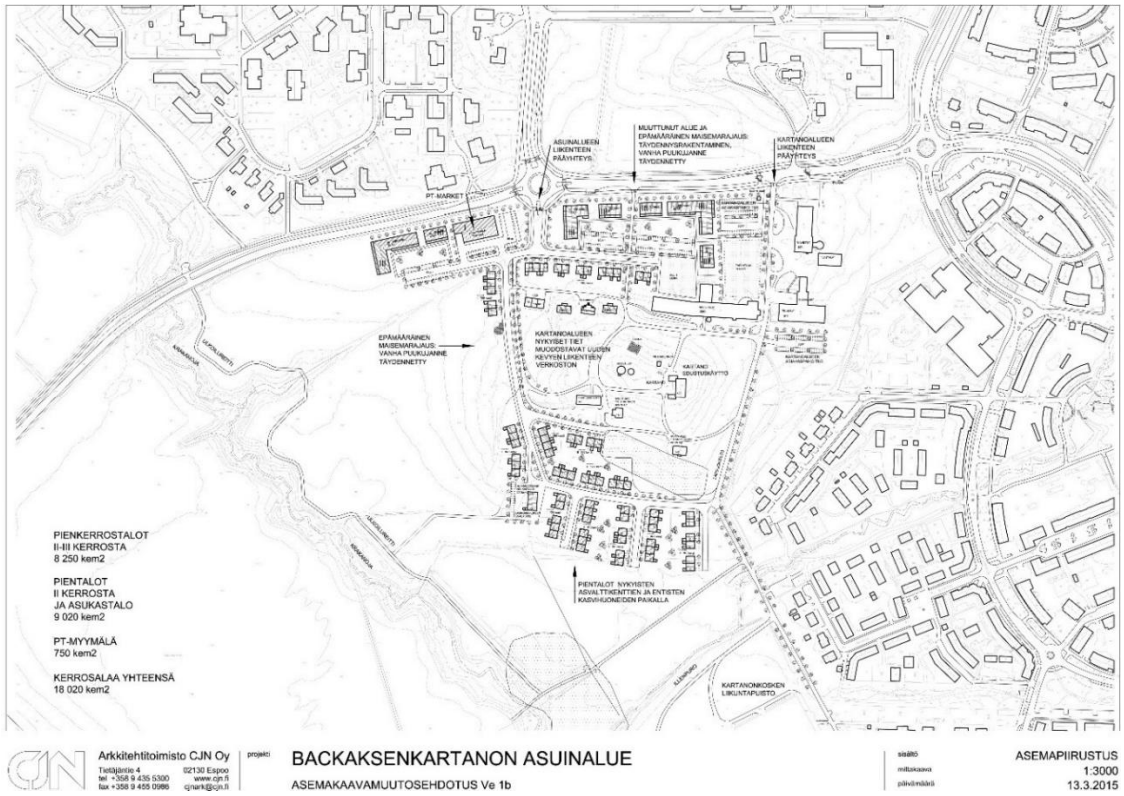
Suunnitelmasta todettiin, että kaupan sijainti on muuten hyvä, paitsi että rakennus voisi sijaita samansuuntaisesti kuin navetta, jolloin avoin tila ”virtaa” paremmin kartanokokonaisuuden itäpuolitse. Kartanopuiston rajautumista pidettiin epämääräisenä, koska asuinpihat tunkeutuvat mäkeen. Kerrostaloja pidettiin irrallisena elementtinä ja niiden tueksi kaivattiin Ylästöntien pohjoispuolen maankäytön hahmottamista.



Asuntojen määrä hillitympi

3. Asuntoja kartanon ympärille vähiten
Seuraavissa luonnoksissa (VE1ja VE2) rakentamisen määrä oli noin 20 000 k-m^2. Kaupalle etsittiin paikkaa nyt myös liikenneympyräristeyksen läheltä Ylästöntien varrelta. Korkein rakentaminen on edelleen Ylästöntien varressa. Entisten kasvihuoneiden tilalla on pientalorakentamista. Länsi-Pakkalan yleissuunnitelman mukaisesti sikalan itäpäädyn eteen ei esitetty uudisrakentamista, koska komean tiilipäädyn näkymistä Ylästöntien ja Lustikullan suuntaan pidettiin tärkeänä.

Vanhojen, suojeltavien rakennusten näkymistä maisemassa ja kartanolta ja kartanolle avautuviä näkemäakseleja pidettiin edelleen puutteellisena. Ajoneuvoliikenteen ohjaamista Promenadille, joka on Aviapolis-alueen kävely- ja pyöräilyselvityksessä 2012 esitetty kehitettäväksi pääreitiksi, pidettiin ongelmallisena.

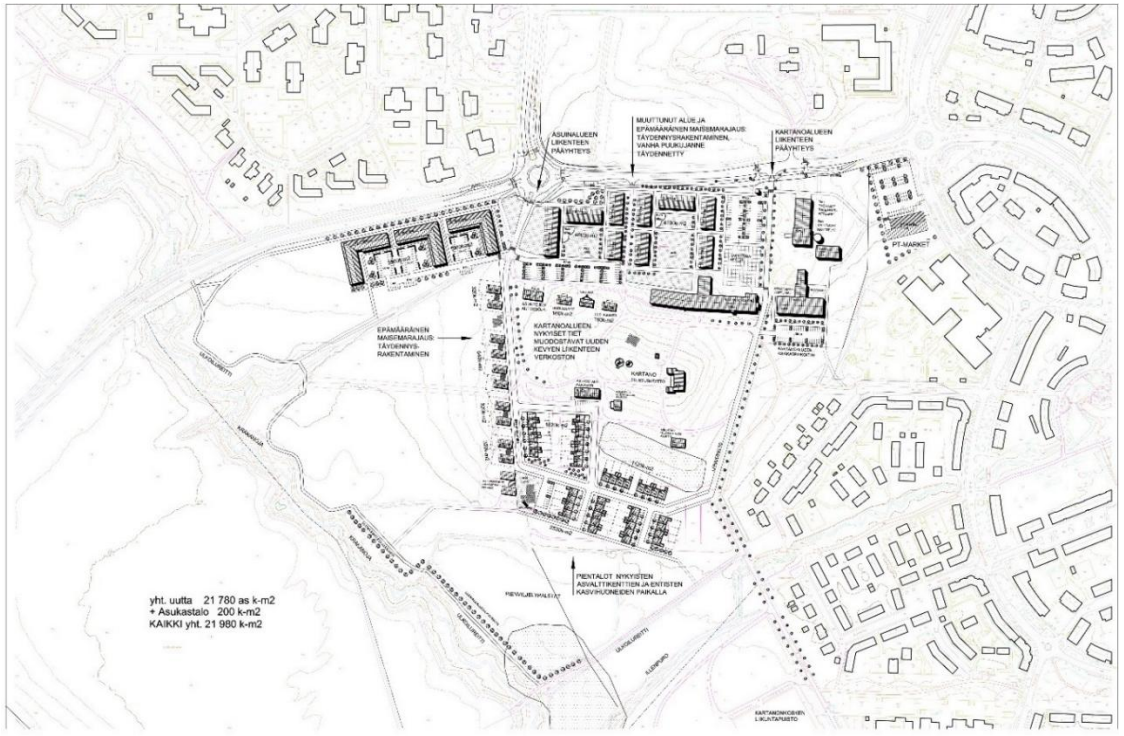


Arkkitehtitoimisto CJN Oy
Tietäjäntie 4 02130 Espoo
tel +358 9 435 5300 www.cjn.fi
fax +358 9 455 0986 cjnark@cjn.fi

projekti: BACKAKSENKARTANON ASUINALUE
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS Ve 1b

sisältö: ASEMAPIIRUSTUS
mittakaava: 1:3000
päivämäärä: 13.3.2015

Asuinrakentamisen määrä pienin VE1



Arkkitehtitoimisto CJN Oy
Tietäjäntie 4 02130 Espoo
tel +358 9 435 5300 www.cjn.fi
fax +358 9 455 0986 cjnark@cjn.fi

projekti: BACKAKSENKARTANON ASUINALUE
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS Ve 2a

sisältö: ASEMAPIIRUSTUS
mittakaava: 1:3000
päivämäärä: 13.3.2015

Asuinrakentamisen määrä pienin VE2

4. Backaksen kartanon suojelukaava

Esitettyjen suunnitelmien perusteella näytti siltä, että asuinalueen ja etenkin Ylästöntien varren kerrostaloalueen suunnittelu tarvitsisi tuekseen laajemman alueen tarkastelua, jotta kaupunkirakenteen reuna saataisiin parhaalla mahdollisella tavalla ratkaistua ja jotta valtakunnalliset maisemalliset ja kulttuuriympäristön kannalta tärkeät tavoitteet toteutuisivat. Se tarkastelu päätettiin jättää myöhempään vaiheeseen.

Ympäristöministeriön taholta on kiirehditty erityisesti ns. suojelukaavan valmistumista. Backaksen kartanon mäkeä puistoineen ja rakennuksineen koskevaan asemakaavaan sisältyy myös lähikaupan sijoittaminen alueelle ja alueen tulevia toimintoja tukevan uudisrakennuksen sijoittaminen sekä puistoa siltä osin, kuin ns. näkemäakselit edellyttävät.

Kartanonmäen ja mahdollisen uudisrakentamisen suhdetta on arvioitu suojelunäkökulmista käsin. /Loci Maisemaarkkitehdit Oy.

4.5.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Suojelukaavan ratkaisujen perustelut:

1. Suojelu

- Uudenmaan ympäristökeskuksen (nyk. ELY) päätöksen mukaiset rakennukset suojellaan lukuun ottamatta sysivajaa/liiteriä, joka on palanut, ja lantalaa. Lisäksi suojellaan kellari ja vanhempi vesisäiliö. Kivisikalan puurakenteista osaa ei suojella; sen voi korvata uudisosalla.
- Kartanomäen puistosta suojellaan muutama edustava puuyksilö ja puurivejä. Suojeltavat puut on luetteloitu selostuksen lopussa

- Näkemäakselit kartanonmäeltä maisemaan etelään ja länteen ovat osa suojelutavoitteiden toteutumista.
- Historialliset tiet, Karttatie ja Promenadi, osoitetaan suojelumerkinnöin.
- SR-alue rajataan siten, että kartanomäen etelälaidalla kulkenut vanha tie, joka näkyy pienenä kohoumana maastossa edelleen, jää suojelualueen osaksi.

2. Uudisrakentaminen

- Uudisrakentaminen sijoitetaan kartanonmäelle siten, että se tukee suojelupyrkimyksiä
- Suunnittelun lähtökohtana on kartanokukkulan maisemasiluetin hallitsevan aseman säilyttäminen. Kartanomäkeä kiertävä avoin maisemamatila on tärkeä.
- ”Narikan” ja pajaan väliin osoitetan uudisasuinrakennuksen paikka, sillä näillä kohdin on joskus ollutkin rakennuksia.
- Tulevilta käyttötarkoituksiltaan haastellisen kivisikalan länsipuolelle sijoitetaan uudisrakennus, johon sijoittuvat toiminnot voivat tukea sikalan käyttöä. Se rajaa entistä talouspihaa länsipuolelta, mutta kuitenkin niin, että Ylästöntietä lännestä lähestyville avautuu komea näkymä kartanon rakennuksille.
- Kauppa sijaitsee purettavan lantalan paikalla siten, että avoin tila yhä ympäröi sen itäpuolitse.
- Kaupan pääovi avautuu länteen, mikä ohjaa asiakasvirtoja samalla aktivoimaan navetan ja puimalan käyttöä.

3. Liikkuminen

- Promenadi osoitetaan osittain puistoksi. Osa on suojelualueella (SR) kartanoalueella liikkumisen yksinkertaistamiseksi.
- Ylästöntien uudesta liittymästä, alueen itälaidalta, järjestetään kaupan asiakas- ja huoltoajo, kartanoalueen ajoreitit sekä kulku pysäköintialueelle.
- Suunnitelma ei ole esteenä järjestää koulun (POINT) suuntaan on tulevaisuudessa jalankulkuyhteys.
- Ylästöntien liikenneympyrästä osoitetaan alueelle uusi katu, Pitokartanontie.
- Kaupungin tavoite pyöräilyn laatukäytäväreitistön luomisesta on osa asemakaavaa: pyöräilyn laatukäytävä sijoittuu eteläosaltaan puistoon Promenadille, mistä se kääntyy kartanonmäen eteläpuolelle ja jatkuu jalankulun ja pyöräilyn katualueena.

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla suojellaan Backaksen kartanon alue osoittamalla se rakennussuojelualueeksi. Tällä Backaksen kartanoalueen ns. suojelukaavalla vanhat rakennukset ja kartanomäen ympäristö suojellaan. Alueelle saa sijoittaa ravintola-, huvi- ja viihdepalveluita, lähipalveluita, liike- ja toimistotiloja, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työtiloja, majoitustiloja, kulttuuri-, näyttely- ja kerhotiloja, varastoja, autonsäilytystiloja sekä tarkemmin määriteltynä asumista.

Asemakaavan muutoksella poistetaan katualueen raja Pitokartanontien ja Ylästöntien väliltä.

Suojeltaville rakennuksille annetaan yksityiskohtaiset suojelumääräykset, kartanopuiston ominaispiirteitä ja huomattavimpia puuyksilöitä suojellaan ja muinaismuistoalueiden rajoja tarkennetaan. Suojelu kattaa myös näkymiä kartanolle ja kartanolta maisemaan sekä avoimena säilytettävät alueet. Oleellinen näkemäkiila Backaksen kartanolta kohti Haltialan tilakeskusta osoitetaan puistoalueeksi, millä varmistetaan näkemäyhteyden säilyminen avoimena.

Uudisrakentaminen sijoitetaan siten, että sillä voidaan tukea vanhojen rakennusten uudiskäyttöä. Kaupan sijainti voisi aktivoida puimalan ja navetan uudiskäyttöä. Kivisikalan länsipuolelle esitetään uudisrakentamista, joka voisi tukea sikalan uudiskäyttöä. Pajarakennuksen ja vanhan asuinrakennuksen väliin esitetään paikka uudisrakennukselle, joka voisi olla asuintalo.

Ajoliikenne kartanoalueelle osoitetaan KL-alueen liittymän kautta, Promenadin jatkeen kautta, Karttatietä pitkin sekä liikenneympyrästä alkavaa, uutta katua pitkin. Pyöräilyn laatukäytävä sijoittuu puistoon Promenadille, mistä se kääntyy kartanonmäen eteläpuolella luoteeseen kohti uutta tietä ja liikenneympyrää. KL-alueen tonttitehokkuus on e= 0,13.

Krakanojan varsi osoitetaan luonnonsuojelualueeksi asemakaavan alueella. Ringhinpuistoa laajennetaan ja Illenoja merkitään ohjeelliseksi vesialueeksi.

Asemakaavalla muodostetaan kortteliin 51157 liikerakennusten korttelialueelle tontti nro 2, sekä rakennussuojelu-, puisto-, luonnonsuojelu- ja katualuetta.

5.1.1 Mitoitus

Asemakaava-alueen koko on 13,35 ha. Siitä liikerakennusten korttelialuetta KL on 0,75 ha, puistoa 4,74 ha ja suojelualuetta 7,37 ha. Loput on katualuetta. KL-alueen tehokkuus e_k on 0,10.

Uudisrakennuksille osoitetaan rakennusoikeutta seuraavasti, yhteensä 2 030 k-m^2:
- kauppa 950 k-m^2 yhteen kerrokseen,
- kivisikalan ”pohjoissakara” 260 k-m^2 yhteen kerrokseen,
- kivisikalan viereinen rakennus 700 k-m^2 yhteen kerrokseen,
- uusi rakennus 120 k-m^2, yhteen kerrokseen.

Uusia pysäköintialueita osoitetaan kaupan, navetan ja puimalan lähelle. Kivisikalan pohjoispuolelle saa sijoittaa tilapäisen pysäköintialueen tapahtumien ajaksi. Kartanon mäellä olevaa pysäköintialuetta saa laajentaa.

Asuintalojen lähelle saa sijoittaa enintään kaksi autoa kutakin asuinrakennusta kohden. Muutoin autot sijoitetaan kartanoalueen pysäköintipaikoille tai autonsäilytystiloihin. Muiden toimintojen kuin asumisen osalta autopaikkatarve määritellään rakennusluvan yhteydessä.

5.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Ympäristöministeriön ja Uudenmaan ympäristökeskuksen /Uudenmaan ELY-keskuksen päätöksen mukaiset suojelutavoitteet toteutuvat.

Vantaan virtavesiselvityksessä 2010-2011 esitettyä suojelualuerajausta on kaavatyössä tarkennettu niiltä osin, kuin se sijaitsee asemakaavan alueella.

Asetetut maisemalliset tavoitteet toteutuvat.

Vantaan arkkitehtuuriohjelman mukaiset, maisemalliset ja rakennusperintöön liittyvät tavoitteet sekä pyöräilyn laatukäytäviin liittyvät tavoitteet toteutuvat.

Hakijan tavoitteet alueen arvokkaan historian ja muiden erityispiirteiden huomioimisesta, sallituista käyttötarkoituksista ja päivittäistavarakaupan sijoittumisesta toteutuvat.

5.3 ALUEVARAUKSET

Kaikessa suunnittelussa ja toteutuksessa tulee ottaa huomioon, että alue on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009). Myös alueella säilytettävä ja istutettava kasvillisuus on valittava siten, että se on alueen ominaispiirteisiin soveltuvaa. Kaava-alueella käytettävien materiaalien, mainosrakenteiden ja valaistuksen tulee olla ympäristöönsä sopivia. Uudisrakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta pohjaveden tasoa, jottei vanhojen rakennusten perustukset kärsi ja rakenteet vajoa.

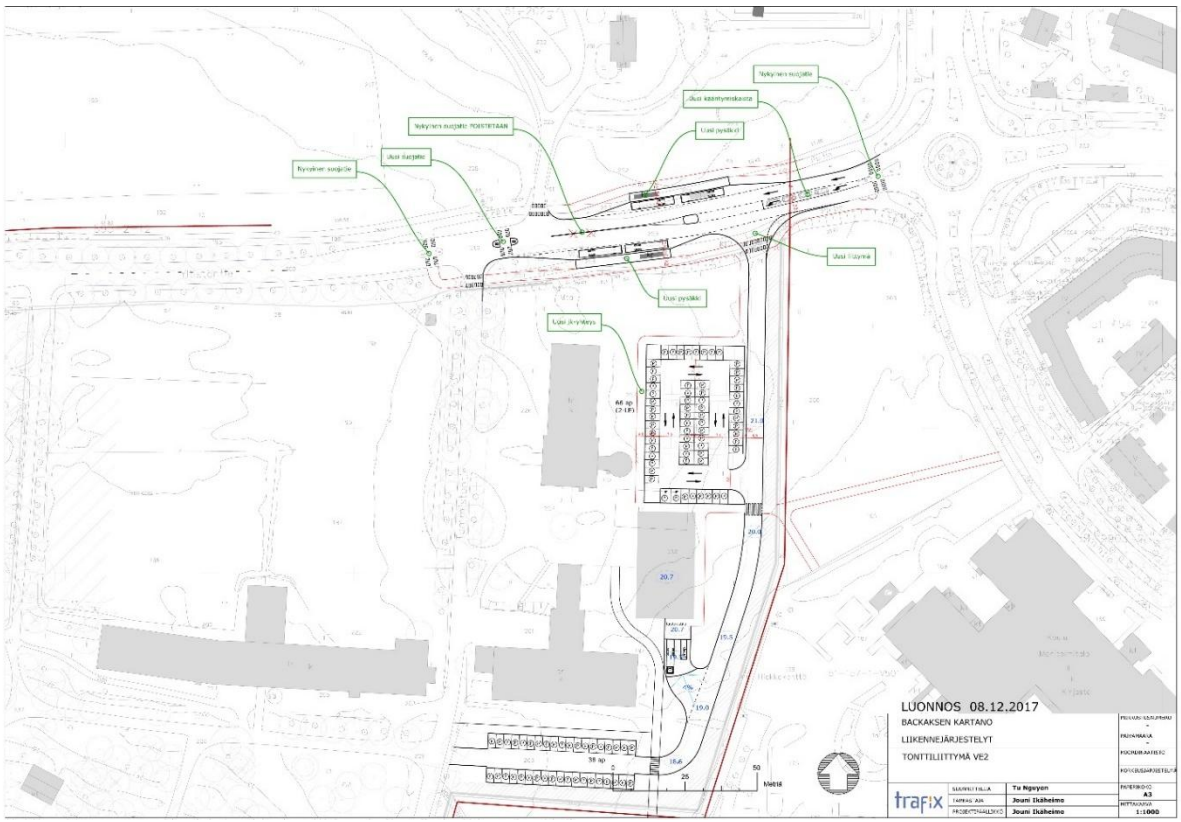
5.3.1 Korttelialueet

KL Liikerakennusten korttelialue

Liikerakennusten korttelialue liittyy Backaksen kartanoalueen toiminnalliseen ja visuaaliseen kokonaisuuteen. Alueen tonttitehokkuus on e=0,13.

Uudisrakennus liittyy kartanon talousrakennusten lähiympäristöön, minkä takia määrätään, että rakennuksen julkisivujen tulee olla joko punatiiltä tai punamullattua puuta. Kattomateriaalin tulee olla punatiiltä. Kattomuodon tulee olla harja- tai aumakatto kuten muissakin kartanoalueen rakennuksissa. Rakennukseen saa sijoittaa rakennussuojelualuetta palvelevia tiloja, esimerkiksi tapahtumia palvelevia saniteettitiloja.

Ylästöntien varteen osoitetaan avoimena säilytettävää aluetta (sma), mikä tukee alueen rakennusten näkyvyyttä ja korostaa kartanoalueen merkittävyyttä. Pysäköintialueet rajataan matalin pensasistutuksin. Koulun (POINT) pihaa vasten istutetaan pensasaita.



Liikennejärjestelyt Ylästöntiellä ja liittymä liikerakennusten korttelialueelle. /Trafix Oy

5.3.2 Muut alueet

SR Rakennussuojelualue

Kartanoalueen kaikki rakennukset ja historiallinen puisto muodostavat yhden toiminnallisen kokonaisuuden, jossa rakennussuojelu ja ympäristön suojelu nivoutuvat toisiinsa. Alueen käytön pitää sopeutua historialliseen kartanomiljööseen.

Alueelle saa sijoittaa ravintola-, huvi- ja viihdepalveluita, lähipalveluita, liike- ja toimistotiloja, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työtiloja, asuntoja, majoitustiloja, kulttuuri-, näyttely- ja kerhotiloja sekä varastoja ja autonsäilytystiloja.

Asumista saa sijoittaa niihin rakennuksiin, jotka ovat olleet aiemminkin asuinkäytössä sekä entiseen pajarakennukseen ja juurrutuskellariin. Entiseen kivisikalaan (sr/8) saa sijoittaa asuntoja vain rakennuksen itäpäätyyn tiloihin, jotka ovat olleet aiemmin asuinkäytössä. Entisen pajan (sr/7) ja vanhan asuinrakennuksen (sr/5) väliin saa rakentaa uusia asuntoja. Kivisikalan luoteispuolella olevaan uudisrakennukseen sekä uudisosaan sikalan pohjoispuolella ei saa sijoittaa asuntoja.

Alueelle ei saa sijoittaa paljon tilaa vaativaa erikoiskauppaa tai vähittäiskaupan suuryksikköä.

Alueen suojeltavat rakennukset on kuvattu selostuksen kohdassa 3.1.3 Rakennettu ympäristö / Rakennettu kulttuuriympäristö / Rakennukset. Jokaiselle suojeltavalle rakennukselle on kirjattu yksityiskohtaiset suojelumääräykset. Suojeltavat rakennukset ovat historiallisesti, rakennushistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja/tai aluekokonaisuuden kannalta merkittäviä ja siten suojelun arvoisia. Rakennusten korjaus-, muutos- ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava museoviranomaisen lausunto.

Uudisrakennusten tulee ulkomuodoltaan ja materiaaleiltaan sopeutua historialliseen ympäristöön.

Kartanoalue tulee säilyttää kaikille avoimena. Alueen asunnoille ei saa tehdä aidattuja yksityispihoja, mutta sen sijaan asunnoille voi istuttaa pienen puutarhan. Myös kartanoalueella sijaitsevat hedelmätarhat säilytetään.

Koska huoltoajo tapahtuu yleensä suurikokoisilla autoilla, on sille esitetty kaavakartalla tietty reitti. Jäteastiat tulee sijoittaa keskitetysti huoltoajoreitin varrelle rakennuksiin tai katettuihin aitauksiin.

Kivisikalan pohjoispuolelle saa tapahtumien ajaksi sijoittaa tilapäisen pysäköintialueen, jonne ajetaan navetan (sr/9) editse Ylästöntieltä.

SL Luonnonsuojelualue

Krakanojan varrella, lähellä nykyistä siltaa, on pilaantuneita maa-alueita, minkä vuoksi määrätään mm. sillan uudistamista ja mahdollisia ulkoilureittejä varten: ”Jätetäyttöä ja haitta-ainepitoisuuksia sisältävän maa-aineksen takia alueella sallitaan vain välttämättömien rakenteiden ja istutusten edellyttämä maarakentaminen. Maarakentamisen yhteydessä on huolehdittava, ettei haitta-aineita pääse leviämään ympäristöön."

VP Puisto

Promenadi osoitetaan puistoalueeksi. Promenadia pitkin osoitetaan pyöräilyn laatukäytävä, joka tulee kulkemaan etelästä Tammistosta ja Helsingin puolelta ja jatkumaan kartanon länsipuolitse kohti Aviapoliksen asemaa.

Ringhinpuistoa laajennetaan Promenadin länsipuolelle näkymäkiilaksi määritellyn alueen verran. Näkymäkiila osoitetaan avoimena säilytettäväksi alueeksi, millä varmistetaan, että tulevaisuudessakin Backaksen kartanonmäeltä, päärakennuksen edustalta, on mahdollista nähdä Haltialan kartanolle.

Illenojan alue osoitetaan ohjeelliseksi vesialueeksi.

Alueella käytettävien materiaalien ja rakenteiden tulee olla ympäristöönsä sopivia.

Ringhinpuistossa olevaa peltotietä pitkin sallitaan kulku Krakanojan yli pelloille.

Katualueet

Ylästöntien liikenneympyrästä osoitetaan uutta katualuetta huoltoajon reitille asti. Siitä etelään päin puistoon asti katualue on pyöräilyn laatukäytävää.

Uusi katuyhteys Ylästöntien ja Pakkalan puistotien risteyksen liikenneympyrästä kartanoalueelle. /Trafix

5.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Kaavataloudelliset vaikutukset

Rakentamisen vaikutukset ovat vähäisiä. Kevyen liikenteen yhteydet ovat kaupunkilaisille tarpeellisia, ja kaava-aluetta palveleva katu on lyhyt, koska alueen liikenne hoidetaan pääasiassa sisäisin ajoyhteyksin.

Uuden rakentamisen määrä on vähäistä, mutta antaa mahdollisuuden alueen elävöittämiseen ja kehittymiseen. Maanomistaja osallistuu yhdyskuntateknisiin kustannuksiin maankäyttösopimuksella.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Asemakaava ja asemakavan muutos muuttaa alueen nykyistä yhdyskuntarakennetta melko vähän.

Kun kauppa on toteutettu ja vanhat rakennukset korjattu ja otettu uuteen käyttöön, vilkastuu ja vireytyy alueen kaupunkikuvakin.

Kaupunkirakenne: nykytila ja asemakaavan mukainen tilanne.

Asuminen

Alueelle voi tulla uusia asukkaita sen mukaan, miten vanhoja, asumiseen sopivia rakennuksia korjataan ja otetaan asuinkäyttöön. Samoihin rakennuksiin voi sijoittua myös muutakin kuin asumista. Alueella saattaa enimmillään asua muutamia kymmeniä ihmisiä.

Palvelut ja työpaikat

Koska alueelle voi sijoittua monenlaista toimintaa, lisääntyy Pakkalan työpaikkamäärä ja palvelutarjonta. Ainutlaatuiseen ympäristöön voi sijoittua hyvin ainutlaatuista toimintaa, joka houkuttelee asiakkaita kaukaa. Hyvät yhteydet Aviapolis-aseman ja lentokentän suuntaan saattavat muoidostua oleellisiksi palveluiden saavutettavuuden kannalta.

Virkistys

Pakkalan virkistystarjonta kasvaa puiston laajenemisella ja kartanoalueen palveluilla. Kaunis ympäristö virkistää

Vesihuolto

Kaava-alue tukeutuu Ylästöntien vesihuoltoverkostoon, joten kaavoituksesta ei aiheudu suunnittelu- tai rakennuskustannuksia yleiselle vesihuollolle.

Ylästöntieltä tulevan uuden katuyhteyden vesihuollon tarve ratkeaa myöhemmän ympäröivän kaavoituksen tai kadunsuunnittelun yhteydessä.

Liikenne

Kaavaan liittyvät liikenneratkaisut palvelevat pääosin uutta suunniteltua maankäyttöä. Niillä ei ole laaja-alaisempia liikenteellisiä vaikutuksia, lukuun ottamatta pyöräilyn laatukäytävän tilavarausta, joka varmistaa jo nykyisen pyöräily-yhteyden säilymisen ja kehittämisen tulevaisuudessa osana pidempimatkaista reittiä Helsingin suunnasta lentoasemalle. Ylästöntien katualueella säilyy tilavaraus tien eteläpuoleisen raitin rakentamattomalle osuudelle.

Pyöräilyn laatukäytävät Vantaalla 4.3.2014, Strafica Oy. Sinisellä on esitetty lähitulevaisuuden verkko 2020 ja punaisella tavoiteverkko 2035. Tammiston suunnasta tuleva pyöräilyn laatukäytävä kulkee Backaksen kartanoalueen halki ja edelleen kohti Aviapoliksen asemaa ja lentoasemaa.

Pyöräilyn laatukäytävien laatuvaatimuksia ovat mm. riittävä leveys, sujuva ja yhtenäinen reitti, tasainen pinta sekä hyvä valaistus.

Vaihtoehtoisia linjauksia mm. Pakkalan kohdalla tutkitaan meneillä olevassa Vantaan pyöräilyn laatukäytävien toteutettavuusselvityksen yhteydessä.

5.4.2 Vaikutukset luonnon ympäristöön

Ympäristöhäiriöt

Krakanojan varressa on hieman pilaantuneita maita. Maarakentamisen yhteydessä on huolehdittava, ettei haitta-aineita pääse leviämään ympäristöön.

Sosiaalinen ympäristö

Kartanoalue on avoinna kaikille. Sen markkinaperusteisesta palvelutarjonnasta riippuu, kuinka hyvin ja monipuolisesti se tarjoaa toimintamahdollisuuksia kaikenikäisille.

Hanke on VAT:n mukainen.

Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Entisen kasvihuoneiden alueen asvaltoitua pysäköintikenttää palautetaan kasvulliseksi ympäristöksi, mikä lisää veden imeytymistä maaperään ja edistää veden kiertokulkua luonnossa. Osa viljelykäytössä olevasta pellosta muutetaan puistoksi. Krakanojan luonnonsuojelualue laajenee hieman.

Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alue on pääasiassa luonnontilaista pintaa, josta alueelle satavat vedet pääsevät imeytymään osaksi maaperään. Uuden rakentamisen yhteydessä kova pinta lisääntyy, jolloin hulevesimäärät kasvavat. Lisääntyviä hulevesiä tulee hallita niin, että nykyinen tilanne ei heikkene.

Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Rakentamisen vaikutukset ilmastonmuutokseen ovat vähäiset.

Yhteenveto

Asemakaava suojelee olemassa olevaa ympäristöä ja sallii pienen täydennysrakentamisen, joka tukee alueen säilymistä. Backas on hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella. Pyöräilyn laatukäytävä tukee kestävien kulkumuotojen liikennettä.

Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

Suojelu aiheuttaa toteuttajalle suuria kustannuksia.

5.5 NIMISTÖ

Promenadi:	Tammiston rajalta alkava ulkoilutie jatkuu saman nimisenä. Alun perin kulkenut Backaksen kartanolta Tammiston kartanolle.
Karttatie:	Ehrnroothien aikaan (1886 – 1916) kartanorakennuksen länsipuolelta kulkenutta ja pihaa sivunnutta tietä kutsuttiin Karttatieksi, koska se oli kartalla ja sitä käytettiin. Kulkijat tapasivat eksyä kartanon pihaan, vaikka Ehrnrooth oli teettänyt uuden tien sivummalle. Kartanonmäellä on ollut keskiajalla Skatsmansbyn kylä, joten tie saattaa olla ikivanhaa kylätietä.
Pitokartanontie	Elanto on kutsunut Backaksen kartanoa pitokartanoksi.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavaa toteutetaan tarpeen mukaan. Vanhojen rakennusten kunnostus on aloitettu.

7 KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:		
Kaupunkisuunnittelu:	Anitta Pentinmikko	aluearkkitehti (31.10.2018 asti)
	Merja Häsänen	aluearkkitehti va., (1.11.2018 lähtien)
	Ritva Kotilainen	aluearkkitehti, Tikkurila
	Laura Muukka	maisema-arkkitehti
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Vuokko Rova	suunnitteluavustaja
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
Kuntatekniikan keskus :	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Jarmo Pajunen	liikennesuunnittelu
	Petra Tammisto	viheralueyksikkö
	Hanna Keskinen	viheralueyksikkö
Asuminen ja kiinteistöt:	Armi Vähä-Piikkiö	sopimukset
	Tomi Henriksson	asuminen
Kaupunginmuseo:	Anne Vuojolainen	rakennussuojelu
	Andreas Koivisto	arkeologia
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen	luonto
	Maarit Rantataro	pilaantuneet maat
Loci Maisema-arkkitehdit Oy:	Milla Hakari	
	Pauliina Korhonen	
Trafix (nyk. WSP Oy):	Jouni Ikäheimo	
HOK-Elanto:	Jyrki Karjalainen	
	Teemu Seppänen	
	Markus Seppänen	

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 10. päivänä joulukuuta 2018.

Merja Häsänen
aluearkkitehti vs.

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa **Täyttämispvm**		26.11.2018
Kaavan nimi	511800 Backaksen Kartano		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	20.05.2013
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092511800
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	13,3473	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	13,3473
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	

Ranta-asemakaava

Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

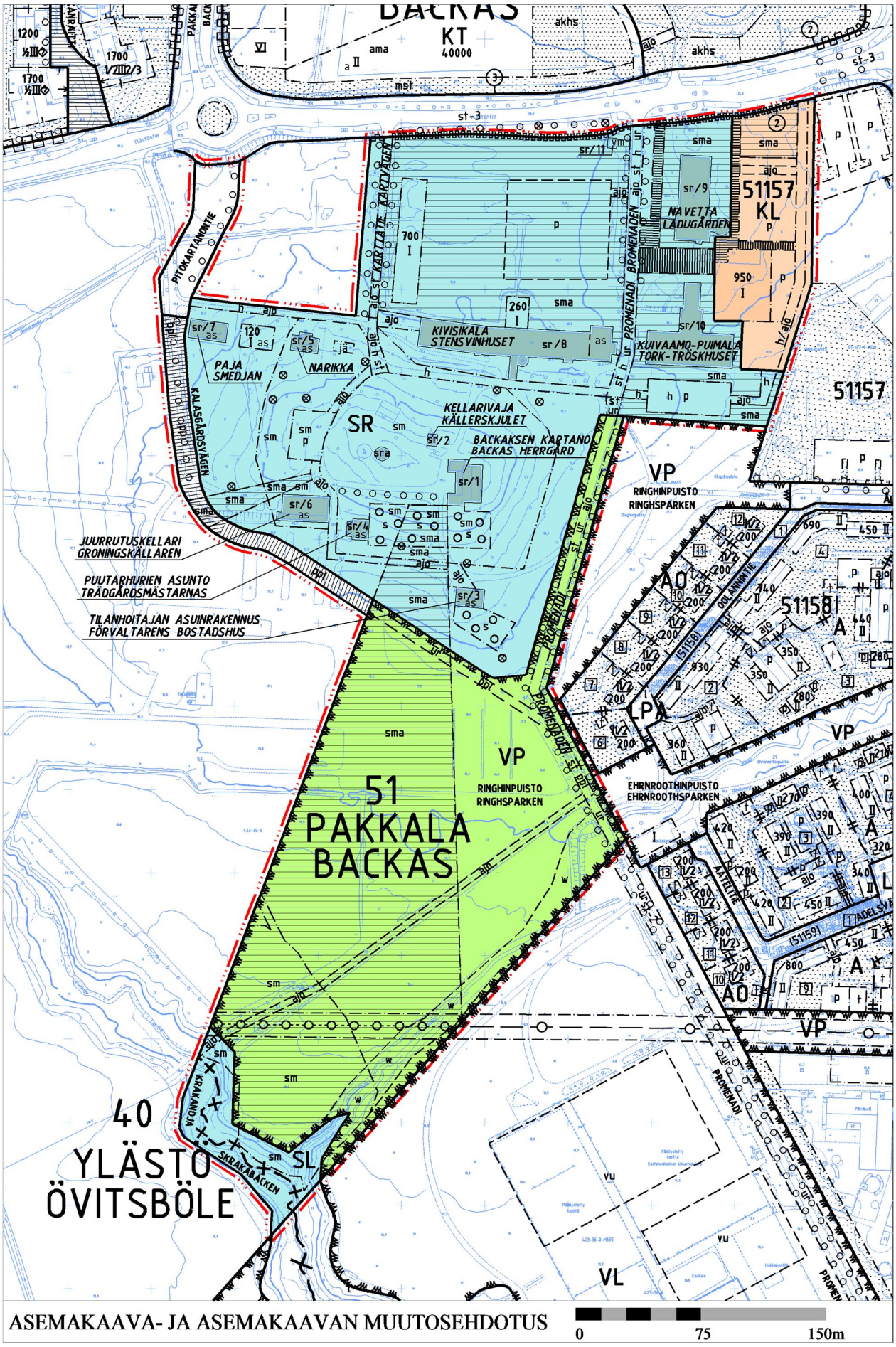
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**13,3473**	**100,0**	**2030**	**0,02**	**13,3473**	**2030**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,7557	5,7	950	0,13	0,7557	950
T yhteensä						
V yhteensä	4,7384	35,5	0		4,7384	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,4820	3,6	0		0,4820	0
E yhteensä						
S yhteensä	7,3712	55,2	1080	0,01	7,3712	1080
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**13,3473**	**100,0**	**2030**	**0,02**	**13,3473**	**2030**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,7557	5,7	950	0,13	0,7557	950
KL	0,7557	100,0	950	0,13	0,7557	950
T yhteensä						
V yhteensä	4,7384	35,5	0		4,7384	0
VP	4,7384	100,0	0		4,7384	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,4820	3,6	0		0,4820	0
Kadut	0,2175	45,1	0		0,2175	0
Kev.liik.kadut	0,2645	54,9	0		0,2645	0
E yhteensä						
S yhteensä	7,3712	55,2	1080	0,01	7,3712	1080
SL	0,3961	5,4	0		0,3961	0
SR	6,9751	94,6	1080	0,02	6,9751	1080
M yhteensä						
W yhteensä						


BACKAS
KT
40000
51157
KL
NAVETTA
LADUGÅRDEN
KIVISIKALA
STENSVINHUSET
KUIVAAMO-PUIMALA
TORK-TRÖSKHUSET
PAJA
SMEDJAN
NARIKKA
KELLARIVAJA
KÄLLERSKJULET
BACKAKSEN KARTANO
BACKAS HERRGÅRD
SR
JUURRUTUSKELLARI
GRÖNINGSKÄLLAREN
PUUTARHURIEN ASUNTO
TRÄDGÅRDSMÄSTARNAS
TILANHOITAJAN ASUINRAKENNUS
FÖRVALTARENS BOSTADSHUS
VP
RINGHINPUISTO
RINGHSPARKEN
EHRNROOTHINPUISTO
EHRNROOTHSPARKEN
51158
A
AO
LP
51
PAKKALA
BACKAS
40
YLÄSTÖ
ÖVITSBÖLE
SL
VU
VL
PROMENADI
PITOKARTANONTIE
KARTANONTIE
KALASGÅRDSVÄGEN
ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS
0
75
150m

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
511800	10.12.2018	685496 1 / 5

Vantaan kaupunki

BACKAKSEN KARTANO

Asemakaava

Kaupunginosa 51, Pakkala
Osa korttelia 51157 sekä katu-, virkistys- ja suojelualueet.

Kaupunginosa 40, Ylästö
Suojelualuetta.

Asemakaavan muutos

Katualueen raja.

Tonttijako

Osa korttelia 51157.

1:2000

Vanda stad

BACKAS GÅRD

Detaljplan

Stadsdel 51, Backas
Del av kvarteret 51157 samt gatu-, rekreations- och skyddsområden.

Stadsdel 40, Övitsböle
Skyddsområde

Ändring av detaljplanen

Gräns för gatuområde.

Tomtindelning

Del av kvarteret 51157.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	Linje 3 m utanför planområdets gräns.
KL Liikerakennusten korttelialue.	Kvartersområde för affärsbyggnader.
Yleistä Alue on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009). Liikerakennusten korttelialue liittyy Backaksen kartanoalueen toiminnalliseen ja visuaaliseen kokonaisuuteen. Korttelialueella käytettävien materiaalien, mainosrakenteiden ja valaistuksen tulee olla ympäristöönsä sopivia.	**Allmänt** Området utgör bebyggd kulturmiljö av riksomfattande betydelse (RKY 2009). Kvartersområdet för affärsbyggnader ingår i herrgårdsområdets funktionella och visuella helhet vid Backas gård. Material, reklamkonstruktioner och belysning som används i kvartersområdet ska passa in i miljön.
Alueelle saa rakentaa rakennussuojelualuetta palvelevia tiloja.	I området får det byggas utrymmen som betjänar byggnadsskyddsområdet.
Väestönsuoja-, tekniset- ja huoltotilat saa rakentaa kaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi.	Skyddsrum, tekniska utrymmen och serviceutrymmen får byggas utöver den byggrätt som anges i planen.
Ulkovarastointia ei sallita.	Utomhuslagring tillåts inte.
Rakennukset Liiketilojen tulee avautua länteen.	**Byggnader** Affärslokalerna ska öppna sig västerut.
Rakennuksen julkisivujen tulee olla joko punatiiltä tai punamullattua puuta.	Byggnadens fasader ska bestå av antingen rödtegel eller rödmyllat trä.
Kattomateriaalin tulee olla punatiiltä.	Takmaterialet ska bestå av rödtegel.
Kattomuodon tulee olla harja- tai aumakatto avoräystäin.	Takformen ska vara sadel- eller valmtak med öppen takfot.
Lastaus-, jäte- ja huoltotilat tulee sijoittaa rakennukseen.	Utrymmen för lastning, avfall och underhåll ska placeras i byggnaden.
Pihat Alueella säilytettävä ja istutettava kasvillisuus on valittava siten, että se on alueen ominaispiirteisiin soveltuva.	**Gårdarna** Den växtlighet som ska bevaras och planteras i området ska väljas så att den lämpar sig för områdets särdrag.
Kaupan huoltopiha tulee aidata koulutonttia vasten pensasaidalla.	Affärens servicegård ska inhägnas mot skoltomten med en häck.
Pysäköintialue tulee rajata ja jakaa osiin matalin pensasistutuksin.	Parkeringsområdet ska avgränsas och delas in i delar med låga buskplanteringar.
VP **Puisto.**	**Park.**
Alue on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009).	Området utgör bebyggd kulturmiljö av riksomfattande betydelse (RKY 2009).
Alueella säilytettävä ja istutettava kasvillisuus on valittava siten, että se on alueen ominaispiirteisiin soveltuvaa.	Den växtlighet som ska bevaras och planteras i området ska väljas så att den lämpar sig för områdets särdrag.
Alueella käytettävien materiaalien, rakenteiden ja valaistuksen tulee olla ympäristöönsä sopivia.	Material, konstruktioner och belysning som används i området ska passa in i miljön.
Kulkureitit tulee tehdä kivituhka- tai sorapintaisina.	Färdvägar ska anläggas så att de är belagda med stenmjöl eller grus.
Puiston halki sallitaan viljelytoiminnan edellyttämä kulku Krakanojan länsipuolella olevalle pellolle.	Genom parken tillåts en av odlingsverksamheten förutsatt förbindelse till åkern på Skrakabäckens västra sida.

SL

Luonnonsuojelualue.

Jätetäyttöä ja haitta-ainepitoisuuksia sisältävän maa-aineksen takia alueella sallitaan vain välttämättömien rakenteiden ja istutusten edellyttämä maarakentaminen. Maarakentamisen yhteydessä on huolehdittava, ettei haitta-aineita pääse leviämään ympäristöön.

Naturskyddsområde.

På grund av avfallsupplag och marksubstanser som innehåller halter av skadliga ämnen är det i området endast tillåtet med sådan markbyggnad som förutsätts av nödvändiga konstruktioner och planteringar. I samband med markbyggandet ska man se till att skadliga ämnen inte kan spridas till omgivningen.

SR

Rakennussuojelualue.

Yleistä
Alue on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009).

Kartanoalueen kaikki rakennukset ja historiallinen puisto muodostavat yhden toiminnallisen kokonaisuuden, jossa rakennussuojelu ja ympäristön suojelu nivoutuvat toisiinsa. Alueen käytön pitää sopeutua historialliseen kartanomiljööseen.

Alueelle saa sijoittaa ravintola-, huvi- ja viihdepalveluita, lähipalveluita, liike- ja toimistotiloja, majoitustiloja, kulttuuri-, näyttely- ja kerhotiloja, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työtiloja, asuntoja, varastoja ja autonsäilytystiloja.

Asumista saa sijoittaa asemakaavakartalla as-merkinnällä osoitettuihin rakennuksiin.

Merkinnällä sr/8 osoitettuun rakennukseen saa sijoittaa asuntoja vain rakennuksen itäpäätyyn tiloihin, jotka ovat olleet aiemmin asuinkäytössä.

Alueelle ei saa sijoittaa paljon tilaa vaativaa erikoiskauppaa tai vähittäiskaupan suuryksikköä.

Merkinnällä sr/8 osoitetun rakennuksen pohjoispuolelle saa sijoittaa tilapäisen pysäköintialueen tapahtumien ajaksi.

Jäteastiat tulee sijoittaa keskitetysti huoltoajoreitin varrelle ja ne tulee sijoittaa rakennuksiin tai katettuihin aitauksiin.

Alueella käytettävien materiaalien, mainosrakenteiden ja valaistuksen tulee olla ympäristöönsä sopivia.

Suojeltavien rakennusten korjaus-, muutos- ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava museoviranomaisen lausunto

Uusittaessa suojeltavien rakennusten täydentäviä rakennusosia, kuten ikkunoita tai ovia, tulee ne sopeuttaa rakennuksen alkuperäiseen ilmeeseen. Rakennuksen korjaus-, muutos- ja lisärakentamistoimenpiteille on hankittava museoviranomaisen lausunto.

Suojeltavaa rakennusta 1 (BACKAKSEN KARTANO) koskevia määräyksiä:
Historiallisesti, rakennushistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus.

Rakennuksen selkeä ulkomuoto sekä julkisivujen yksityiskohdat, värit ja materiaalit tulee korjattaessa säilyttää tai ne tulee ratkaista rakennuksen alkuperäisen ominaisluonteen mukaisesti. Vieraat materiaalit tulee korvata alkuperäisen kaltaisilla. Rakennuksen vanhat tulisijat tulee säilyttää.

Suojeltavaa rakennusta 2 (KELLARIVAJA) koskevia määräyksiä:
Historiallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennuksen osa. Rakennuksen kivikellaria ei saa purkaa eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos tai lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen.

Suojeltavaa rakennusta 3 (TILANHOITAJAN ASUINRAKENNUS) koskevia määräyksiä:
Historiallisesti, rakennushistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus.

Rakennuksen selkeä ulkomuoto sekä julkisivujen yksityiskohdat, värit ja materiaalit tulee korjattaessa säilyttää tai ne tulee ratkaista rakennuksen alkuperäisen ominaisluonteen mukaisesti. Vieraat materiaalit tulee korvata alkuperäisen kaltaisilla. Rakennuksen vanhat tulisijat tulee säilyttää.

Suojeltavaa rakennusta 4 (PUUTARHURIEN ASUNTO) koskevia määräyksiä:
Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus.

Rakennuksen kivisokkeli, hirsirunko ja rakennuksen ulkomuoto tulee säilyttää tai tehdä alkuperäisen kaltaiseksi.

Byggnadsskyddsområde.

Allmänt
Området utgör bebyggd kulturmiljö av riksomfattande betydelse (RKY 2009).

Alla byggnader i herrgårdsområdet och den historiska parken bildar en funktionell helhet, där byggnadsskyddet och miljöskyddet knyts samman. Områdets användning ska anpassa sig efter den historiska herrgårdsmiljön.

I området är det tillåtet att placera restaurang-, nöjes- och underhållningstjänster, närtjänster, affärs- och kontorslokaler, inkvarteringslokaler, kultur-, utställnings- och klubblokaler, arbetslokaler som inte stör miljön, bostäder, förråd och bilförvaringsutrymmen.

Boende får förläggas till byggnader som anvisats med beteckningen as på detaljplanekartan.

I byggnaden som anvisats med beteckningen sr/8 får bostäder endast placeras i lokaler i byggnadens östra gavel, vilka tidigare använts för boende.

Specialaffärer eller stora detaljhandelsenheter som kräver mycket utrymme får inte placeras i området.

På norra sidan om byggnaden som anvisats med beteckngen sr/8 får ett temporärt parkeringsområde placeras under evenemang.

Sopkärl ska placeras centraliserat längs servicekörningsvägen och de ska placeras i byggnader eller övertäckta inhägnader.

Material, reklamkonstruktioner och belysning som används i området ska passa in i miljön.

För reparations-, ändrings- och tillbyggnadsåtgärder i de skyddade byggnaderna ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.

När de skyddade byggnadernas kompletterande byggnadsdelar förnyas, som fönster eller dörrar, ska de anpassas till byggnadens ursprungliga utseende. För reparations-, ändrings- och tillbyggnadsåtgärder i en byggnad ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.

Bestämmelser som gäller den skyddade byggnaden 1 (BACKAS HERRGÅRD):
En historiskt, byggnadshistoriskt, arkitektoniskt och med tanke på området som helhet betydelsefull byggnad.

Byggnadens entydiga utseende samt fasadernas detaljer, färger och material ska bevaras vid en reparation eller så ska lösningarna följa byggnadens ursprungliga karaktär. Främmande material ska ersättas med material som liknar de ursprungliga materialen. Byggnadens gamla eldstäder ska bevaras.

Bestämmelser som gäller den skyddade byggnaden 2 (KÄLLARSKJULET):
En historiskt och med tanke på området som helhet betydelsefull byggnadsdel. Byggnadens stenkällare får inte rivas och inga sådana reparations-, ändrings- eller tillbyggnadsarbeten utföras som riskerar bevarandet av de värden som nämns ovan.

Bestämmelser som gäller den skyddade byggnaden 3 (FÖRVALTARENS BOSTADSHUS):
En historiskt, byggnadshistoriskt, arkitektoniskt och med tanke på området som helhet betydelsefull byggnad.

Byggnadens entydiga utseende samt fasadernas detaljer, färger och material ska bevaras vid en reparation eller så ska lösningarna följa byggnadens ursprungliga karaktär. Främmande material ska ersättas med material som liknar de ursprungliga materialen. Byggnadens gamla eldstäder ska bevaras.

Bestämmelser som gäller den skyddade byggnaden 4 (TRÄDGÅRDSMÄSTARNAS BOSTAD):
En historiskt, byggnadshistoriskt och med tanke på området som helhet betydelsefull byggnad.

Byggnadens stensockel, timmerstomme och byggnadens utseende ska bevaras eller återställas till ursprunget.

Suojeltavaa rakennusta 5 (NARIKKA) koskevia määräyksiä:
Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus.

Rakennuksen kivisokkeli säilytetään, hirsirunko ja rakennuksen ulkomuoto tulee säilyttää tai tehdä alkuperäisen kaltaiseksi.

Suojeltavaa rakennusta 6 (JUURRUTUSKELLARI) koskevia määräyksiä:
Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus.

Rakennuksen ulkomuoto, kivisokkeli, vellikello ja lastauslaituri suojellaan. Julkisivujen värit ja materiaalit tulee korjat taessa säilyttää tai ne tulee ratkaista rakennuksen alkuperäisen ominaisluonteen mukaisesti.

Suojeltavaa rakennusta 7 (PAJA) koskevia määräyksiä:
Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus.

Rakennuksen ulkomuoto ja ominaispiirteet suojellaan.

Rakennuksen ulkoseinien saastuneisuus tulee tutkia ennen korjaus- ja muutostoimenpiteitä.

Suojeltavaa rakennusta 8 (KIVISIKALA) koskevia määräyksiä:
Historiallisesti, rakennushistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus.

Rakennuksen ulkomuoto, vesikatto, seinät ja aukotus suojellaan.

Rakennuksen lautaverhoillun, ulkonevan rakennusosan osalta sokkelin kivet tulee säilyttää. Puurakenteisen osan voi korvata uudisosalla.

Suojeltavaa rakennusta 9 (NAVETTA) koskevia määräyksiä:
Historiallisesti, rakennushistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus.

Rakennuksen selkeä ulkomuoto, vesikatto, vellikello sekä julkisivujen yksityiskohdat, värit ja materiaalit tulee korjattaessa säilyttää tai ne tulee ratkaista rakennuksen alkuperäisen ominaisluonteen mukaisesti. Vieraat materiaalit tulee korvata alkuperäisen kaltaisilla.

Suojeltavaa rakennusta 10 (KUIVAAMO-PUIMALA) koskevia määräyksiä:
Historiallisesti, rakennushistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus.

Rakennuksen selkeä ulkomuoto sekä julkisivujen yksityiskohdat, värit ja materiaalit tulee korjattaessa säilyttää tai ne tulee ratkaista rakennuksen alkuperäisen ominaisluonteen mukaisesti.

Suojeltavaa rakennusta 11 (MUUNTAJARAKENNUS) koskevia määräyksiä:
Historiallisesti, rakennushistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä rakennus.

Rakennuksen ulkomuoto, vesikatto sekä julkisivujen yksityiskohdat, värit ja materiaalit tulee korjattaessa säilyttää tai ne tulee ratkaista rakennuksen alkuperäisen ominaisluonteen mukaisesti.

Uudisrakennukset
Uudisrakennusten tulee tyyliltään sopeutua historialliseen ympäristöön. Rakennuslupahakemukseen on liitettävä museoviranomaisen lausunto sekä selvitys, joka osoittaa rakennuksen/rakennelman sopeutumisen ympäristöönsä ja maastoon.

Rakennuksen julkisivujen tulee olla joko punatiiltä tai punamullattua tai peittomaalattua puuta.

Kattomateriaalin tulee olla punatiiltä tai maalattua, konesaumattua peltiä.

Kattomuodon tulee olla harjakatto avoräystäin.

Pihat
Kartanoalue tulee säilyttää kaikille avoimena.

Alueen asunnoille ei saa tehdä aidattuja yksityispihoja.

Alueella säilytettävä ja istutettava kasvillisuus on valittava siten, että se on alueen ominaispiirteisiin soveltuvaa.

Hulevedet on käsiteltävä imeyttämällä ja/tai viivyttämällä viherpainanteissa ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.

Bestämmelser som gäller den skyddade byggnaden 5 (NARIKKA):
En historiskt, byggnadshistoriskt och med tanke på området som helhet betydelsefull byggnad.

Byggnadens stensockel bevaras, timmerstommen och byggnadens utseende ska bevaras eller återställas till ursprunget.

Bestämmelser som gäller den skyddade byggnaden 6 (GRONINGSKÄLLAREN):
En historiskt, byggnadshistoriskt och med tanke på området som helhet betydelsefull byggnad.

Byggnadens utseende, stensockel, vällingklocka och lastkaj skyddas. Fasadernas färger och material ska bevaras vid en reparation eller så ska lösningarna följa byggnadens ursprungliga karaktär.

Bestämmelser som gäller den skyddade byggnaden 7 (SMEDJAN):
En historiskt, byggnadshistoriskt och med tanke på området som helhet betydelsefull byggnad.

Byggnadens utseende och kännetecknande drag skyddas.

Före reparations- och ändringsåtgärder ska föroreningsgraden i byggnadens ytterväggar undersökas.

Bestämmelser som gäller den skyddade byggnaden 8 (STENSVINHUSET):
En historiskt, byggnadshistoriskt, arkitektoniskt och med tanke på området som helhet betydelsefull byggnad.

Byggnadens utseende, yttertak, väggar och öppningar skyddas.

I fråga om byggnadens brädbeklädda, utskjutande byggnadsdel ska sockelstenarna bevaras. Trädelen kan ersättas med en ny del.

Bestämmelser som gäller den skyddade byggnaden 9 (LADUGÅRDEN):
En historiskt, byggnadshistoriskt, arkitektoniskt och med tanke på området som helhet betydelsefull byggnad.

Byggnadens entydiga utseende, yttertak, vällingklockan samt fasadernas detaljer, färger och material ska bevaras vid en reparation eller så ska lösningarna följa byggnadens ursprungliga karaktär. Främmande material ska ersättas med material som liknar de ursprungliga materialen.

Bestämmelser som gäller den skyddade byggnaden 10 (TORK-TRÖSKHUSET):
En historiskt, byggnadshistoriskt, arkitektoniskt och med tanke på området som helhet betydelsefull byggnad.

Byggnadens entydiga utseende samt fasadernas detaljer, färger och material ska bevaras vid en reparation eller så så ska lösningarna följa byggnadens ursprungliga karaktär.

Bestämmelser som gäller den skyddade byggnaden 11 (TRANSFORMATORBYGGNADEN):
En historiskt, byggnadshistoriskt, arkitektoniskt och med tanke på området som helhet betydelsefull byggnad.

Byggnadens utseende, yttertak samt fasadernas detaljer, färger och material ska bevaras vid en reparation eller så ska lösningarna följa byggnadens ursprungliga karaktär.

Nybyggnader
Nybyggnaderna ska till sin stil anpassas till den historiska miljön.Till bygglovansökan ska museimyndighetens utlåtande bifogas samt en utredning som visar hur byggnaden/ konstruktionen passar in i omgivningen och terrängen.

Byggnadens fasader ska bestå av antingen rödtegel eller rödmyllat eller täckmålat trä.

Takmaterialet ska bestå av rödtegel eller målad maskinfalsad plåt.

Takformen ska vara sadeltak med öppen takfot.

Gårdarna
Herrgårdsområdet ska bevaras så att det är öppet för allmänheten.

Områdets bostäder får inte förses med inhägnade privata gårdar.

Den växtlighet som ska bevaras och planteras i området ska väljas så att den lämpar sig för områdets särdrag.

Dagvattnen ska hanteras genom infiltrering och/eller genom fördröjning i grönsänkor innan de leds ut i det allmänna dagvattensystemet.

Ainoastaan kaavakartalla osoitetuilla huoltoajoreiteillä saa käyttää asvalttia. Promenadin asvaltoidun alueen leveys saa olla enintään 5 metriä.

Asfalt får användas endast på de servicekörningsvägar som anvisats på plankartan. Promenadens alfalterade område får vara högst 5 meter brett.

Pysäköintipaikat ja muut ajoväylät tulee tehdä kivituhka- tai sorapintaisina. Kiveyksiä tulee käyttää harkiten ja niiden tulee sopia ympäristöönsä.

Parkeringsplatser och övriga körbanor ska anläggas så att de är belagda med stenmjöl eller grus. Stenläggningar ska användas efter övervägande och de ska passa in i omgivningen.

Pysäköinti
Autopaikkatarve määritellään rakennusluvan yhteydessä.

Parkering
Behovet av bilplatser bestäms i samband med bygglovet.

Asuinrakennusten pihapiiriin saa sijoittaa autopaikkoja enintään 2 autoa kutakin asuinrakennusta kohden. Muut autopaikat sijoitetaan kartanoalueen pysäköintipaikoille tai autonsäilytystiloihin.

På bostadshusens gårdsområde får bilplatser placeras till ett antal av högst 2 bilar per bostadshus. Övriga bilplatser förläggs till herrgårdsområdets parkeringsplatser eller bilförvaringsutrymmen.

Kivisikalan (sr/8) pohjoispuolella oleva, ohjeellinen pysäköintialue saa tapahtumien aikana toimia tilapäisenä pysäköintialueena.

Den riktgivande parkeringsplatsen norr om stensvinhuset (sr/8) får under evenemang fungera som temporär parkeringsplats.

Kaupunginosan raja. — **Stadsdelsgräns.**

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja. — **Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**

Osa - alueen raja. — **Gräns för delområde.**

Ohjeellinen alueen tai osa - alueen raja. — **Riktgivande gräns för område eller del av område.**

② **Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.** — **Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista. — **Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**

51 **Kaupunginosan numero.** — **Stadsdelsnummer.**

PAK **Kaupunginosan nimi.** — **Stadsdelens namn.**

51157 **Korttelin numero.** — **Kvartersnummer.**

YLÄSTÖNTIE **Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.** — **Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**

KIVISIKALA **Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.** — **Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.**

750 **Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.** — **Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**

II **Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.** — **Romersk siffra anger största tillåtna antal våningar i byggnader, byggnad eller del därav.**

Rakennusala. — **Byggnadsyta.**

as **Rakennusala, jolle saa sijoittaa asuinrakennuksen.** — **Byggnadsyta där bostadshus får placeras.**

vm **Rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.** — **Byggnadsyta där transformator får placeras.**

jä **Rakennusala, jolle saa sijoittaa jätehuollon vaatimia tiloja.** — **Byggnadsyta, på vilken utrymmen för sophämtning får placeras.**

ppl **Ohjeellinen pyöräilyn laatukäytävä.** — **Riktgivande kvalitetskorridor för/till/på cykling**

ur **Ohjeellinen ulkoilureitti.** — **Riktgivande friluftsled.**

w **Ohjeellinen vesialue.** — **Riktgivande vattenområde.**

Säilytettävä / istutettava puurivi. — **Trädrad som skall bevaras / planteras.**

s **Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.**
Hedelmätarhat tulee säilyttää. Näkymät kartanonmäeltä hedelmätarhan läpi ja yli kohti kulttuurimaisemaa tulee säilyttää.

Del av område där trädbeståndet skall skötas så att det bibehålls livskraftigt och vid behov förnyas så att trädens landskapsmässiga betydelse bevaras.
Fruktträdgårdarna ska bevaras. Utsikten från herrgårdsbacken tvärs över fruktträdgården och bort mot kulturlandskapet ska bevaras.

⊗ **Kaupunkikuvallisesti arvokas puuyksilö. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.**
Puita uudistettaessa ne tulee korvata saman lajin yksilöillä. Puun juuristoalueella, 5 metriä puun tyvestä mitattuna, ei saa tehdä kaivuu- tai muita vastaavia töitä.

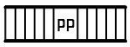
Med tanke på stadsbilden ett värdefullt träd. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.
Då träd förnyas ska de ersättas med exemplar av samma trädslag. I området för trädets rotsystem, mätt 5 meter från trädets bas, får inga grav- eller motsvarande arbeten utföras.

sma **Maisemallisista syistä avoimena säilytettävä alueen osa.**

Avoimen maiseman erityispiirteet tulee säilyttää. Maisemassa olevat yksittäispuut voidaan säilyttää. Kulkuväyliä, pintamateriaaleja, rakenteita ja istutuksia tulee hoitaa ja tarvittaessa uudistaa siten, että ympäristökokonaisuuden kulttuurihistoriallinen arvo säilyy. Näkymät kartanonmäeltä hedelmätarhan läpi ja yli kohti kulttuurimaisemaa tulee säilyttää. Kasvillisuuden tulee olla pääasiassa matalaa.

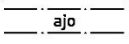
Del av område som av landskapsmässiga orsaker skall bevaras öppen.
Det öppna landskapets särdrag ska bevaras. Enskilda träd i landskapet kan bevaras. Förbindelseleder, ytmaterial, konstruktioner och planteringar ska skötas och vid behov förnyas så att miljöhelhetens kulturhistoriska värde bevaras. Utsikten från herrgårdsbacken tvärs över fruktträdgården och bort mot kulturlandskapet ska bevaras. Växtligheten ska huvudsakligen vara låg.

Katu. — **Gata.**



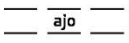
Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.

För gång- och cykeltrafik reserverad gata.



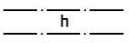
Ajoyhteys.

Körförbindelse.



Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.

Riktgivande körförbindelse inom området.

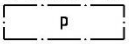


Alueen sisäiselle huoltoliikenteelle varattu alueen osa.

Del av område reserverad för områdets interna servicetrafik.

Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.

Del av område reserverad för allmän gångtrafik.

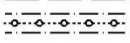


Pysäköimispaikka.

Parkeringsplats.

Ohjeellinen pysäköimispaikka.

Riktgivande parkeringsplats.



Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Del av område reserverad för underjordisk ledning.

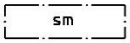
Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

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

/1

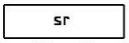
Kaavamerkintään liittyvä kohdenumero.

Projektnummer som anknyter till planbeteckningen.



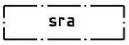
Alueen osa, jolla sijaitsee muinaismuistolain mukainen muinaismuistoalue.
Alueella sijaitsee muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös. Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen tai muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Aluetta koskevista toimenpiteistä ja suunnitelmista on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa.

Del av område inom vilken i lagen om fornminnen avsett fornminnesområde är beläget.
I området finns ett fast fornminne som är skyddat genom fornminneslagen (295/1963). Med stöd av fornminneslagen är det förbjudet att gräva i området, att täcka in det, ändra eller på annat sätt göra åverkan på området. Angående åtgärder och planer som gäller området måste museimyndigheten konsulteras.



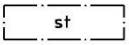
Suojeltava rakennus.

Byggnad som bör skyddas.



Suojeltava raunio.
Historiallisesti ja aluekokonaisuuden kannalta merkittävä vesisäiliön raunio, jota ei saa purkaa tai muuttaa siten, että sen historiallista arvoa turmellaan. Korjaus- ja muutostoimenpiteille on hankittava museoviranomaisen lausunto.

Ruin som skall skyddas.
En historiskt och med tanke på området som helhet betydelsefull ruin efter en vattenreservoar som inte får rivas eller ändras så att dess historiska värde förstörs. För reparations- och ändringsarbeten ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.



Suojeltava tie.
Alueen osa, jolla sijaitsee historiallisesti merkittävä tieosuus. Tien luonne ja linjaus on säilytettävä. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava paikallisen museoviranomaisen lausunto.

Väg som skall skyddas.
Områdesdel där det finns ett vägavsnitt av historisk betydelse. Vägens karaktär och sträckning ska bevaras. Över områdets byggnads- och underhållsplaner ska den lokala museimyndighetens utlåtande inhämtas.

MUUTA

Rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta pohjaveden tasoa.

ÖVRIGT

Byggandet ska utföras så att det inte leder till förändringar i grundvattennivån.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Stadsmätning

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

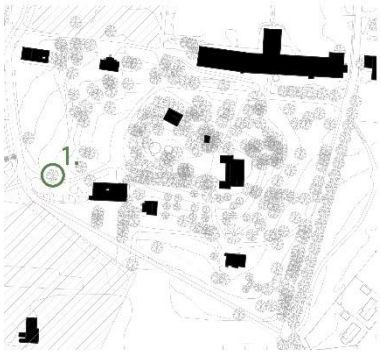
Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/__20__

Godkänd av stadsfullmäktige __/__20__

KAAVAAN SUOJELTAVAT PUUT

PUU 1 (VAAHTERA)



PUU 2 (VAAHTERA)

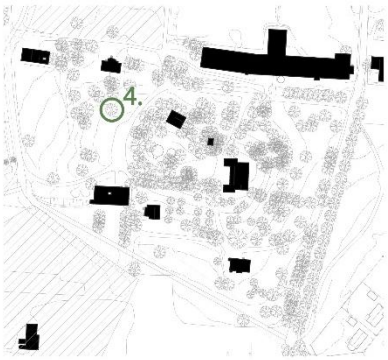
PUU 3 (VAAHTERA)

Backas - kokousmateriaali 04.10.2017 - LOCI maisema-arkkitehdit Oy

1

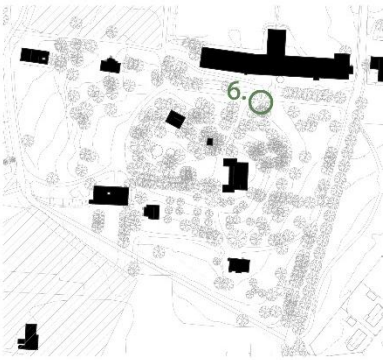
KAAVAAN SUOJELTAVAT PUUT

PUU 4 (VAAHTERA)



PUU 5 (TAMMI)

PUU 6 (VAAHTERA)

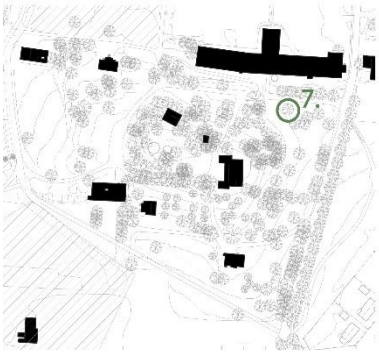


Backas - kokousmateriaali 04.10.2017 - LOCI maisema-arkkitehdit Oy

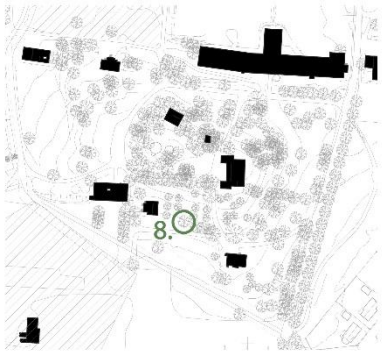
2

KAAVAAN SUOJELTAVAT PUUT

PUU 7 (VAAHTERA)



PUU 8 (VAAHTERA)

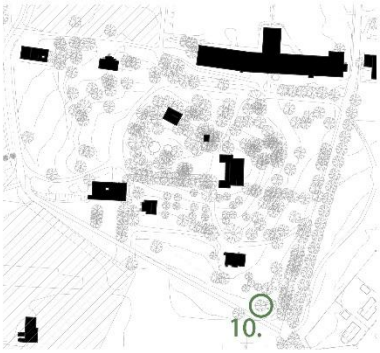


PUU 9 (TAMMI)

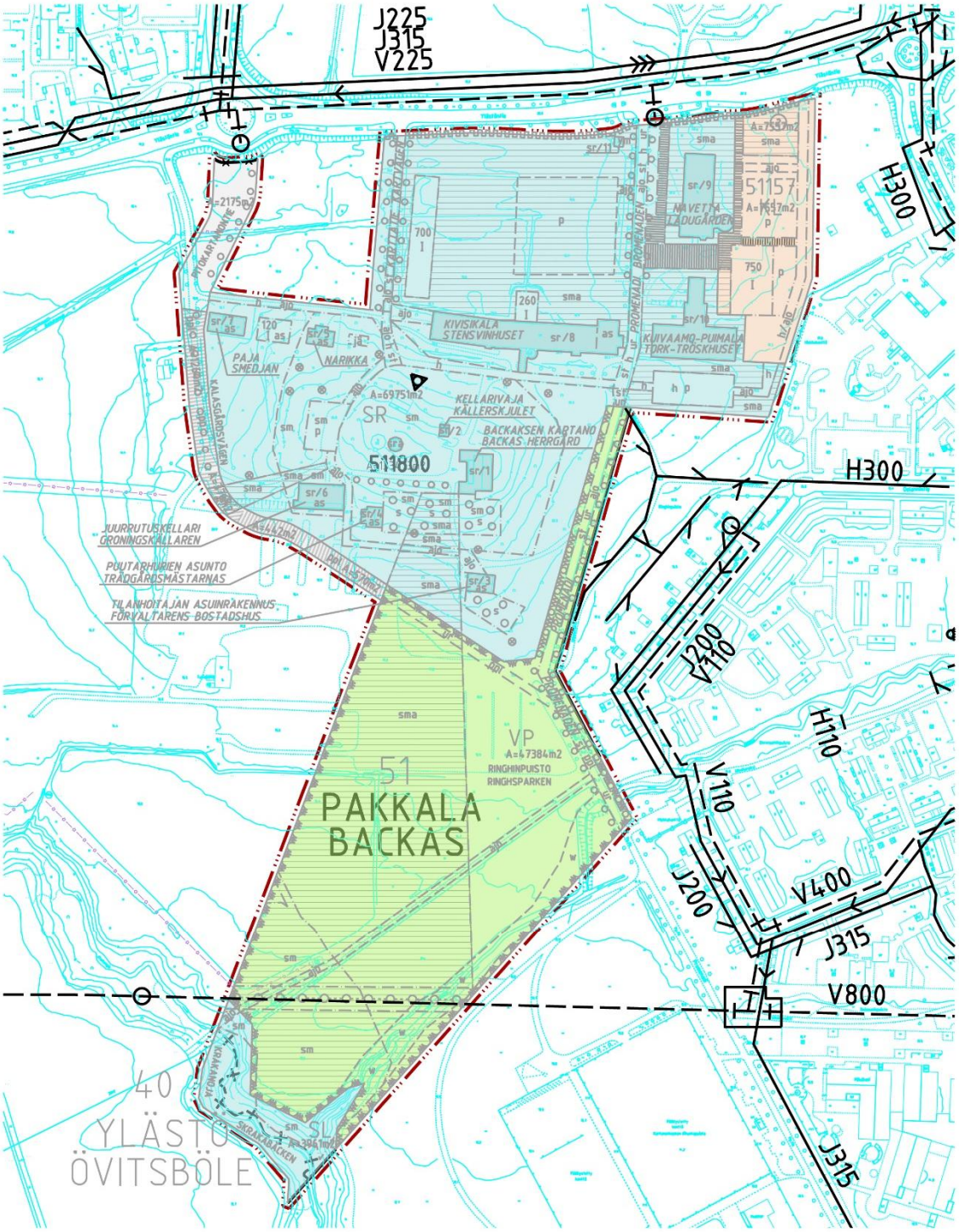
Backas - kokousmateriaali 04.10.2017 - LOCI maisema-arkkitehdit Oy

KAAVAAN SUOJELTAVAT PUUT

PUU 10 (TAMMI)



Backas - kokousmateriaali 04.10.2017 - LOCI maisema-arkkitehdit Oy



Vantaan kaupunki copyright Harri Keinanen tuloseen laatija 11.10.2018 päiväys	**Vesihuollon esisuunnitelma** 511800 Backas 0 60 300 m	ETRS-GK25 tasokoordinaattijärjestelmä N2000 korkeusjärjestelmä 1:3000 mittakaava

38 § **Asemakaavamuutos 002206 ja tonttijako, 86 Nikinmäki / Harrikuja**

VD/2102/10.02.04.01/2013
HP/TLA/VKA/NKO/MKU/AV

Pohjois-Nikinmäen alue täydentyy kaksikerroksisilla pientaloilla ja palveluasumisella voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti. Kaavamuutos sallii useita pientalotyyppejä tehokkuudella e=0.20 - 0,25. Uusi asuinkortteli muodostuu Pohjoisen Nikinmäentien varteen. A-kortteleihin yhteenlaskettu kerrosala on 10 766 k-m². Ikäihmisten palvelutalon YSAA-tontti rakennusoikeudella 2700 k-m² sijaitsee Täkytien ja Harrikujan risteyksessä osittain yksityisellä maalla. Jokivarren vanhan koulun tontilla täydennetään piharakennuksen suojelumerkintä. Rakennusoikeudet eivät muutu. Viheralueen määrä lisääntyy Karppipuistossa ja pienenee hieman Siimapuistossa. Kaavaan liittyy YSAA-tonttia koskeva toteuttamissopimus.

Asemakaavamuutos koskee kortteleita 86006, 86026,86028, 86043, 86044 sekä katu- ja virkistysalueita, kaupunginosassa 86, Nikinmäki.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa kortteleita 86006, 86026,86028, 86043 sekä katu- ja virkistysalueita.

Tonttijako koskee korttelin 86043 tonttia 2.

Alue sijaitsee Harrikujan pohjoispuolella sekä Pohjoisen Nikinmäentien varressa Täkytien ja Siikatien välisellä alueella.

Kaavan hakija
Asemakaavamuutoksen hakija on yksityinen perikunta sekä Vantaan kaupunki.

Maanomistus
Asemakaavamuutosalueen omistaa Vantaan kaupunki, lukuun ottamatta palvelutalolle suunniteltua korttelin 86043 tonttia 2, josta osa on yksityisen maalla.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen valmisteluun on osallistunut palvelutalon tontin viitesuunnitelman osalta perikunnan/ kuolinpesän konsulttina Fincap Kiinteistökehitys Oy suunnittelijanaan arkkitehtuuritoimisto Eero Koponen Oy. Kaavatyö on muuten tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Kaavamuutoksen alue on kaupunginvaltuustossa 17.12.2007 hyväksytyssä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa tiivistä ja matalaa pientalovaltaista aluetta A2, pientaloaluetta A3 sekä virkistysaluetta VL. Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen, rakentamista ei synny yleiskaavan viheralueille.

Asemakaavan muutos
Kaavamuutoksen tarkoituksena on Pohjois-Nikinmäen alueen täydentäminen voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti. Kaavatyössä syntyy yksi uusi asuinkortteli A (asuinrakennusten korttelialue) ja samaa kaavamerkintää A esitetään kolmelle jo asemakaavoitetulle asuinkorttelille. Muutoksella tähdätään alueen parempaan toteutettavuuteen.

Täkytien ja Harrikujan risteykseen esitetään YSAA-tonttia, johon voi rakentaa kaksikerroksisen ikäihmisten palvelutalon. YSAA-tontille tehdään tonttijako. Harrikujan Y-korttelissa sijaitsevan entisen Jokivarren kansakoulun korttelin piharakennukseen on lisätty suojelumerkintä sr. Muuten Y-kortteliin ei kohdistu muutoksia eikä rakennusoikeus siellä muutu.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 28.10.2014 ja päivitetty 1.10.2018. Päivityksen syynä oli alkuperäisen kaava-alueen pienentyminen ja senioriasumisen muuttuminen palvelutaloasumiseksi.

MRL 62 §:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin suullisesti 11.11.2014 Siimapuiston päiväkodissa pidetyssä asukastilaisuudessa. Viheralueen pienentymistä vastustettiin jonkin verran mm. päiväkodin henkilökunnan ja lähiasukkaiden toimesta. Toisaalta ymmärrettiin yleiskaavan mukainen täydennysrakentaminen. Suunnittelun edetessä Siimapuiston viheralue pienenee vähemmän kuin alussa suunniteltiin ja toisaalta Karppipuistossa viheralueen määrä kasvaa.

Myös Elisan, HSY:n ja HSL:n tavoitteet on huomioitu kaavaehdotuksessa. Elisan mielipiteessä mainittu mastohanke on toteutettu kaava-alueen ulkopuolelle. Museoviraston ja kaupunginmuseon mielipiteet on huomioitu. Kaupunginmuseon aloitteesta on lisätty piharakennuksen sr-merkintä Y-kortteliin.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Asemakaavatyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaavatyö kohdistuu pääosin Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa uutta asuntokerrosalaa 3840 kerrosneliötä. Palvelutalon osuus tästä on 2700 kerrosneliömetriä. Kun toteutumattomat asumisen kaavat lasketaan mukaan, on asumista mahdollista toteuttaa 10 766 kerrosneliötä. Tämä tarkoittaa noin 150 uutta asuntoa ja 400 uutta asukasta.

Sopimus
Asemakaavan muutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Hakijalta on saatu sitoumus maan ostosta kaavan voimaantulon jälkeen. Hakijalla on esisopimus määräalan luovutuksesta.

Muutoskustannukset maksaa hakija yksityinen perikunta ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 2 (5000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1000 €), yhteensä 6000 €.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 13

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.12.2018 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002206 sekä tonttijakoehdotus, 86 Nikinmäki / Harrikuja,

b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja

c) vahvistetaan maksuluokka 2 ja todetaan, että hakija yksityinen perikunta maksaa muutoskustannukset (5000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1000 €), yhteensä 6000 €.

Käsittely:
Merkittiin, että tehdään kaavan nähtävilläoloaikana tekninen korjaus selostuksen autopaikkoja koskevaan kohtaan ja lisätään selostuksen loppuun kaavakuva.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 38

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.12.2018 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002206 sekä tonttijakoehdotus, 86 Nikinmäki / Harrikuja,
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
c) vahvistaa maksuluokaksi 2 ja todeta, että hakija yksityinen perikunta maksaa muutoskustannukset (5000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1000 €), yhteensä 6000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Asemakaavamuutoksen selostus 10.12.2018

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Vesa Karisalo, puh. 040 750 7339, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
asemakaavasuunnittelija Noora Koskivaara, puh. 050 302 9293, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

002206 Harrikuja

NIKINMÄKI

MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 10.12.2018 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002206. Selostusta on tarkistettu 17.12.2018. Kaavoitus on tullut vireille 28.10.2014.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Korttelit 86006, 86026, 86028, 86044 ja 86043 sekä katu- ja virkistysalueet kaupunginosassa 86, Nikinmäki.

(kumoutuvan asemakaavan korttelit 86006, 86026 ja 86028 sekä katu ja virkistysalueet kaupunginosassa 86, Nikinmäki).

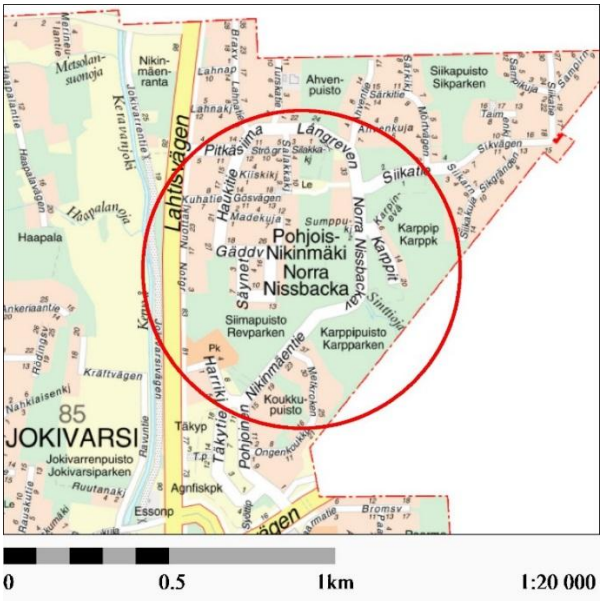
Tonttijako:

Osa korttelia 86043 kaupunginosassa 86, Nikinmäki.

Pohjois-Nikinmäen alue täydentyy kaksikerroksisilla pientaloilla ja palveluasumisella voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti. Kaavamuutos sallii useita pientalotyyppejä tehokkuudella e=0.20 – 0.25. Uusi asuinkortteli muodostuu Pohjoisen Nikinmäentien varteen. A-kortteleiden yhteenlaskettu kerrosala on 10 766 k-m2. Ikäihmisten palvelutalon YSAA-tontti rakennusoikeudella 2700 k-m2 sijaitsee Täkytien ja Harrikujan risteyksessä osittain yksityisellä maalla. Jokivarren vanhan koulun tontilla täydennetään piharakennuksen suojelumerkintä. Rakennusoikeudet eivät muutu. Viheralueen määrä lisääntyy Karppipuistossa ja pienenee hieman Siimapuistossa. Kaavaan liittyy YSAA-tonttia koskeva toteuttamissopimus.

Kaavan laatija: Noora Koskivaara, asemakaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki
etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. 050 302 9293

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Sipoontien pohjoispuolella Nikinmäessä. Käyttötarkoitus muuttuu kaava-alueilla Harrikujalla ja Nikinmäentien varressa. Sinne sijoittuu vanhusten palvelutalo ja pientalo-asumista.

Kaava-alueen pohjoisosassa on toteutumatonta asumiseen osoitettua asemakaavaa. Kaavamääräykseksi esitetään asuinrakennusten korttelialue A, joka sallii mahdollisimman monia toteutusmuotoja. Karppitien päässä osa asuinkorttelista muuttuu puistoksi.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

Alueelle on laadittu asemakaavat 860700 ja 860800. Osa nyt laadittavasta kaavamuutoksesta

oli mukana näissä aiemmissa kaavoissa, mutta jäivät pois mm. sopimussyitä.

Yksityisen perikunnan jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 1.10.2014. Kaavamuutoksen numeroksi tuli työohjelmassa 002206. Kaavoitus tuli vireille 28.10.2014.

Mielipiteet pyydettiin 30.11.2014 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 5 kappaletta. Asemakaavamuutoksesta järjestettiin 11.11.2014 asukastilaisuus Siimapuiston päiväkodissa.

1.10.2018 kaava-aluetta päätettiin pienentää, joten päivitettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma rajauksen osalta ja täsmennettiin senioriasuminen palvelutaloasumiseksi.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 4
2. Lähtökohdat ... 4
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 4
2.2 Suunnittelutilanne ... 8
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet ... 11
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo ... 11
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö ... 11
3.3. Asemakaavan tavoitteet ... 12
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ... 13
4. Asemakaavan kuvaus ... 15
4.1 Kaavan rakenne ... 15
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 15
4.3 Aluevaraukset ... 15
4.4 Kaavan vaikutukset ... 16
4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 19
4.6 Nimistö ... 19
5. Asemakaavan toteutus ... 19
6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 21
7. Asemakaavan seurantalomake ... 22
8. Asemakaavakartta ja –määräykset ... Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.

1. TIIVISTELMÄ

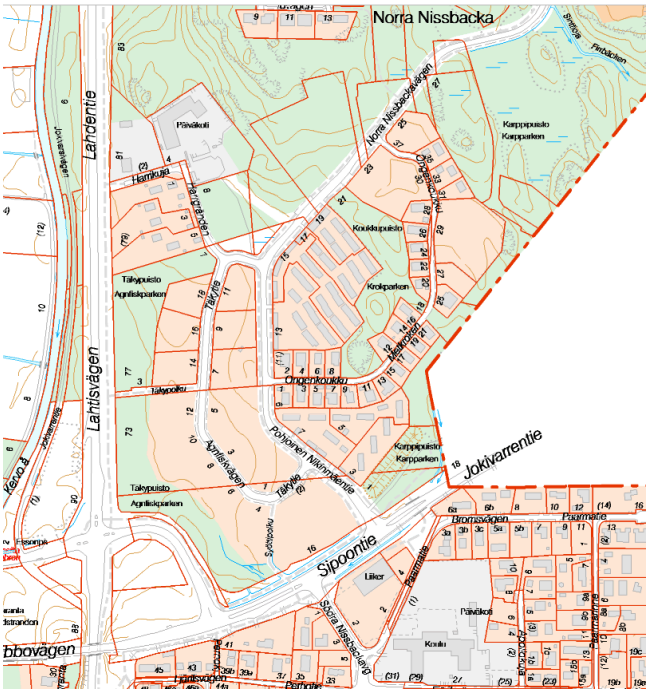
Kaavamuutoksen tarkoituksena on Nikinmäen pohjoisosan täydennysrakentaminen voimassaolevan yleiskaavan mukaisesti. Harrikujalle ja Nikinmäentien varteen muodostuu kaksi uutta korttelia, joihin sijoittuu vanhusten palvelutalo ja pientaloasumista. Kaava-alueen pohjoisosassa on aiemmin asemakaavoitettuja mutta toteutumattomia kortteleita, jotka on osoitettu asumiseen. Kaavamääräykseksi esitetään asuinrakennusten korttelialuetta A, joka sallii mahdollisimman monia toteutusmuotoja. Karppitien päässä osa toteutumattomasta asuinkorttelista muuttuu viheralueeksi. Jokivarren vanhan kansakoulun talousrakennuksen merkintää on täydennetty.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Pientalovaltainen Nikinmäen kaupunginosa sijaitsee Lahdentien itäpuolella ja Sipoontie jakaa sen Etelä- ja Pohjoisosaan. Nikinmäki on Korson suuraluetta. Korson keskustaan on matkaa noin kolme kilometriä. Alueella on paljon eri-ikäisiä pientaloja. 2000-luvulla laadittu useita asemakaavoja, joiden pohjalta Nikinmäkeen on syntynyt paljon täydennysrakentamista sekä palveluina koulu, päiväkoteja ja päivittäistavarakauppa.



Kartalla näkyvät Nikinmäen keskeiset palvelut ja viheralueet. Sipoontien eteläpuolisessa liikerakennuksessa sijaitsee päivittäistavarakauppa.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

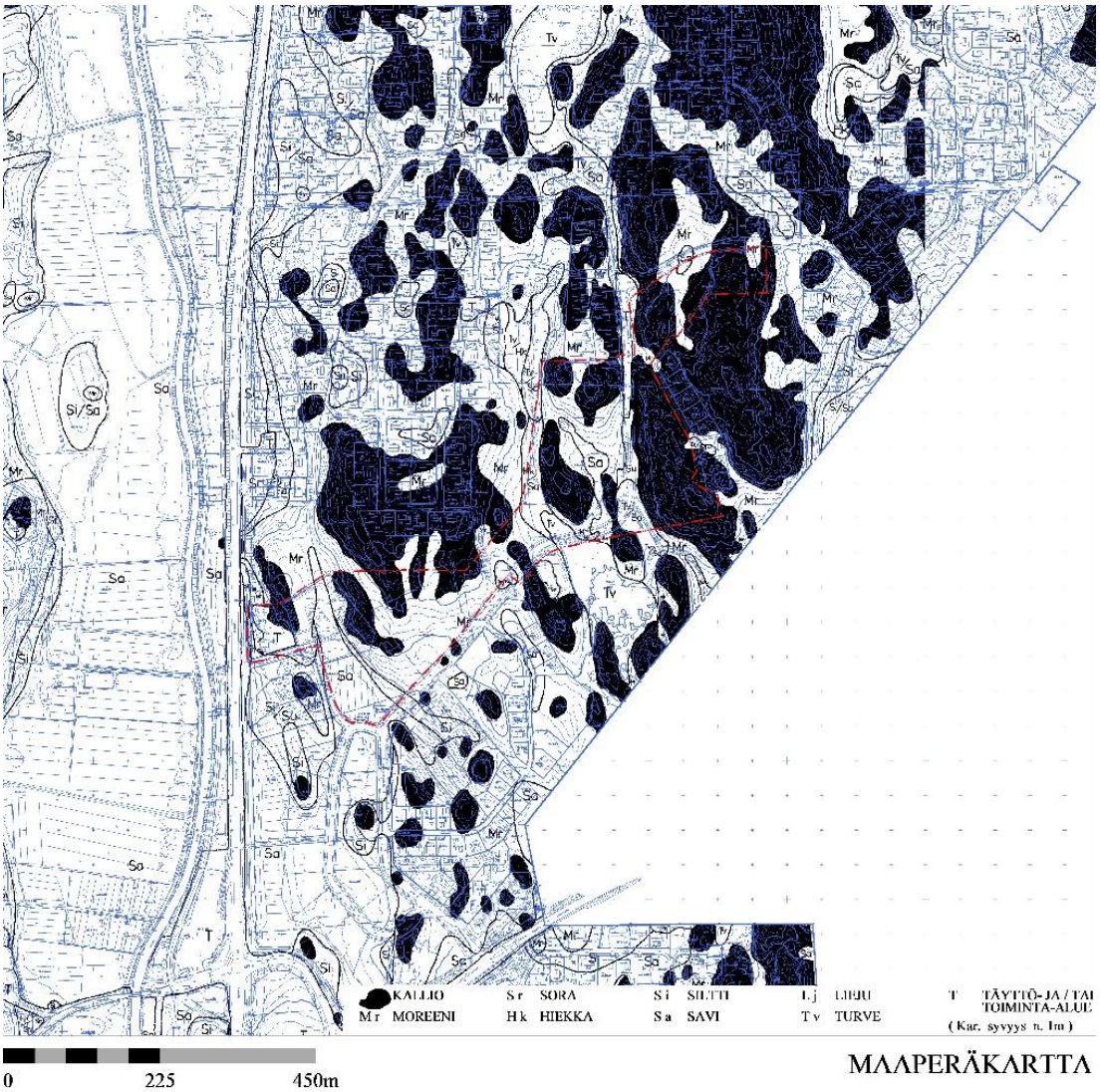
Maisemallisesti Nikinmäki käsittää Keravanjoen laakson alavaa peltomaisemaa ja toisaalta kalliosta metsää ja rinnettä.

Vesistöt ja vesitalous

Keravanjoki valuma-alueineen kulkee Nikinmäen länsipuolella. Rakennetut vesihuoltolinjat sijaitsevat Nikinmäentiellä.

Maaperä

Alueen maaperä on savea, kalliota ja moreenia. Sen perustettavuus on hyvä.



Topografia

Alueen maastonkorkeus vaihtelee runsaasti, merenpinnasta noin +35,0 ja +64,0 metrin välillä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Nikinmäessä asui vuoden 2018 alussa 3 880 henkeä. Alueen väkiluku on noussut melko tasaisesti 2000-luvun aikana. Väkiluku on noussut vuodesta 2012 noin 500:lla asukkaalla. Uusia asuntoja on rakenteilla jonkin verran, joten kaupunginosan väkiluku noussee myös lähivuosina. Nikinmäessä on paljon lapsia ja nuoria, yli 65-vuotiaiden osuus on vastaavasti pieni. Koko Korson suuralueen asukasluku oli 29 727 henkeä.

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja, mutta sen välittömässä ympäristössä asutaan yksi-kaksikerroksisissa omakoti- ja rivitaloissa.

Sosiaalinen ympäristö

Lähes täysin pientaloasumiseen perustuva Nikinmäki on lapsiperhevaltainen alue.

Palvelut ja työpaikat

Nikinmäessä on lähipalvelut, eli kaksi päivittäistavarakauppaa, koulu, päiväkoteja ja seurakunnan tiloja. Lisää palveluita on Korson keskustassa ja Tikkurilassa. Joitakin pieniä varasto- ja teollisuusrakennuksia sijaitsee Lahdentien varren työpaikka-alueilla. Täältä käydään paljon töissä muualla Vantaalla, Helsingissä ja lähikunnissa kuten Keravalla.

Yhdyskuntarakenne

Nikinmäki on vanhaa väljää omakotialuetta, joka on täydennysrakentamisen avulla tiivistynyt monipuoliseksi pientaloalueeksi. Nikinmäen kauppa ja koulu sijaitsevat keskeisesti Lahdentien ja Sipoontien liittymän lähituntumassa. Heti Sipoontien pohjoispuolella on tiivis yhtiömuotoinen alue, jossa on pienkerrostaloja.

Kaupunkikuva

Nikinmäessä kaupunkikuvalle leimallista on maaston vaihtelevuus, joka näkyy rakennusten sijoittelun moninaisuutena. Omakotitaloja on vuosien saatossa rakennettu haastaviin maastoihin. Sipoontien välittömässä läheisyydessä maasto on tasaisempaa ja siellä kaupunkikuvaa hallitsevat tehokkaammat yhtiömuotoiset rivitalot ja pienkerrostalot.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Jokivarren vanha kansakoulu sijaitse Lahdentien varressa. Rakennus pihapiireineen on suojeltu aiemmassa asemakaavassa 860800. Rakennuksessa ei ole koulutoimintaa.

Virkistys

Keravanjoen rantojen viheralueet ovat Tikkurilan keskustan vetovoimaisin viheraluekokonaisuus. Jokimaisemassa näkyvät eri vuosikymmenillä rakennetut Tikkurilan historiasta kertovat rakennukset, jotka liittyvät rautatiehen, teollisuuteen ja maatalouteen.

Liikenne

Nikinmäessä liikutaan paljon omilla autoilla. Julkisen liikenteen bussit kulkevat alueen läpi Nikinmäentietä ja Lahdentietä. Suoria yhteyksiä Helsinkiin on vähennetty ja liityntäliikennettä Korson asemalle lisätty. Tonttikaduilla ei useimmiten ole jalkakäytäviä, uusilla kokoojakaduilla on jalkakäytävät ja pyörätiet. Kevyen liikenteen pääreitit kulkevat Lahdentien ja Sipoontien varsilla.

Vesihuolto
Vedenjakelu
Kaava-alueen käyttövesi johdetaan Nikinmäentien d225 jakelujohdolla. Alue kuuluu Korson painepiiriin.

Käyttövesi tulee pääasiassa Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta, josta vesi pumpataan Ylästön ja Koivukylän paineenkorotuspumppaamoiden välityksellä Korson ylävesisäiliöön. Ylävesisäiliön tilavuus on 4000 m³. Painetasot ovat: ylin +94 m ja alin +85 m merenpinnasta.

Jätevesiviemäröinti
Kaava-alueen jätevedet johdetaan Nikinmäentien ja Täkytien d200 sekä Harrikujan d160 ja Pitkäsiiman d200 jätevesiviemäreillä ja kootaan Jokivarren jätevedenpumppaamolle. Pumppaamo johtaa jätevedet Mikkolan ja Matarin viemäriverkoston kautta Korso-Tikkurila runkoviemäriin. Jätevedet käsitellään Helsingin Viikin jätevedenpuhdistamolla ja lasketaan Suomenlahteen.

Hulevesijärjestelmä
Kaava-alueen hulevedet johdetaan Nikimäentien ja Pitkäsiiman d300 hulevesiviemäreillä länteen ja puretaan Keravanjokeen. Keravanjoki laskee Vantaanjoen kautta Helsingin Vanhankaupungin lahteen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko sijaitsee noin 3 km päässä. Sen rakentamista ei pidetty mahdollisena alueen aiempia kaavoja laadittaessa.

Monet asukkaat ovat ottaneet maalämmön suoran sähkölämmityksen tueksi.

Sähköverkko

Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapelit.

Ympäristöhäiriöt

Lahdentien reunan läheisyydessä liikennemelun taso on 45 - 50 dB. Lahdentien liikennemelu ja pienhiukkaset eivät kohdistu kaavamuutosehdotuksen uuteen rakentamiseen. Olevien rakennusten osalta asia on ratkaistu aiemmassa asemakaavassa 860800.

Maakaasulinja

Lahdentien itäreunassa kulkevan kaasulinjan suojaetäisyydet täyttyvät eikä sillä ole vaikutuksia suunnittelualueelle.

2.1.4 Maanomistus

Harrikujan itäreunassa sijaitsevan kiinteistön 92-401-4-44 maan omistaa hakija, joka on yksityinen perikunta. Muun suunnittelualueen maan omistaa Vantaan kaupunki.

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
xx-xxx-x	Vantaan kaupunki	11,3
401-4-44	kaavamuutoksen hakija	5,5
	muut yksityiset/yhteisöt	0,0
Yhteensä		16,8

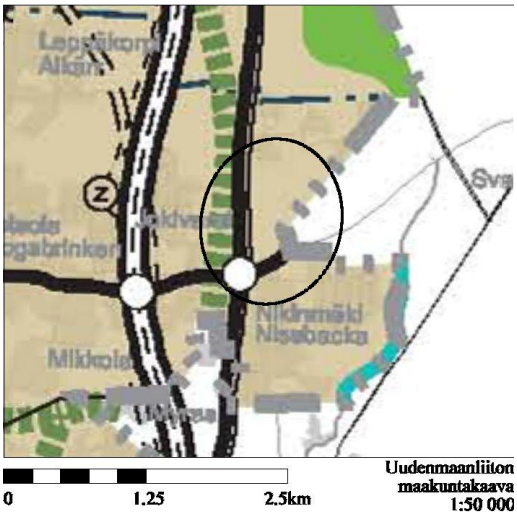
2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Maakuntakaava



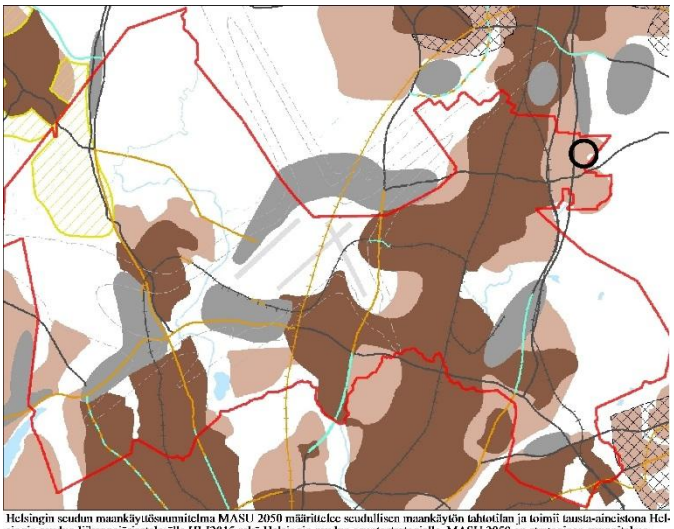
Uudenmaan maakuntakaavassa (8.11.2006) alue on taajamatoimintojen aluetta.

Keravanjoen varressa on viheryhteystarve.

Ympäristöministeriö on 30.10.2014 vahvistanut Uudenmaan toisen vaihemaakuntakaavan, jossa suunnittelualue on osoitettu tiivistettäväksi alueeksi.

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

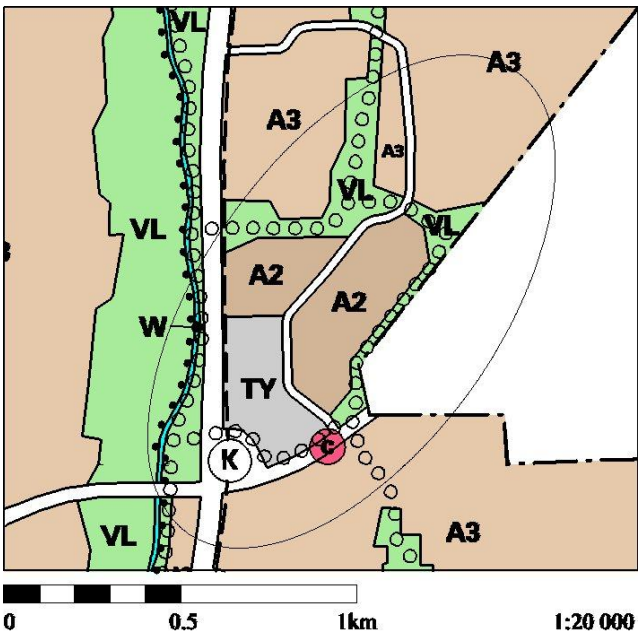
Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050



Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050 määrittelee seudullisen maankäytön tahtotilan ja toimii tausta-aineistona Helsingin seudun liikennejärjestelmälle HLJ2015 sekä Helsingin seudun asuntostrategialle. MASU 2050 on strateginen suunnitelma, joka osoittaa seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet. Yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti 80% uudesta asuntotuotannosta ohjataan seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle (kartan tumman ruskea vyöhyke). Vantaan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt suunnitelman 11.5.2015.

MASU 2050 määrittelee seudun tavoitteellista maankäyttöä ja toimii tausta-aineistona Helsingin seudun liikennejärjestelmälle HLJ2015 sekä Helsingin seudun asuntostrategialle. MASU 2050 on strateginen suunnitelma, joka osoittaa seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet. Yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti 80 % uudesta asuntotuotannosta ohjataan seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle (tumman ruskea vyöhyke). Kaava-alue sijoittuu vaaleanruskealle vyöhykkeelle. Vantaan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt suunnitelman 11.5.2015.

Yleiskaava

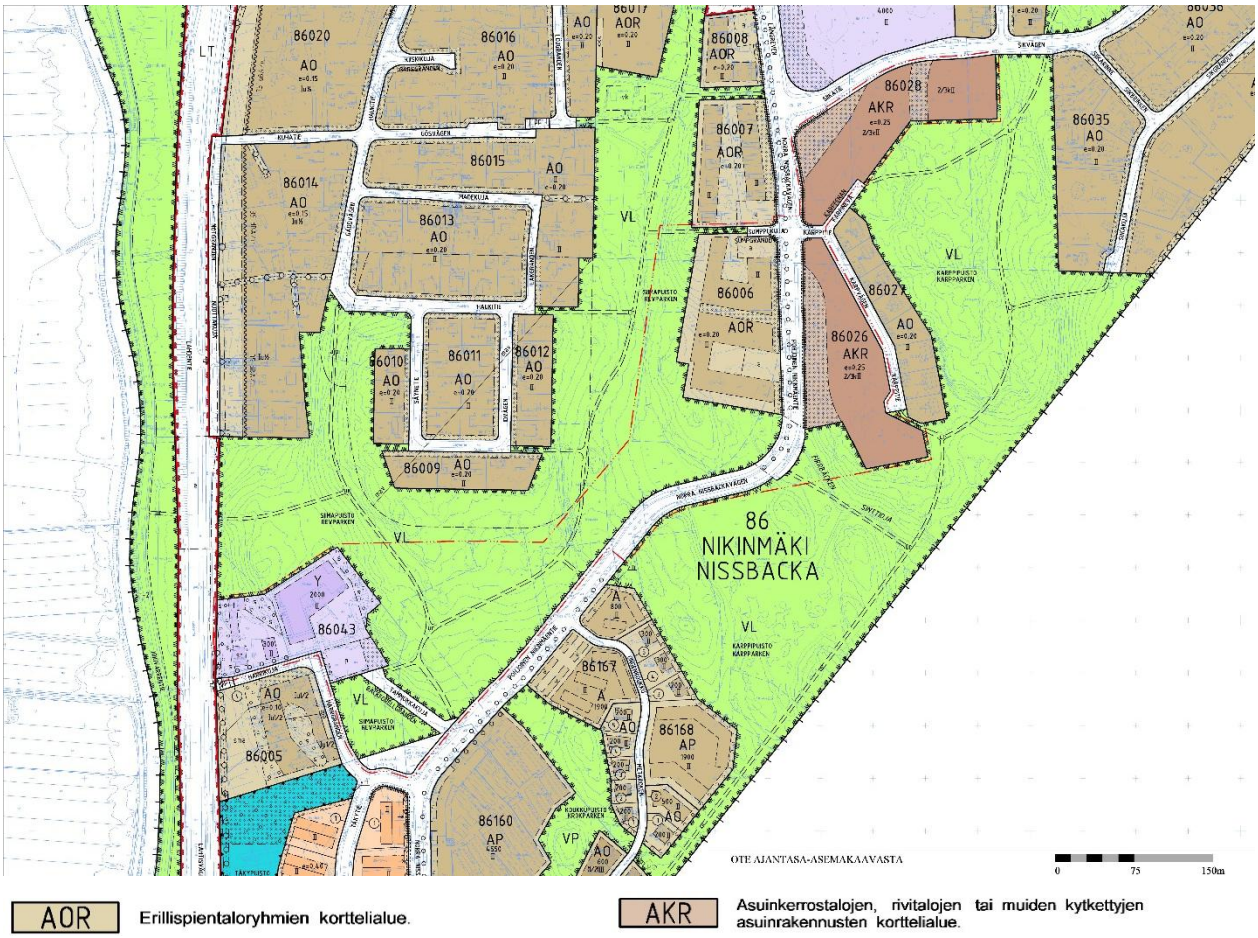


Alue on yleiskaavassa tiivistä ja matalaa pientalovaltaista aluetta A2.

Pientaloaluetta A3 ja virkistysaluetta VL.

Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009. Kaavahanke toteuttaa yleiskaavaa ja on sen mukainen.

Asemakaava



Alueella on voimassa useita asemakaavoja kuten 860600 ja 860700 sekä Korso I rakennuskaavaa.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Asemakaavaa 860600 yhteydessä laadittiin alueelle kaavarunkoluonnos vuonna 2005.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Yksityisen maanomistajan jättämä kaavamuutoshakemus koskien senioriasumista on kirjattu saapuneeksi 1.10.2014. Kaavahakemusta täydennettiin liittämällä mukaan yhtiömuotoista pientaloasumista kaupungin maalle. Y-korttelin entisen kansakoulun rakennus tontteineen on mukana sen piharakennuksen suojelun vuoksi ja oleva päiväkotitontti katualueen muutoksesta johtuneen tontinrajan tarkistuksen vuoksi.

Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002206 ja kaavoitus tuli vireille 1.11.2014.

Yksityisten maanomistajien kanssa tehdään maankäyttösopimus, joka sisältää kunnallistekniikan rakentamissopimuksen ja esisopimuksen määräalan luovutuksesta.

Alueelle on aiemmin laadittu asemakaavat 860700 ja 860800. Nyt laadittavalla asemakaavamuutoksella voidaan täydennysrakentaa alue valmiiksi.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäyttö, rakentaminen ja ympäristö (kiinteistöt ja asuminen, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, kuntatekniikan keskus), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj , Gasum.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Asukkaiden mielipiteitä kuultiin asukastilaisuudessa Siimapuiston päiväkodissa 11.11.2014. Paikalla 10 asukasta, sekä päiväkodin henkilökuntaa ja asemakaavasuunnittelija.
Päiväkodin toimijat toivoivat metsäisen Siimapuiston säilymistä mahdollisimman laajana, koska päiväkoti ulkoilee siellä runsaasti. Polkureitistön suunnitteluun haluttiin osallistua.
Osallistuneita asukkaita kiinnosti mm. palveluiden riittävyys sekä lasten turvallinen liikkuminen kouluun Sipoontien ali. Nikinmäen katujen, asuintalojen, työpaikkarakentamisen ja seniorirakentamisen aikataulusta kysyttiin. Nykyisiä laajoja metsäalueita arvostetaan paljon.

Viheralueen käytettävyyteen ja reitistöjen hyvään toteutettavuuteen on kaavatyössä kiinnitetty huomiota.

Kuulemisajan jälkeen on satunnaisesti sähköpostilla tai puhelimitse keskusteltu joidenkin alueen asukkaiden kanssa. Asukkaat haluavat alueelle omakotitaloja, kaupunki haluaa tiiviimpiä pientaloja ja pienkerrostaloja.

Elisa Oyj:n mielipiteessä pyydettiin EMT-matkaviestintukiasemaa. Tukiaseman haluttiin sijaitsevan Sipoontien ja Lahdentien liittymän alueella, joka oli mukana alkuperäisessä asemakaavamuutos-alueen rajauksessa. Tukiasema oli mahdollista toteuttaa myös ilman kaavamuutosta. Elisan mielipide on huomioitu.

HSL toivoi tiivistä pientaloasutusta kilpailukykyisen joukkoliikenteen järjestämiseksi ja pysäkkiparin palvelutalon lähelle. Mielipide on huomioitu.

HSY haluama vesihuollon yleissuunnitelma on laadittu.

Museovirasto ilmoitti, ettei heillä ole huomautettavaa alueella. Vantaan kaupunginmuseo pitää hyvänä, että Jokivarren entisen koulun talousrakennukselle osoitetaan suojelumerkintä.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2018 – 2021 strategia (Kv 11.12.2017):

Kaupunkia tiivistetään lähiluontoa vaalien. Nykyistä kaupunkirakennetta vahvistetaan resurssiviisaasti. Ratkaisuissa ja päätöksenteossa turvataan talouden tasapainoa, lisätään kaupungin elinvoimaa ja vetovoimaa, edistetään asukkaiden hyvinvointia, ollaan edelläkävijöitä palvelujen kehittämisessä ja johdetaan uudistuen ja osallistuen.

Kaavamuutos tukee kaupungin strategiaa. Korttelien ympärille jää runsaasti lähiluontoa ja toisaalta rakentamiseen järkevästi hyödynnettävät alueet on kaavassa osoitettu.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 22.9.2014)

- Kaupungin omistaman maan kaavoittaminen on etusijalla.
- Asuntotuotantoa varten asemakaavavarantoa lisätään niin, että se vastaa viiden vuoden rakentamisen tarvetta.
- Varmistetaan pientaloalueiden kaavavaranto
- Kaavoituksen tavoitteena on kohtuuhintainen, laadukas ja toteuttamiskelpoinen asuntotuotanto.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Maapoliittiset tavoitteet toteutuvat, sillä kaikki asuntorakentaminen on kaupungin maalla.

3.3.2 Muut tavoitteet

Yksityisen maanomistajan tavoitteena on ollut saada kaavoitettua maansa ja myytyä se palveluasumisen toteuttajalle.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Yksityinen maanomistaja on kaavatyön aikana etsinyt erilaisia yhteistyökumppaneita seniori- tai palveluasumisen toteuttamiseksi. Viimeisessä vaiheessa toteutusvaihtoehdoksi muodostui palvelutalo.

Alkuvaiheen suunnitelma / Emeritus-säätiön yksikerroksinen senioritalo ja erillinen yhteisrakennus hoivapalveluille.

Sinänsä asukkaalle miellyttävä yksikerroksisuus syö korttelimaata ja pysäköinti on hieman hankalasti rinteessä. Toisaalta ratkaisu olisi sopinut hyvin pientaloalueelle.

FinCap / Esperi

Ikäihmisten palvelutalo

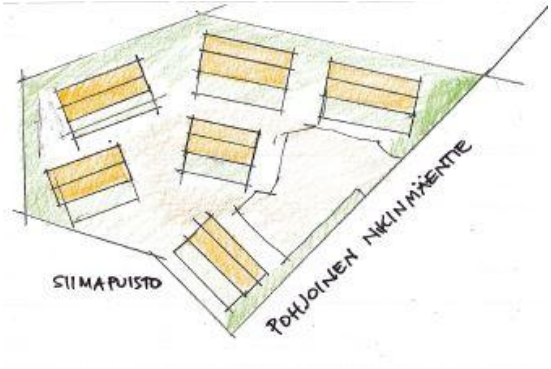
Rakennus sijoittuu Harrikujan ja Täkytien varteen muodostaen suojaisan pihan oleskelulle. Oleskelupihan puoleinen osa korttelista muutettiin myöhemmin osaksi Siimapuistoa.

Alla alustava luonnos rakennuksen hahmosta ja puujulkisivusta.

Asuinkortteleita on tutkittu mitoitukselisesti niin, että esitetty tehokkuus on toteutettavissa myös vaativassa rinteisessä maastossa.
Toteutusvaihtoehtoja on useita. Korttelit toteutetaan yhtiömuotoisina.

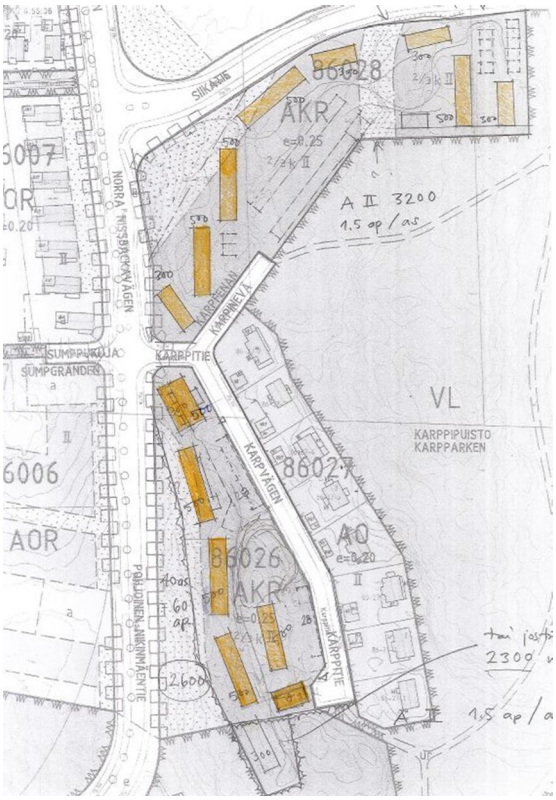
3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Pientalokortteleiden osalta on tarkasteltu erilaisia mitoitusvaihtoehtoja. Kaupunki tulee kilpailuttamaan korttelit erikseen ja siinä yhteydessä haetaan korttelikohtaisesti kaupunkikuvallisesti ja vaativaan maaston sopiva ratkaisu.



Korttelin 86044 tehokkuusluku e = 0.25 tarkoittaa 1897 k-m2 rakennusoikeutta.

Rakennukset voivat olla erillistaloja, rivitaloja, pienkerrostaloja tai niiden yhdistelmiä.



Korttelissa 86026 ja 86028 tehokkuusluku on e = 0.25.

Pohjoisemmassa korttelissa 86028 on rakennusoikeutta 3475 k-m2

Eteläisemmässä korttelissa 86026 on rakennusoikeutta 2548 k-m2

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavassa monipuolistetaan Nikinmäen palveluita tuomalla vanhusten asumista lapsiperheiden suosimalle alueelle. Kaavassa lisätään myös pientalovaltaista asumista joukkoliikenneyhteyden varrelle sekä turvataan tärkeät virkistysalueet.

4.1.1 Mitoitus

Asuinkerrostalojen korttelialue A

1,43 hehtaarin alue. Rakennusoikeus on 2870 k-m2. Tehokkuusluku e=0.20

3,16 hehtaarin alue. Rakennusoikeus 7896 k-m2. Tehokkuusluku e = 0.25

(korttelissa 86044 1873k-m2, kortteli 86026 2548 k-m2 ja kortteli 86028 3475 k-m2)

autopaikkoja: 1.5 ap/asunto $m^{2,}$ pyöräpaikkoja tulee olla 1 kpl/ asuinhuone.

Sosiaalitointa palvelevien laitosten ja asuntoloiden sekä asuinrakennusten korttelialue YSAA

Alueelle saa rakentaa vanhusten palvelutalon.

0,65 hehtaarin alue. Rakennusoikeus 2700. Tehokkuusluku e = 0.41.

Yleisten rakennusten korttelialue Y. Rakennusoikeus 2000 k-m2. Korttelissa on toteutettu päiväkoti.

Jokivarren entisen kansakoulun tontilla on olevien suojelusrakennusten nykyisessä käytössä oleva rakennusoikeus sekä jo aiemmin kaavoitettu lisärakennusmahdollisuus 300 k-m2.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan mukaiset uudet asuinrakennukset noudattavat ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavaa. Rakennusten arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä. Ekologisuus ja maaston rakennettavuus on otettu huomioon. Viherrakentamisesta ja hulevesien käsittelystä on annettu määräykset. Korttelit ovat pienehköjä, katualueiden vaatima pinta-ala on minimoitu. Asemakaavan alueella on hyvää metsää ja yleiskaavan virkistysreittivaraus. On syytä maksimoida viheralueeksi jäävän metsän pinta-ala ja muodostaa asuinkortteleista mahdollisimman tiiviitä, kuitenkin niin, että rakentamisessa voidaan huomioida vaihteleva maasto.

4.3 ALUEVARAUKSET

Pääosa alueesta on kaksikerroksista, pientalovaltaista asuinrakennusten aluetta A, sekä viheraluetta VL. Lahdentien varressa on yleisten rakennusten aluetta Y ja sosiaalitointa palvelevaa YSAA -aluetta.

4.3.1 Korttelialueet

A asuinrakennusten korttelialue

Kaikki asemakaavan puhtaasti asumiseen osoitetut korttelit ovat merkinnällä A, asuinrakennusten korttelialue. Tällä haluttu mahdollistaa erilaiset toteutustavat, joko kytkettyinä erillistaloina, rivitaloina tai kaksikerroksisina pienkerrostaloina eli käytännössä luhtitaloina.

YSAA

Alueelle saa sijoittaa vanhusten palvelutalon. Palvelutalossa voi olla erilaisessa elämäntilanteessa olevia iäkkäitä asukkaita.

Y

sr-suojelumerkintä on osoitettu koskemaan myös piharakennusta.

Muilta osin Y-korttelien toiminnot Siimapuiston päiväkoti ja etinen Jokivarren kansakoulu pysyvät kaavallisesti ennallaan eli rakennusoikeus ei täällä muutu.

4.3.2 Muut alueet

VL

Siimapuiston kohdalla YSAA-korttelin vieressä sekä Karppitien päässä Karppipuistossa viheralueen määrä hieman lisääntyi, kun alueiden rakennettavuutta tarkasteltiin.

Siimapuiston ja Karppipuiston yhtenäiset virkistysalueet muodostavat osan itä-länsisuuntaista laajaa viheryhteyttä Korson keskuspuistosta Metsolansuon ja Jokivarren kautta kohti Sipoonkorpea.

Katualue

Nikinmäentielle on aina asutuksen kohdalle osoitettu istutettavaksi katupuita.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

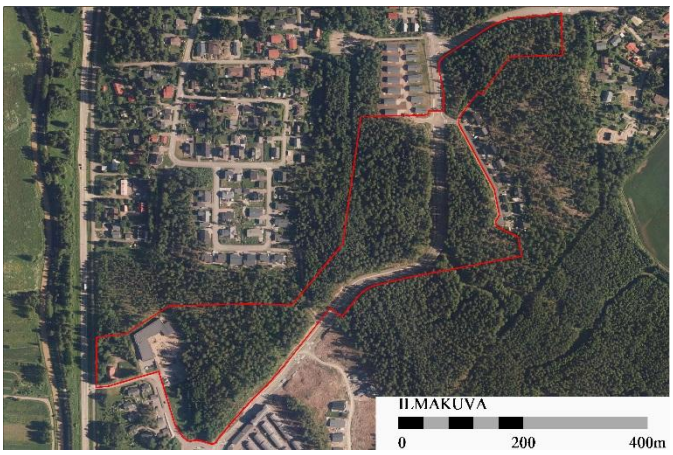
Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu kohtuullisen hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Kaavamuutos täydentää Nikinmäen pientaloaluetta, mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä. Uusia asuntoja ja palveluasuntoja tulee noin 150 kappaletta arviolta noin 400 uudelle asukkaalle.

Yhdyskuntarakenne



Asemakaavan merkintöjen ajantasaistaminen sekä uusien kortteleiden kaavoittaminen edesauttaa alueen rakentumista.

Virkistysalueen ja asumisen suhde Pohjois-Nikinmäessä selkiytyy. Nikinmäen väljähkö yhdyskuntarakenne tiivistyy, mutta alueelle oleellisia virkistysalueita jää edelleen merkittävästi.

Täydennysrakentaminen tuo lisää käyttäjiä joukkoliikenteelle ja kevyen liikenteen reiteille.

Kaupunkikuva

Metsäinen ja maastoltaan vaihteleva Nikinmäki täydentyy hallitusti ja ympäröivään mittakaavaan sopeutuen.

Asuminen

Kaava-alue voi toteutua erillispientaloina, rivi- luhti- tai pienkerrostaloasuntoina. Valmistuvat asunnot helpottavat osaltaan pääkaupunkiseudun asuntopulaa. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lisäämällä asuntotuotantoa ja monipuolistamalla asuntokantaa kohtuullisten joukkoliikenneyhteyksien varrella.

Palvelut ja työpaikat

Palveluasuminen Harrikujan YSAA-tontilla tuo ikääntyneille pientaloasukkaille mahdollisuuden muuttaa helpompaan asuntoon samalla alueella.

Taloudelliset vaikutukset

Kunnallistekniikan osalta alue on pääosin jo rakennettu, joten kustannukset jäävät vähäisiksi.

Kaupungin omistamalle maalle osoitetaan 10 766 k-m² rakennusoikeutta, josta uutta rakennusoikeutta 1140 k- m². Hanke on kaupungille taloudellisesti kannattava.

Sosiaalinen ympäristö

Alueelle tulee uusia asukkaita, joista etenkin pientaloasukkaat ovat yleensä hyvin toimeen tulevia, omistusasuntoon investoivia lapsiperheitä. Vanhan pientaloalueen ikääntyville asukkaille tarjoutuu mahdollisuus esteettömään ja huolettomaan palvelutaloasumiseen. Tavoitteena on ehjä sosiaalinen aluekokonaisuus. Hanke on VAT:n mukainen.

Virkistys

Hanke uusine asukkaineen lisää virkistysalueiden, kuten Siimapuiston käyttöä. Virkistysreittien toteutusmahdollisuuksia vahvistetaan, joten hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita.

Liikenne

Kaava-alueen läpi kulkevaa Pohjoinen Nikinmäentietä kulkee joukkoliikenteen runkoyhteys. Pysäkit sijaitsevat kävelyetäisyydellä kaikista suunnittelualueen kortteleista. Ratkaisu lisää alueen joukkoliikenteen matkustajamääriä ja parantaa joukkoliikennepalvelujen kannattavuutta. Kasvava asukasmäärä lisää jonkin verran ajoneuvoliikennettä Pohjois-Nikinmäentiellä, Lahdentiellä ja Sipoontiellä.

Vesihuolto

Hulevesien hallinnan periaatteet
Muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää tonteilla ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa saman suuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tonttien tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Tämä tulvamitoitus tehdään 30 minuuttia kestävälle sateelle, jonka rankkuus on 167 l/s/ha. Tätä suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille. Tontin hulevesisuunnitelma tulee esittää rakennuslupaa haettaessa.

Ympäristöhäiriöt

Tieliikenteen, lähinnä Lahdentien aiheuttama melu tai pienhiukkaset eivät aiheuta ongelmia uusissa asuinrakennuksissa.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu osittain jo kaavoitetulle alueelle ja lähes kokonaan rakentamattomalle alueelle. Rakennettava alue on kuitenkin voimassa olevassa yleiskaavassa asuntorakentamiseen osoitettu. Viheraluetta ja luonnonympäristöksi luokiteltavaa aluetta jää edelleen runsaasti. Heikentävää vaikutusta alueen luontoarvoihin syntyy, mutta sitä voidaan silti pitää kohtuullisena. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Asuinkorttelien rajaus on tarkoituksella napakka, jotta yhtenäinen metsäinen viheralue voi säilyä mahdollisimman laajana ja rakentamisen vaikutus siihen ei ole liian heikentävä. Korttelin 86043 ja 86044 välistä viheraluetta on kaavoituksen aikana laajennettu. Siimapuiston luonto- ja viljelypanotteinen päiväkoti käyttää aluetta ulkoiluun ja opetukseen. Myös Karppitien päässä oleva kallioalue on muutettu asuinrakentamisen alueesta viheralueeksi hienon luonnonympäristön säilymisen vuoksi.

Vesistöt ja vesitalous
Kaava-alueen hulevedet hallitaan tontilla Vantaan hulevesiohjelman ja hulevesien toimintamallin mukaisesti ennen johtamista vastaanottavaan Keravanjoen vesistöön.

Kaavamuutos ei merkittävästi heikennä hulevesien luonnonmukaista hallintaa verrattuna nykytilanteeseen.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Rakentamisen vaikutukset ilmastonmuutokseen ovat vähäiset. Rakentaminen lisää aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Toisaalta alueen täydennysrakentaminen tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Se tukee joukkoliikennepalveluja.

Asuinkortteleita ei ole kaavavaiheessa tarkasteltu viherkertoimen avulla, koska asumisen hankkeita ei vielä ole olemassa. Jokainen asuinkortteli tullaan kilpailuttamaan kaupungin omana työnä. Kilpailutuksen yhteydessä ennen rakennuslupavaihetta varmistetaan korttelisuunnitelmilla viherkertoimen toteutuminen ja hulevesien riittävä hallinta.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu on ei koske asemakaavan muutosehdotuksen uusia alueita. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

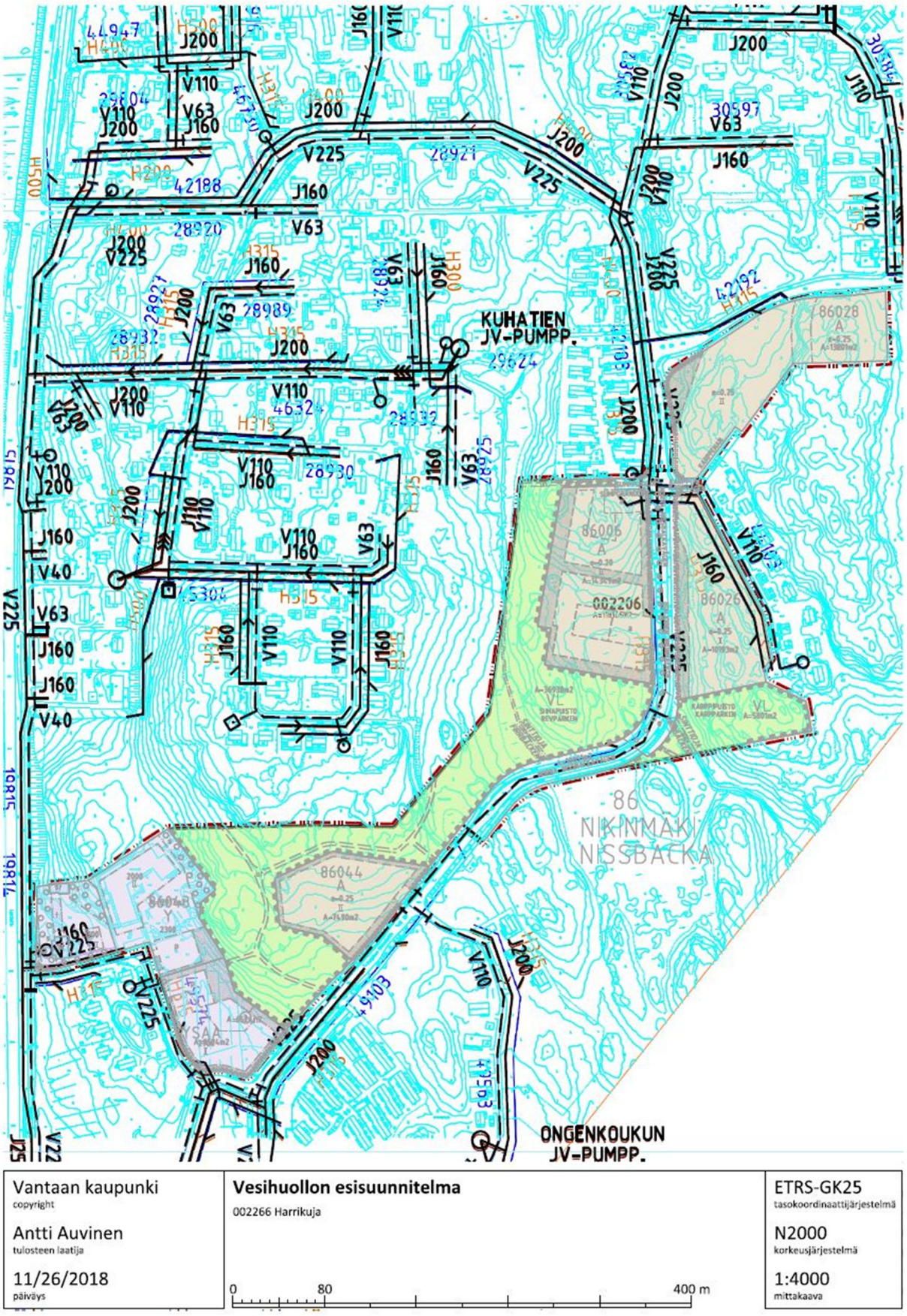
4.6 NIMISTÖ

Kaavamuutoksessa ei synny tarvetta uusille nimille.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus. Tavoitteena on aloittaa palvelutalon rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen. Asumisen osalta edetään kaupungin linjausten mukaisesti.

Vesihuollon esisuunnitelma on laadittu kaupungin toimesta.


KUHATIEN
JV-PUMPP.
ONGENKOUKUN
JV-PUMPP.
002206
NIKINMÄKI
NISSBACKA
Vantaan kaupunki
copyright
Antti Auvinen
tulosteen laatija
11/26/2018
päiväys
Vesihuollon esisuunnitelma
002266 Harrikuja
0
80
400 m
ETRS-GK25
tasokoordinaattijärjestelmä
N2000
korkeusjärjestelmä
1:4000
mittakaava

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Fincap Oy:	Juha Kivimäki	
Vantaan kaupunki:		
Kaupunkisuunnittelu:	Vesa Karisalo	aluearkkitehti
	Noora Koskivaara	asemakaavasuunnittelija
	Outi Colliander	suunnitteluavustaja
	Merja Hokkanen	kaavoitusteknikko
	Merja Kuparinen	suunnitteluavustaja
	Raija Lehtola	suunnitteluavustaja
Kuntatekniikan keskus :	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Susanna Koponen	liikenneinsinööri
Kiinteistöt ja asuminen:	Armi Vähä-Piikkiö	
	Jouni Kahila	

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 10. päivänä joulukuuta 2018.

Noora Koskivaara
asemakaavasuunnittelija

Vesa Karisalo
aluearkkitehti

7. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	19.11.2018
Kaavan nimi	002206 Harrikuja		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	28.10.2014
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002206
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	11,8166	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	11,8166

Ranta-asemakaava

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**11,8166**	**100,0**	**15766**	**0,13**	**0,0000**	**3839**
A yhteensä	4,5933	38,9	10766	0,23	0,4558	1139
P yhteensä						
Y yhteensä	1,9441	16,5	5000	0,26	0,6524	2700
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	4,2741	36,2	0		-0,8516	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,0051	8,5	0		-0,2566	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

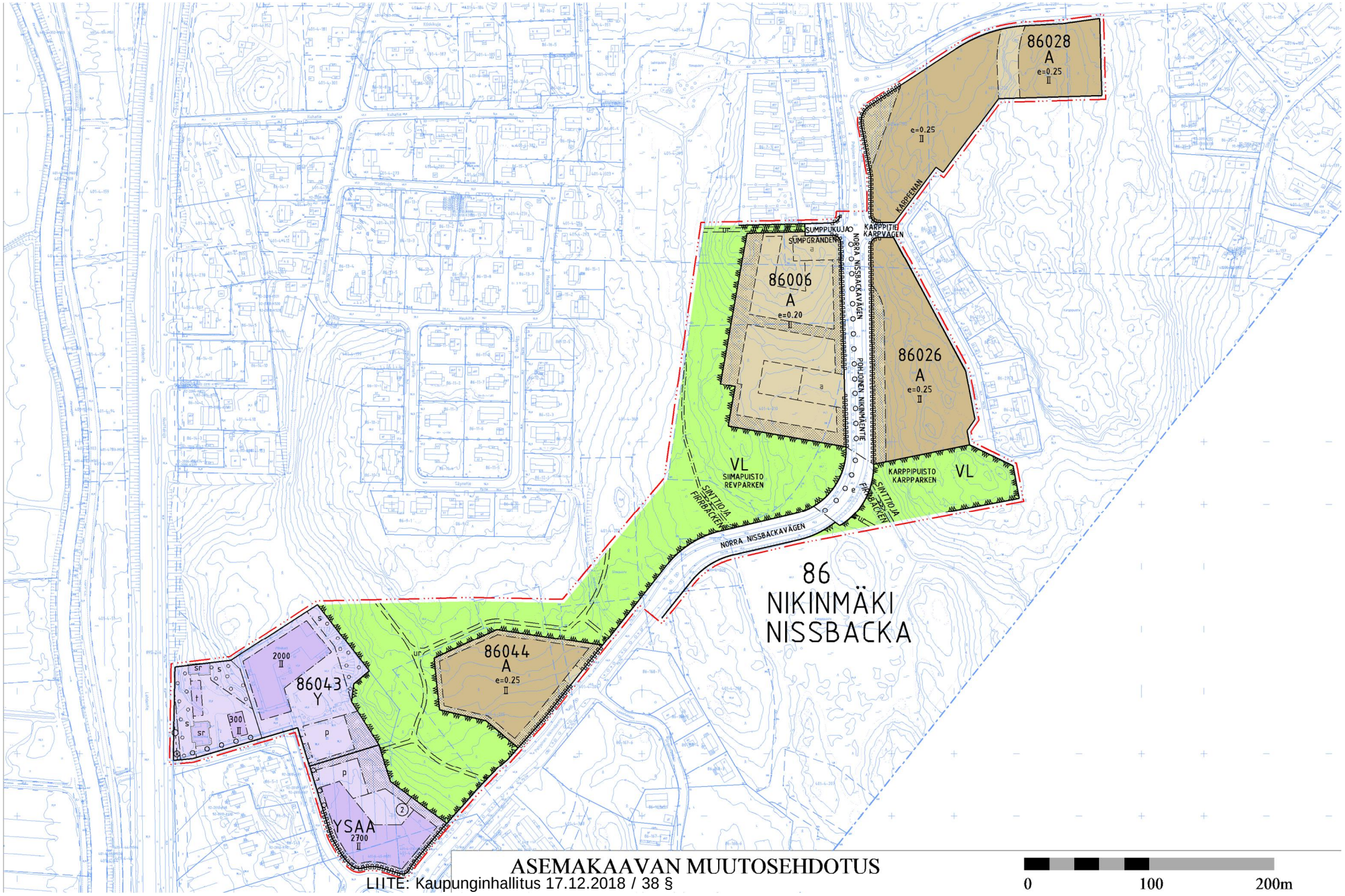
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

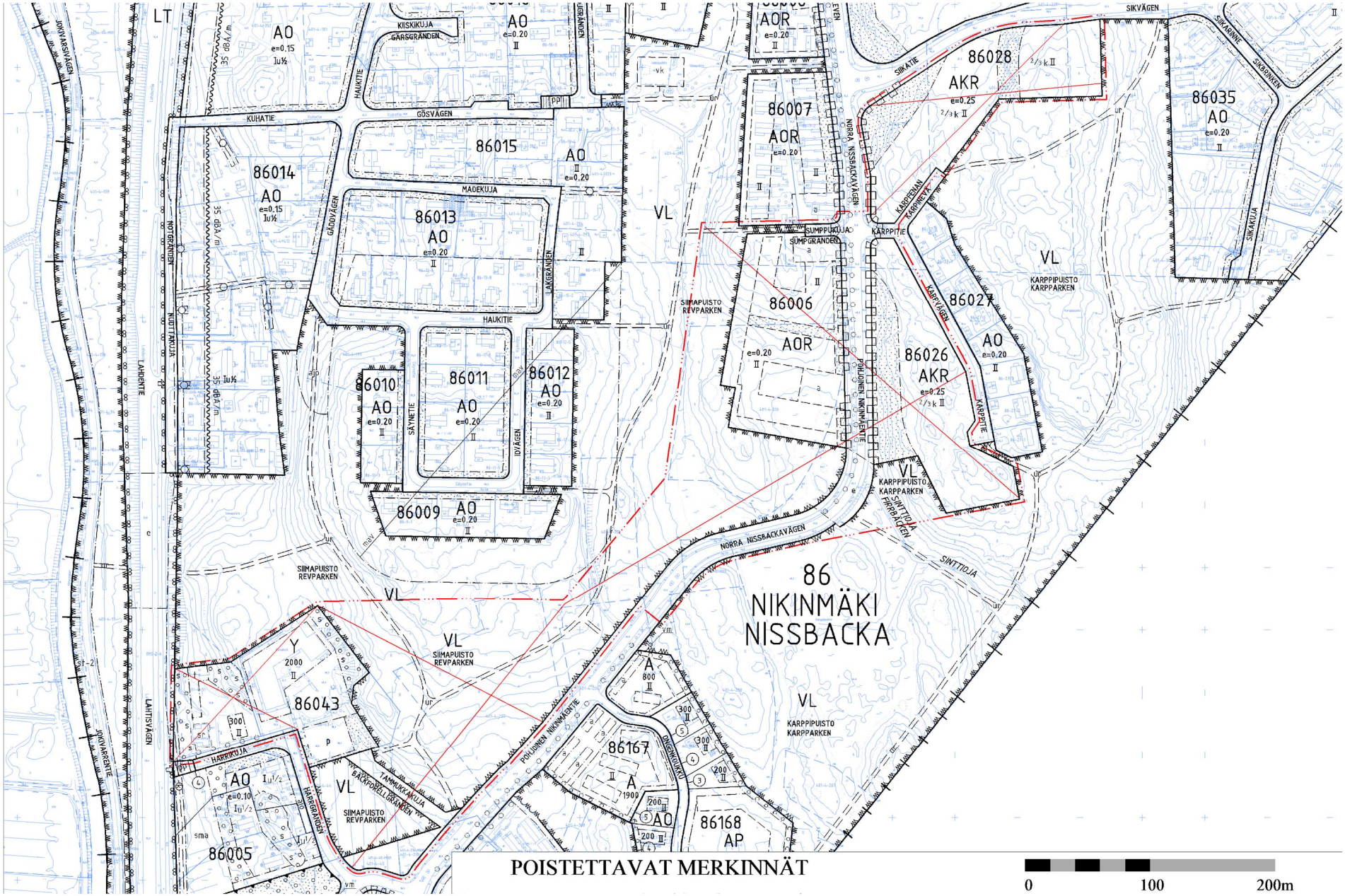
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**2**	**436**	**1**	**114**

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**11,8166**	**100,0**	**15766**	**0,13**	**0,0000**	**3839**
A yhteensä	4,5933	38,9	10766	0,23	0,4558	1139
A	4,5933	100,0	10766	0,23	4,5933	10766
AKR					-2,7026	-6757
AOR					-1,4349	-2870
P yhteensä						
Y yhteensä	1,9441	16,5	5000	0,26	0,6524	2700
Y	1,2917	66,4	2300	0,18	0,0000	0
YSAA	0,6524	33,6	2700	0,41	0,6524	2700
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	4,2741	36,2	0		-0,8516	0
VL	4,2741	100,0	0		-0,8516	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,0051	8,5	0		-0,2566	0
Kadut	1,0051	100,0	0		-0,2566	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**2**	**436**	**1**	**114**
Asemakaava	2	436	1	114


86028
A
e=0.25
II
e=0.25
II
KARPPINTIE
KARPVÄGEN
KARPENNAN
SUMPPUKUJA
SUMPGRÄNDEN
NORRA NISSBÄCKAVÄGEN
86006
A
e=0.20
II
86026
A
e=0.25
II
POHJOINEN NIKINMÄENTIE
VL
SIIMAPUISTO
REVPARKEN
SINTTIOJA
FÄRBÄCKEN
KARPPIPUISTO
KARPPARKEN
VL
SINTTIOJA
FÄRBÄCKEN
NORRA NISSBÄCKAVÄGEN
86
NIKINMÄKI
NISSBACKA
86044
A
e=0.25
II
2000
II
86043
Y
3000
II
YSAA
2700
II
ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS
0
100
200m


86
NIKINMÄKI
NISSBACKA
POISTETTAVAT MERKINNÄT
0
100
200m
86005
86006
86007
86009
86010
86011
86012
86013
86014
86015
86026
86027
86028
86035
86043
86167
86168
AO
AOR
AKR
AP
VL
A
Y
HARRIKUJA
KUHATIE
GÖSVÄGEN
MADEKUJA
HAUKITIE
SIIMAPUISTO
REVPARKEN
KARPPIPUISTO
KARPPARKEN
NORRA NISSBACKAVÄGEN
SIKVÄGEN
SIKATIE
SIKAKUJA
SIKRÄNNET
KARPPITIE
KARPVÄGEN
SINTTIOJA
SUMPPUKUJA
SUMPGRÄNDEN
LAHDENTIE
LAHTISVÄGEN
JORVARSVÄGEN
JORVARRENTE
NOTGRÄNDEN
NUUTTAKUJA
GÄDDVÄGEN
LÅKGRÄNDEN
IDVÄGEN
SÄYNETIE
KIISKIKUJA
GÄRSGRÄNDEN
JÄRVÄNDEN
EVEN
TAMMIKKAKUJA
BÄCKFORSELLGRÄNDEN
HARPGRÄNDEN
ENGENKUJA
PÖHJOINEN NIKINMÄENTIE

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot 1 / 2 Baskartbladens nummer
002206	10.12.2018	693507

Vantaan kaupunki

HARRIKUJA

Kaupunginosa 86, Nikinmäki

Asemakaavan muutos

Korttelit 86006, 86026, 86028, 86043, ja 86044 sekä katu- ja virkistysalueet.

Tonttijako

Osa korttelia 86043.

1:2000

Vanda stad

HARRGRÄNDEN

Stadsdel 86, Nissbacka

Ändring av detaljplanen

Kvarteren 86006, 86026, 86028, 86043, och 86044 samt gatu- och rekreationsområden.

Tomtindelning

Del av kvarteret 86043.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

— · · · — 3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

A Asuinrakennusten korttelialue.

Kvartersområde för bostadshus.

Asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi saa rakentaa asumista palvelevia asunnon ulkopuolisia varasto-, huolto-, sekä yhteiskäyttöisiä tiloja enintään 20% tontin rakennusoikeudesta.

Utöver det våningstal som anvisats i detaljplanen får på högst 20 % av tomtens byggrätt utanför bostaden byggas sådana lager- och serviceutrymmen samt utrymmen för gemensamt bruk som betjänar boendet.

Ennen rakennusluvan hyväksymistä on laadittava korttelisuunnitelma ja hulevesien hallintasuunnitelma.

Före bygglovet godkänns ska en kvartersplan och en plan för hanteringen av dagvatten utarbetas.

Hulevesiä tulee viivyttää tontilla.

Dagvattnet på tomten ska fördröjas på tomten.

Rakennettavien alueiden ulkopuolella tulee välttää louhintaa.

Bergsbrytning ska undvikas utanför de områden som ska byggnas.

Rakennusten julkisivumateriaali on puu.

Byggnadernas fasadmaterial ska utgöras av trä.

Asunnolla tulee olla ulko-oleskelutila.

Bostaden ska ha ett utevistelseutrymme.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Pientalot, enintään 10 asuntoa tontilla	2 ap / asunto
Pientalot, yli 10 asuntoa tontilla	1,5 ap / asunto
Asuinkerrostalot	1,2 ap / asunto
Vieraspysäköinti	1 ap / 1500 m²

Minimiantalet bilplatser:

Småhus, högst 10 bostäder på tomten	2 bp / bostad
Småhus, mer än 10 bostäder på tomten	1,5 bp / bostad
Flervåningshus	1,2 bp / bostad
Gästparkering	1 cp / 1500 m²-vy

Polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
Polkupyöräpaikkoja on varattava vähintään 1 pp / asuinhuone.

Minimiantalet cykelplatser:
Antalet cykelplatser som reserveras skall vara minst 1 cp / bostadsrum.

Y Yleisten rakennusten korttelialue.
Talousrakennusten ja autokatosten tulee muodostaa melueste.

Kvartersområde för allmänna byggnader.
Ekonomibyggnaderna och carportarna ska bilda ett bullerhinder.

Uudisrakennuksessa tulee olla konesaumattu peltikatto.

Nybygget ska ha maskinfalsat plåttak.

Alueelle saa rakentaa kiinteistön huollon kannalta välttämättömän asunnon.

På området får byggas en bostad nödvändig med avseende på fastighetsskötseln.

Autopaikkatarve määritellään rakenneusluvan yhteydessä.

Behovet av bilplatser bestäms i samband med bygglovet.

YSAA Sosiaalitointa palvelevien laitosten ja asuntoloiden sekä asuinrakennusten korttelialue.

Kvartersområde för anstalter och internat för social verksamhet samt bostadshus.

Alueelle saa rakentaa vanhusten palvelutalon.

På området får byggas vårdhem för äldre.

Ennen rakennusluvan hyväksymistä on laadittava korttelisuunnitelma ja hulevesien hallintasuunnitelma.

Före bygglovet godkänns ska en kvartersplan och en plan för hanteringen av dagvatten utarbetas.

Rakennusten julkisivumateriaali on puu.

Byggnadernas fasadmaterial ska utgöras av trä.

Tontille tulee istuttaa puita ja pensaita.

På tomten skall planteras träd och buskar.

Hulevesiä tulee viivyttää tontilla.

Dagvattnet på tomten ska fördröjas på tomten.

Jätehuoltopiste tulee näkösuojata.

Sopstationen ska förses med insynsskydd.

Autopaikkojen vähimmäismäärät 1 ap / 150 k-m².

Minimiantalet bilplatser 1 bp / 150 m²-vy.

VL Lähivirkistysalue.

Område för närrekreation.

	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
	Osa - alueen raja.	Gräns för delområde.
	Ohjeellinen alueen tai osa - alueen raja.	Riktgivande gräns för område eller del av område.
	Ohjeellinen tontin raja.	Riktgivande tomtgräns.
②	Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.	Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
86	Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
NIKI	Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
86043	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
KARPPITIE	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
SINTTIOJA	Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.	Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.
2000	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
II	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antal våningar i byggnader, byggnad eller del därav.
e=0.25	Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.	Exploateringstal dvs. förhållandet mellan våningsytan och tomtens yta.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
	Ohjeellinen rakennusala.	Riktgivande byggnadsyta.
t	Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.	Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras.
a	Ohjeellinen auton säilytyspaikan rakennusala.	Riktgivande byggnadsyta för förvaringsplats för bil.
ur	Ohjeellinen ulkoilureitti.	Riktgivande friluftsled.
	Istutettava alueen osa.	Del av område som bör planteras.
	Ohjeellinen istutettava alueen osa.	Riktgivande del av område som bör planteras.
	Säilytettävä / istutettava puurivi.	Trädrad som skall bevaras / planteras.
s	Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.	Del av område där trädbeståndet skall skötas så att det bibehålls livskraftigt och vid behov förnyas så att trädens landskapsmässiga betydelse bevaras.
	Katu.	Gata.
p	Pysäköimispaikka.	Parkeringsplats.
>>>	Avo-oja.	Öppet dike.
	Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa.	Del av område reserverad för naturgasledning.
e	Eritasoristeys.	Planskild korsning.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.
sr	Suojeltava rakennus.	Byggnad som bör skyddas.
	TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	**TOMTINDELNING** För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.

Stadsmätning

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __ / __ 20__

Godkänd av stadsfullmäktige __ / __ 20__

39 § Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan luovutuksesta / Yksityinen maanomistaja / Asemakaavamuutos 002206

VD/9612/10.00.01.05/2018
HP/AK/HW/AVP/JK/AV

Vantaan kaupungin ja yksityisen maanomistajan hakemassa asemakaavan muutoksessa 002206 osoitetaan senioriasumista ja pientalorakentamista Pohjois-Nikinmäkeen. Asemakaavamuutoksella yksityisen maanomistajan omistamalle kiinteistölle osoitetaan uutta rakennusoikeutta senioriasumiselle 1763 kerrosneliömetriä kaavamerkinnällä YSAA. Yksityinen maanomistaja maksaa kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena 214 710 euroa. Esisopimuksella määräalan luovutuksesta varmistetaan asemakaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen.

Asemakaavamuutoksella 002206 mahdollistetaan muun ohella Harrikujan päiväkodin eteläpuolelle senioriasumista. Alueelle osoitetaan 2700 k-m^2 uutta rakennusoikeutta asemakaavamerkinnällä YSAA (sosiaalitointa palvelevien laitosten ja asuntoloiden sekä asuinrakennusten korttelialue). Uudesta YSAA-rakennusoikeudesta 1763 k-m^2 kohdistuu yksityisen maanomistajan omistamalle kiinteistölle 92-401-4-44 Koivumäki ja loput 937 k-m^2 kohdistuvat Vantaan kaupungin omistamalle maalle.

Kiinteistö 92-401-4-44 Koivumäki on voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu katu- ja lähivirkistysalueiksi eikä sillä ole lainkaan rakennusoikeutta. Asemakaavamuutoksen 002206 kaavaehdotuksessa kiinteistöstä 92-401-4-44 on osoitettu YSAA-korttelialueeksi 4259 m^2 suuruinen alue (rakennusoikeus 1763 k-m^2) ja lähivirkistysalueeksi (VL) 164 m^2 suuruinen alue. Asemakaavamuutos 002206 ei ulotu Harrikujan katualueelle. Asemakaavamuutoksen yhteydessä kiinteistön 92-401-4-44 omistaja luovuttaa asemakaavamuutoksen 002206 mukaisen lähivirkistysalueen ja voimassaolevan asemakaavan 860800 mukaisen Harrikujan katualueen kaupungille vastikkeetta. Maankäyttösopimusalue on osoitettu liitteessä A1.

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus
Asemakaavan muutokseen 002206 liittyen Vantaan kaupunki ja kiinteistön 92-401-4-44 Koivumäki omistaja ovat maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun nojalla neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja yksityisen maanomistajan osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin. Osapuolet ovat sopineet mm. seuraavaa:

- Sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on jo toteutettu.
- Kiinteistön 92-401-4-44 omistaja maksaa kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä **214 710 euroa**.
- Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi asemakaavamuutoksen voimaantullessa. Sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi kiinteistön 92-401-4-44 omistaja luovuttaa kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksen suuruisen pankkilaitoksen omavelkaisen takauksen.

B. Esisopimus määräalan luovutuksesta
Esisopimuksella määräalan luovutuksesta varmistetaan asemakaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen. Esisopimuksella määräalan luovutuksesta osapuolet sopivat seuraavaa:

- Kiinteistön 92-401-4-44 omistaja luovuttaa kaupungille kiinteistöstä 92-401-4-44 noin 1228 m^2 suuruisen määräalan. Määräalasta on asemakaavamuutoksessa 002206 osoitettu lähivirkistysalueeksi (VL) 164 m^2 ja voimassa olevassa asemakaavassa 860800 Harrikujan katualueeksi 1064 m^2. Luovutus on **vastikkeeton**. Luovutuksen kohde on osoitettu liitteessä B1.
- Lopullisen luovutuskirjan tekemisen edellytyksenä on, että asemakaavamuutos 002206 on tullut voimaan.

Toimivalta maankäyttösopimuksista päätettäessä
Vantaan kaupungin hallintosäännön 9. luvun 1 §:n kohdan 36 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 14

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa kiinteistön 92-401-4-44 omistajan (yksityinen maanomistaja) kanssa liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan luovutuksesta
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen luovutuskirjan, kun asemakaavanmuutos nro 002206 on tullut voimaan.
c) valtuutetaan Kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimus sisältäen kunnallistekniikan rakentamissopimuksen ja esisopimuksen määräalan luovutuksesta, sekä lopullisen luovutuskirjan, sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 39

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa kiinteistön 92-401-4-44 omistajan (yksityinen maanomistaja) kanssa liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan luovutuksesta,
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen luovutuskirjan, kun asemakaavanmuutos nro 002206 on tullut voimaan,
c) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimus sisältäen kunnallistekniikan rakentamissopimuksen ja esisopimuksen määräalan luovutuksesta, sekä lopullisen luovutuskirjan, sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- maankäyttösopimusluonnos
- liite A1: kartta sopimusalueesta
- liite B1: kartta luovutettavasta määräalasta

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
maankäyttöinsinööri Jouni Kahila, puh. 043 826 6116, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 040 041 7436, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

MAANKÄYTTÖSOPIMUS

TAUSTAA

Vantaan kaupungin ja yksityisen maanomistajan hakemassa asemakaavan muutoksessa 002206 osoitetaan senioriasumista ja pientalorakentamista Pohjois-Nikinmäkeen. Yksityisen maanomistajan omistamalle kiinteistölle osoitetaan uutta rakennusoikeutta senioriasumiselle (YSAA) 1763 kerrosneliömetriä. Esisopimuksella määräalan luovutuksesta varmistetaan asemakaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen.

Asemakaavamuutoksella 002206 mahdollistetaan muun ohella Harrikujan päiväkodin eteläpuolelle senioriasumista. Alueelle osoitetaan 2700 k-m^2 uutta rakennusoikeutta asemakaavamerkinnällä YSAA (sosiaalitointa palvelevien laitosten ja asuntoloiden sekä asuinrakennusten korttelialue). Uudesta YSAA-rakennusoikeudesta 1 763 k-m^2 kohdistuu yksityisen maanomistajan omistamalle kiinteistölle 92-401-4-44 Koivumäki ja loput 937 k-m^2 kohdistuvat Vantaan kaupungin omistamalle maalle.

Kiinteistö 92-401-4-44 Koivumäki on voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu katu- ja lähivirkistysalueiksi eikä sillä ole lainkaan rakennusoikeutta. Asemakaavamuutoksen 002206 kaavaehdotuksessa kiinteistöstä 92-401-4-44 on osoitettu YSAA-korttelialueeksi 4259 m^2 suuruinen alue (rakennusoikeus 1763 k-m^2) ja lähivirkistysalueeksi (VL) 164 m^2 suuruinen alue. Asemakaavamuutos 002206 ei ulotu Harrikujan katualueelle. Asemakaavamuutoksen yhteydessä kiinteistön 92-401-4-44 omistaja luovuttaa asemakaavamuutoksen 002206 mukaisen lähivirkistysalueen ja voimassaolevan asemakaavan 860800 mukaisen Harrikujan katualueen kaupungille vastikkeetta.

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. OSAPUOLET

Vantaan kaupunki (y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä **”Kaupunki”**)

Kuolinpesät nimi (hetu) ja nimi (hetu)
[osoite]
(jäljempänä **”Kuolinpesä”**)

2. SOPIMUSALUE

2.1 Sopimusalue on esitetty liitekartassa A1.

3. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMINEN

3.1 Osapuolet toteavat, että kunnallistekniikka on toteutettu.

4. OSALLISTUMINEN YHDYSKUNTARAKENTAMISEN KUSTANNUKSIIN

4.1 Kuolinpesä maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten ulkoisen kunnallistekniikan korvauksena yhteensä **214 710 euroa**, joka maksetaan Kaupungin erikseen lähettämää laskua vastaan kahden kuukauden sisällä kaavamuutoksen voimaantulosta laskien.

4.2 Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi asemakaavamuutoksen voimaantullessa. Sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi Kuolinpesä luovuttaa kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksen, eli 214 710 euron suuruisen omavelkaisen pankkitakauksen.

5. VESIHUOLTOVERKOSTOON LIITTYMINEN

5.1 Sopimusalue ja sille toteutettavat uudisrakennukset Kuolinpesä on velvollinen liittämään kustannuksellaan HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin.

6. ERIMIELISYYKSIEN RATKAISEMINEN

6.1 Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista sopijapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Vantaan käräjäoikeudessa.

7. SOPIMUKSEN VELVOITTEIDEN SIIRTO KOLMANNELLE

7.1 Kuolinpesä sitoutuu ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot sopimusaluetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin, kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä. Kuolinpesä sitoutuu ilmoittamaan kirjallisesti vastaisista luovutuksista Kaupungille.

7.2 Kuolinpesä vastaa tämän sopimuksen velvoitteista siihen asti, kun Kaupunki on hyväksynyt sopimusvelvoitteiden siirron luovutuksensaajalle tai sopimusvelvoitteet ovat tulleet täytetyiksi. Jos Kuolinpesä ei ole siirtänyt velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Kuolinpesä vastaa tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta myös luovutetun alueen osalta.

8. SOPIMUKSEN VOIMAANTULO

8.1 Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet ja molemmilla osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun xx.xx.xxxx päivätty asemakaavan muutosehdotus nro 002206 on tullut olennaisilta osiltaan muuttumattomana voimaan.

8.2 Tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa, ellei kaupunginvaltuusto ole hyväksynyt asemakaavan muutosehdotusta nro 002206 31.12.2019 mennessä.

8.3 Mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2019 mennessä hyväksynyt asemakaavan muutosehdotuksen nro 002206, mutta siitä on valitettu, pysyy tämä sopimus siinä tapauksessa voimassa. Sen jälkeen, kun mainittu valitus on lainvoimaisesti ratkaistu ja kaava on tullut olennaisilta osiltaan muuttumattomana ja lainvoimaisena voimaan, on molemmilla sopijapuolella oikeus vaatia tämän sopimuksen sopimusehtojen täyttämistä. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen, tämä sopimus raukeaa.

8.4 Kumpikaan sopijapuoli ei esitä tämän sopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

B. ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN LUOVUTUKSESTA

B.I LOPULLISEN KAUPAN TOTEUTUMISEN EHDOT

Osapuolet sitoutuvat tekemään kohdan II mukaisen luovutuskirjan kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun asemakaavamuutosta nro 002206 koskeva Vantaan kaupunginvaltuuston päätös on saanut lainvoiman ja Vantaan kaupunginhallitus on kuuluttanut kaavan voimaan.

Esisopimus lakkaa olemasta voimassa, mikäli

- Vantaan kaupunginvaltuusto ei ole hyväksynyt asemakaavamuutosta nro 002206 31.12.2019 mennessä, tai
- asemakaavamuutosta nro 002206 koskeva Vantaan kaupunginvaltuuston päätös kumotaan muutoksenhaussa.

Kumpikaan osapuoli ei esitä tämän esisopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

B.II MÄÄRÄALAN LUOVUTUSKIRJA

Sopimus perustuu Vantaan [päätöksentekoelin] lainvoimaiseen päätökseen [päätösnumero].

Myyjä **Kuolinpesät nimi (hetu) ja nimi (hetu)**
[osoite]
(jäljempänä **”Kuolinpesä”**)

Ostaja **Vantaan kaupunki (**y-tunnus: 0124610-9)

Asematie 7, 00130 Vantaa
(jäljempänä **”Kaupunki”**)

Luovutuksen kohde

Noin n. 1 228 m^2 suuruinen määräala kiinteistöstä 92-401-4-44 (jäljempänä **”Määräala”**).

Määräalasta on asemakaavamuutoksessa 002206 osoitettu lähivirkistysalueeksi (VL) noin 164 m^2 ja asemakaavassa 860800 Harrikujan katualueeksi noin 1064 m^2.

Määräala on merkitty oheiseen karttaliitteeseen (liite B1).

Luovutuskirjan ehdot

Tämän luovutuksen kaikki ehdot on esitetty tässä luovutuskirjassa.

1. Kauppahinta

1.1 Luovutus on vastikkeeton.

2. Omistus- ja hallintaoikeus

2.1 Määräalan omistus- ja hallintaoikeus siirtyy Kaupungille tämän luovutuskirjan allekirjoitushetkellä.

3. Kohteeseen tutustuminen

3.1 Kaupunki on tarkastanut Määräalan, sen alueen ja rajat sekä tutustunut alueen maastoolosuhteisiin. Kaupunki on verrannut näitä seikkoja Määräalasta esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Kaupungilla ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

4. Asiakirjoihin tutustuminen

4.1 Kaupunki on tutustunut Määräalaa koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisteriote, kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

4.2 Kaupunki on tutustunut myös naapurikiinteistöjä koskeviin asiakirjoihin, joita ovat kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

5. Kiinnitykset ja rasitukset sekä rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset

5.1 Myyjä luovuttaa Määräalan rasitustodistuksen mukaisesti kiinnityksistä ja rasituksista vapaana.

6. Irtaimisto

6.1 Tätä luovutusta ei seuraa mitään irtaimistoa, eikä irtaimen omaisuuden myymisestä ole tämän luovutuksen yhteydessä tehty eri sopimusta.

7. Määräalan maaperä

7.1 Myyjän tietojen mukaan Määräalalla ei aiemmin ole harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista.

7.2 Mikäli rakennettaessa kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän puhdistamiseen, Kaupunki on velvollinen välittömästi ottamaan yhteyttä Myyjään, jotta tarvittavasta menettelystä voidaan sopia. Tällöin Myyjä vastaa pilaantuneiden maa-ainesten poistamisesta aiheutuvista tavanomaisiin maanrakennuskustannuksiin nähden ylimääräisistä kustannuksista ja työn tekemisestä sovitaan erikseen.

8. Muita ehtoja

8.1 Määräalaan kohdistuvista veroista ja maksuista, joiden maksuunpanon perusteena on tämän luovutuskirjan allekirjoituspäivän jälkeinen aika, vastaa Kaupunki. Ne verot ja maksut, joiden peruste on luovutusta edeltävältä ajalta, kuuluvat Myyjän vastattaviksi.

9. Erimielisyyksien ratkaiseminen

9.1 Tästä sopimuksesta mahdollisesti syntyvät riitaisuudet, joita ei voida osapuolten välisin neuvotteluin ratkaista, annetaan Vantaan käräjäoikeuden ratkaistavaksi.

[lopullisen luovutuskirjan allekirjoitukset ja kaupanvahvistus]

_____

Tätä maankäyttösopimusta on laadittu kolme yhtäpitävää kappaletta, yksi molemmille osapuolille ja yksi kaupanvahvistajalle.

Vantaalla [x. päivänä xkuuta 2018]

VANTAAN KAUPUNKI **KUOLINPESÄT NIMI JA NIMI**

_____ _____

[allekirjoittajan nimi]
lakimies, valtakirjalla

[allekirjoittajan nimi]
[allekirjoittajan titteli]

KAUPANVAHVISTUS

Kaupanvahvistajana todistan, että [allekirjoittajan nimi] Nimi ja Nimi kuolinpesien puolesta luovuttajana ja lakimies [juristin nimi] Vantaan kaupungin puolesta luovutuksensaajana ovat allekirjoittaneet tämän esisopimuksen määräalan luovutuksesta ja että he ovat olleet yhtä aikaa läsnä esisopimusta vahvistettaessa. Olen tarkistanut allekirjoittajien henkilöllisyyden ja todennut, että esisopimus on tehty maakaaren 2 luvun 1 §:ssä säädetyllä tavalla.

Vantaalla [x. päivänä xkuuta 2018]

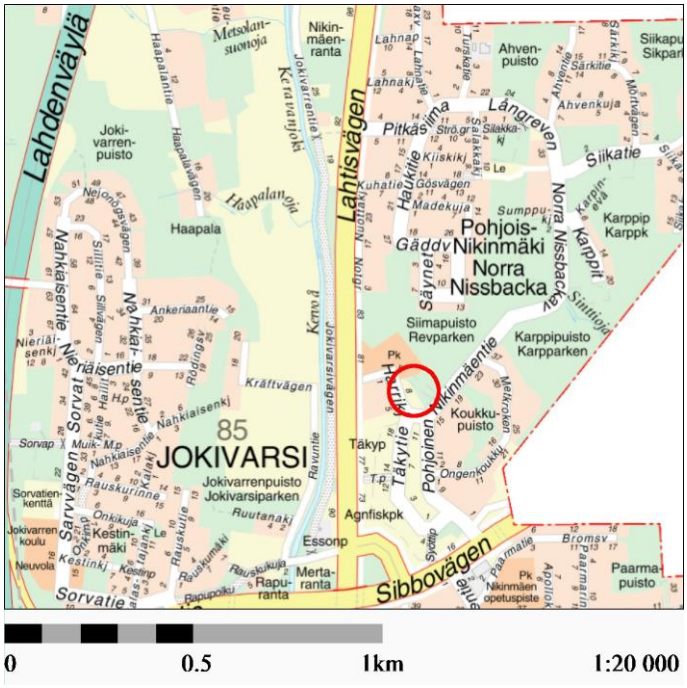
_____

LIITTEET:

Liite A1: Sopimusalue

Liite B1: Luovutettava Määräala

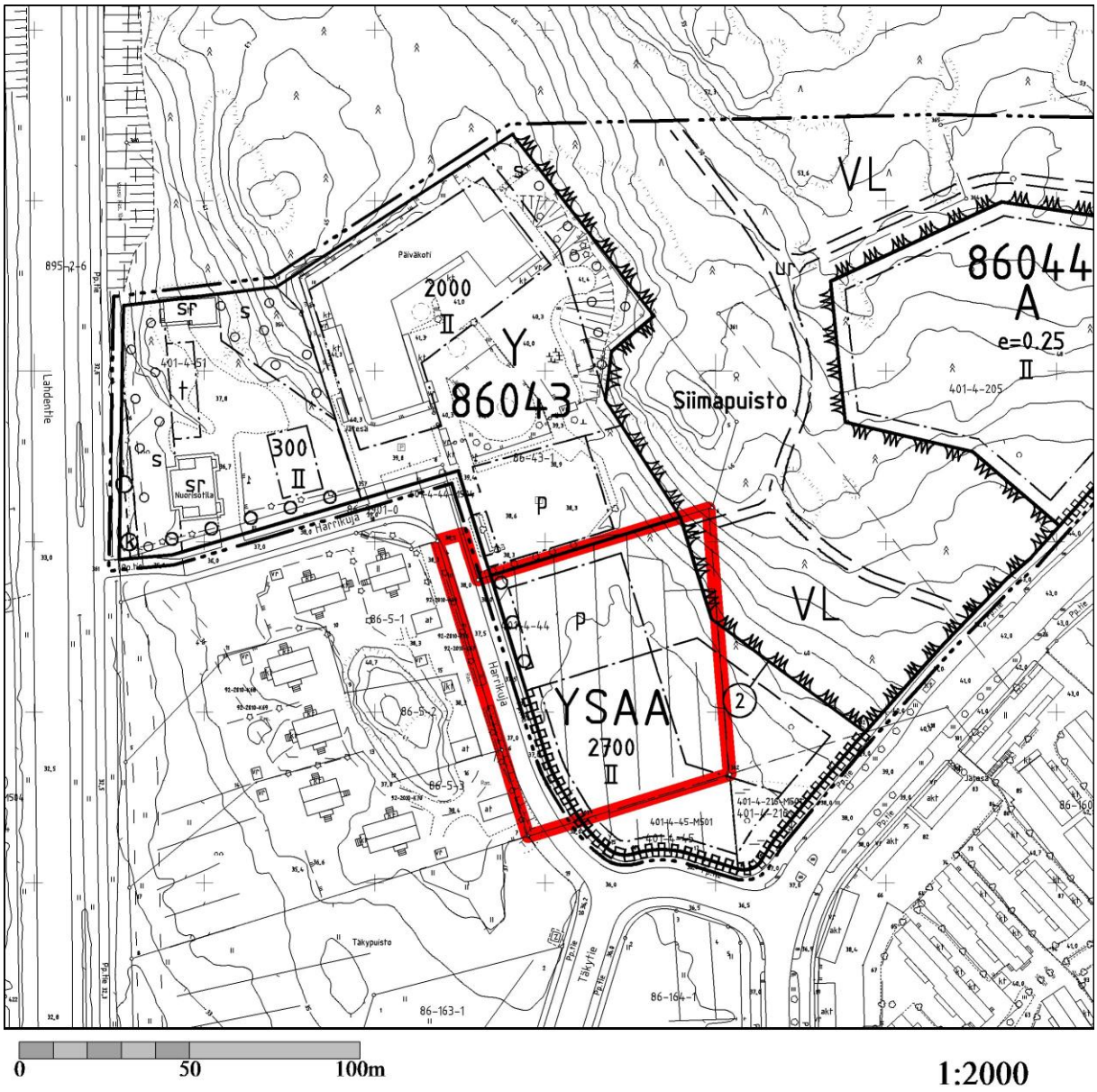
KOHTEEN SIJAINTI



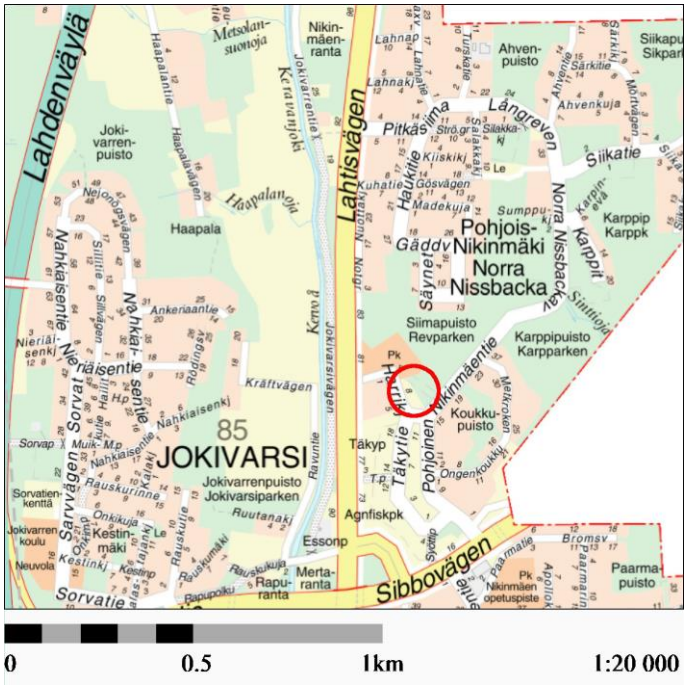
SOPIMUSALUE
(punaisella rajattu alue)

Asemakaavan muutos nro 002206

Alue tilasta 92-401-4-44



KOHTEEN SIJAINTI

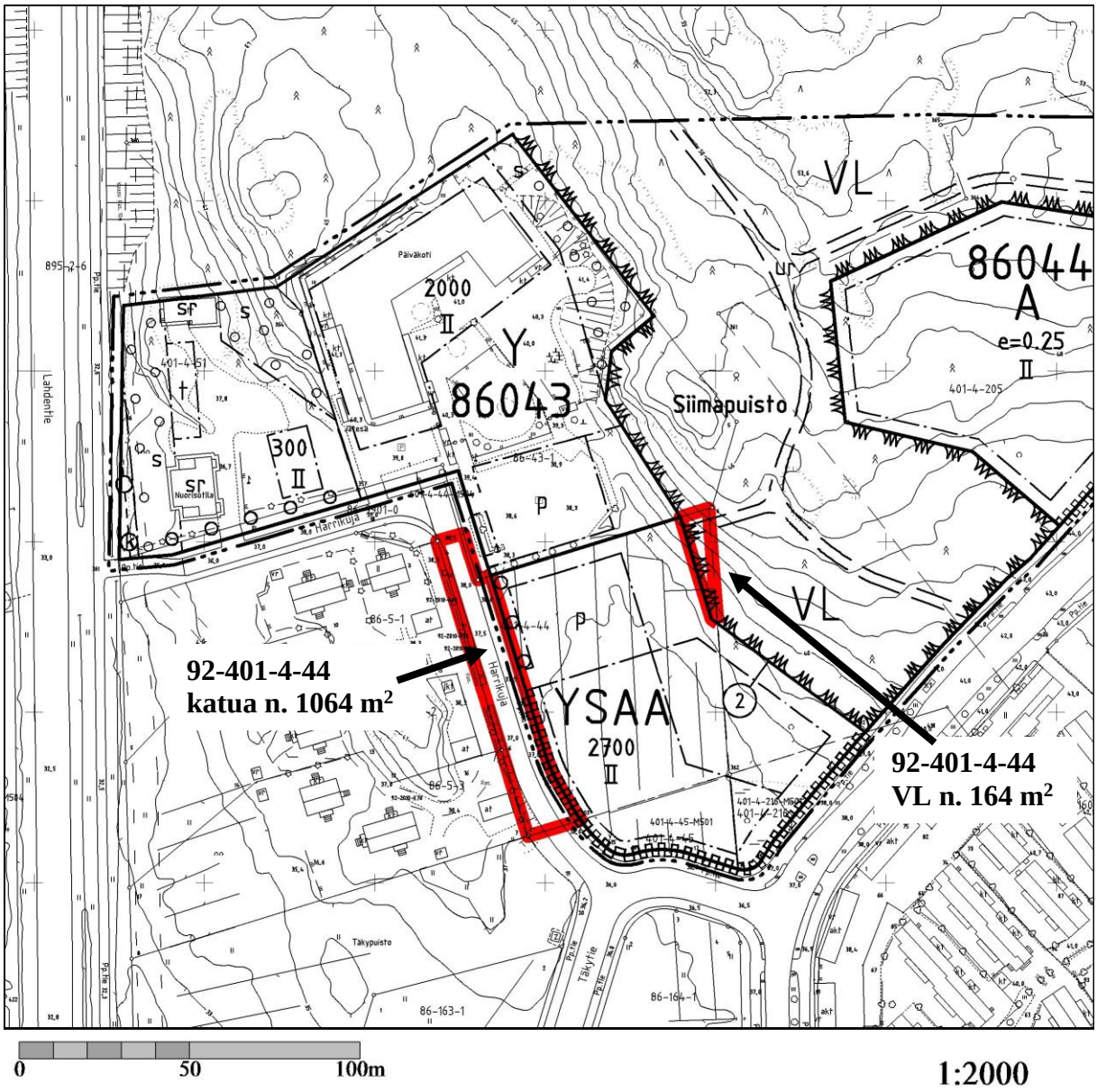


ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN LUOVUTUKSESTA /

Kaupunginosa: NIKINMÄKI (86)

Kylä: ALIKERAVA (401)

n. 1228 m^2:n suuruinen määräala tilasta: 92-401-4-44



40 § **Asemakaavamuutos 002369, 63 Viertola / Peltolantie 9**

VD/9428/10.02.04.01/2017
HP/TLA/RIK/NIS/MKU/AV

Viertolaan, lähelle Tikkurilan keskustaa, kaavoitetaan uusi asuinkerrostalo nykyisen pysäköintialueen paikalle. Peltolantie 9:ään sijoittuva kerrostalo on 5–6 kerroksen korkuinen ja sen rakennusoikeus on 3 960 kerrosneliömetriä. Osa sisäpihasta katetaan ja autopaikat sijoitetaan pihakannen alle. Kokonaisrakennusoikeudeksi tulee 7 460 kerrosneliömetriä ja tehokkuudeksi e=1,46.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelista 63141, kaupunginosassa 63, Viertola.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa osaa korttelista 63414.

Alue sijaitsee Viertolassa, Tikkurilan keskustan länsipuolella. Se on Sinirikonpuiston naapurissa, osoitteessa Peltolantie 9. Kaavoitettavaa tonttia nro 3 rajaa etelässä Peltolantie, lännessä Keltamotie ja idässä Sinirikontie. Pohjoisessa rajanaapurina on Sinirikontien 2:n kiinteistö.

Kaavan hakija
As Oy Tikkurilan Peltolantie.

Maanomistus
As Oy Tikkurilan Peltolantie.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen valmisteluun on osallistunut J2 Invest Oy ja Arkkitehtitoimisto HMV Oy kaavamuutoksen hakijan konsulttina.
Kaavatyö on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Kaavamuutoksen alue on kaupunginvaltuustossa 17.12.2007 hyväksytyssä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa tehokasta asuntoaluetta (A1).

Asemakaavan muutos
Kaavamuutos on osa Tikkurilan kaupunkiuudistusta, jolla lisätään asuntorakentamista Tikkurilan keskustassa ja sen välittömässä läheisyydessä hyvien raideliikenneyhteyksien varrella.

Kuulemisvaiheessa kaava-alueessa oli mukana myös Sinirikontie 2:n tontti, jolle oli osoitettu osa uudesta lisärakennusoikeudesta. Kiinteistön omistaja ei kuitenkaan tässä vaiheessa halunnut mukaan kaavamuutokseen.

Kaava mahdollistaa uuden viisi-kuusikerroksisen asuintalon rakentamisen Peltolantie 9:ään, pysäköintialueen paikalle. Rakennus sijoittuu 1970-luvulla rakennetun kerrostalon jatkeeksi Peltolantien ja Keltamotien varteen. Peltolantien kulmaan osoitetaan varaus liikehuoneistolle. Autot sijoitetaan pääosin kansipihan alle, jonne ajetaan Keltamotien kautta.
Rakennuksen julkisivut tehdään tiilestä paikalla muuraamalla. Katutasoon tulee tehdä neljän metrin korkuinen kivijalkakerros, jota korostetaan arkkitehtuurin avulla. Kaksi makedonianmäntyä Keltamotien kulmauksessa merkitään säilytettäväksi.
Kaava-alueen pinta-ala on 0,5 ha. Rakennusoikeus kasvaa nykyisen asemakaavan 3 058 kerrosneliömetristä 4 402 kerrosneliömetrillä 7 460 kerrosneliömetriin, josta varsinaisesti uudelle

rakennukselle osoitetaan 3 960 kerrosneliömetriä. Muu rakennusoikeus jää olemassa olevan rakennuksen käyttöön. Uusia asuntoja tulee arviolta 67 kpl. Tehokkuusluku, e on 1,46.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 12.6.2018.

MRL 62 §:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin 15 kpl.
Alueen asukasmielipiteissä vastustettiin Sinirikontie 2:n lisärakentamista, pidettiin kaavailtua kuusikerroksista rakentamista liian korkeana ja haluttiin komeiden mäntyjen säilyvän. Huoli pihojen varjoisuudesta, näkymien peittymisestä ja autopaikkojen riittävyydestä tuli mielipiteissä esille.

Mielipiteet otettiin huomioon ja kaava rajattiin koskemaan vain Peltolantie 9:ää. Kokonaan kuusikerroksisesta rakennusmassasta Keltamotien puoleinen osa madallettiin viiteen kerrokseen.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Asemakaavatyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).
Kaavatyö tuottaa uutta asuntokerrosalaa (4 402 k-m2, n. 67 asuntoa).

Sopimus
Asemakaavan muutokseen liittyy toteuttamissopimus.

Muutoskustannukset maksaa hakija As Oy Tikkurilan Peltolantie ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 3 (10 000 €).

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 15

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.12.2018 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002369, 63 Viertola / Peltolantie 9,
b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija As Oy Peltolantie 9 maksaa muutoskustannukset (10 000 €).

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 40

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.12.2018 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002369, 63 Viertola / Peltolantie 9,
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
c) vahvistaa maksuluokaksi 3 ja todeta, että hakija As Oy Peltolantie 9 maksaa muutoskustannukset (10 000 €).

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Asemakaavamuutoksen selostus 10.12.2018

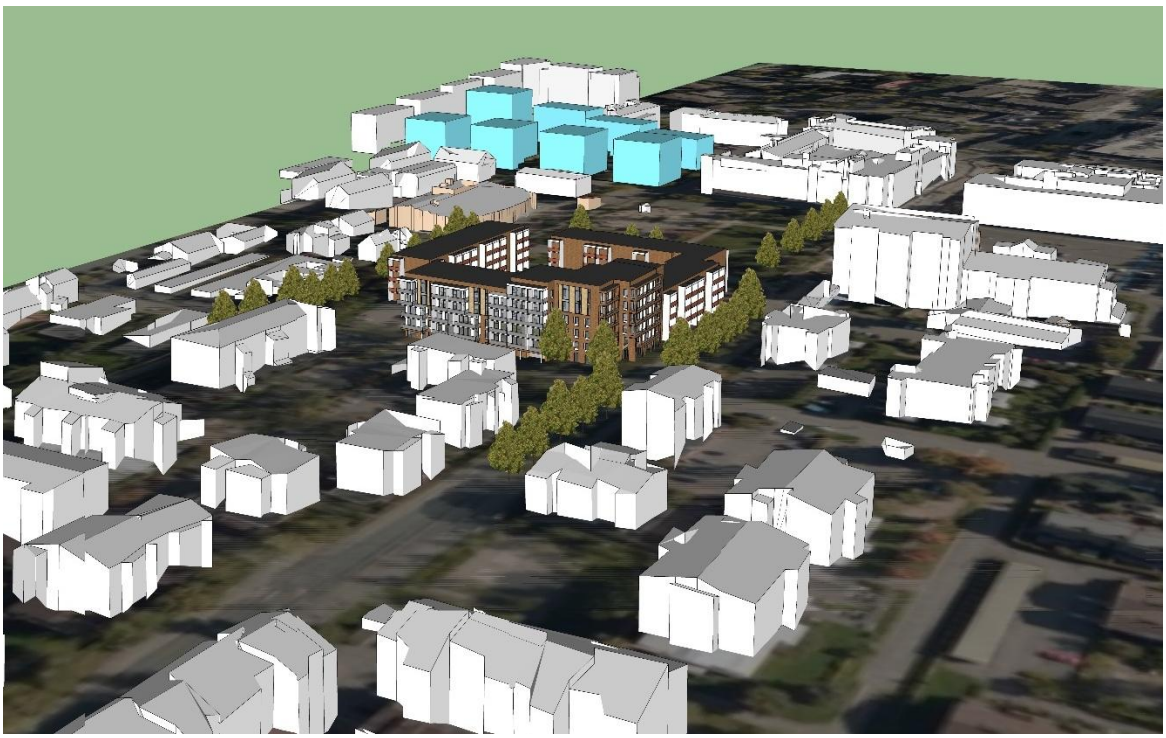
Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Ritva Kotilainen, puh. 050 3104 267, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
asemakaavasuunnittelija Seppo Niva, puh. 050 3029 298, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

002369 PELTOLANTIE 9

VIERTOLA



MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 10.12.2018 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002369. Kaavoitus on tullut vireille 12.6.2018.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

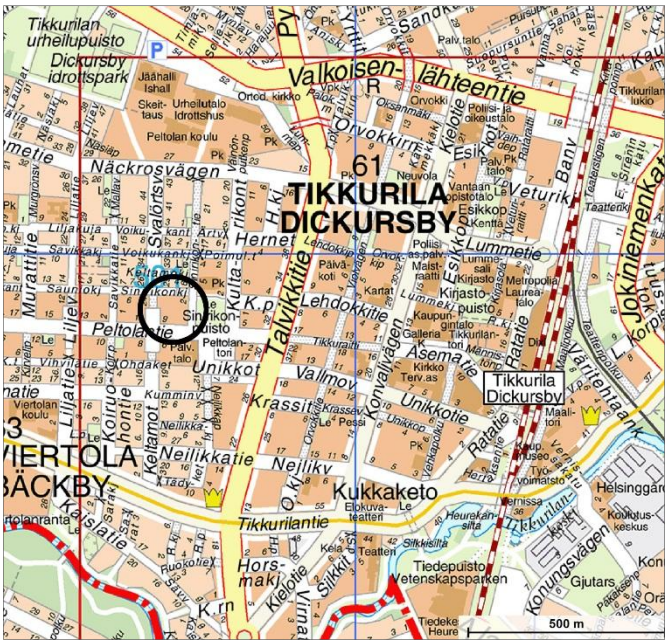
Osa korttelia 63141 kaupunginosassa 63, Viertola (kumoutuvan asemakaavan osa korttelia 63141, kaupunginosassa 63, Viertola).

Viertolaan, lähelle Tikkurilan keskustaa kaavoitetaan uusi asuinkerrostalo nykyisen pysäköinti-alueen paikalle. Peltolantie 9:ään sijoittuva kerrostalo on viiden- kuuden kerroksen korkuinen ja sen rakennusoikeus on 3 960 kerrosneliömetriä. Osa sisäpihasta katetaan ja autopaikat sijoitetaan pihakannen alle.

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Kaavan laatija: Seppo Niva, asemakaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki; puh. 050 3029 298.; etunimi.sukunimi@vantaa.fi

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaava-alue sijoittuu Tikkurilan keskustan länsipuolelle, Viertolan kaupunginosaan. Se on Sinirikonpuiston naapurissa, osoitteessa Peltolantie 9.

Kaavoitettavaa tonttia nro 3 korttelissa 63141 rajaa etelässä Peltolantie, lännessä Keltamotie ja idässä Sinirikontie. Pohjoisessa rajanaapurina on Sinirikontien 2:n kiinteistö.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Maanomistajan (Asunto Oy Tikkurilan Peltolantie) jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 23.10.2017. Kaavamuutoksen numeroksi tuli työohjelmassa numero 002369.
- Kaavoitus tuli vireille 12.6.2018.
- Mielipiteet pyydettiin 15.8.2018 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 15 kappaletta.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 3
2. Lähtökohdat 4
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 4
2.2 Suunnittelutilanne 10
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 12
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 12
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 12
3.3. Asemakaavan tavoitteet 12
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 13
4. Asemakaavan kuvaus 14
4.1 Kaavan rakenne 14
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 15
4.3 Aluevaraukset 15
4.4 Kaavan vaikutukset 15
4.5 Ympäristön häiriötekijät 18
5. Asemakaavan toteutus 18
6. Kaavatyöhön osallistuneet 18
7. Asemakaavan seurantalomake 20
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 22

1. TIIVISTELMÄ

Kaavamuutos on osa Tikkurilan kaupunkiuudistusta, jolla lisätään asuntorakentamista Tikkurilan keskustassa ja sen välittömässä läheisyydessä hyvien raideliikenneyhteyksien varrella.

Kaava mahdollistaa uuden viisi- kuusikerroksisen asuintalon rakentamisen pysäköintialueen paikalle. Rakennus sijoittuu 1970-luvulla rakennetun kerrostalon jatkeeksi Peltolantien ja Keltamotien varteen. Peltolantien kulmaan osoitetaan varaus liikehuoneistolle. Autot sijoitetaan pääosin kansipihan alle, jonne ajetaan Keltamotien kautta.

Rakennuksen julkisivut tehdään tiilestä paikalla muuraamalla. Kaksi makedonianmäntyä Keltamotien kulmauksessa merkitään säilytettäväksi.

Kaava-alueen pinta-ala on 0,5 ha. Rakennusoikeus kasvaa nykyisen asemakaavan 3 058 kerrosneliömetristä 4 402 kerrosneliömetrillä 7 460 kerrosneliömetriin, josta varsinaisesti uudelle rakennukselle osoitetaan 3 960 kerrosneliömetriä. Muu rakennusoikeus jää olemassa olevan rakennuksen käyttöön. Uusia asuntoja tulee arviolta 67 kpl. Tehokkuusluku, e on 1,46.

Havainnekuva, HMV Arkkitehdit Oy.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Tikkurilan sijainti Helsingin pohjoispuolella pääradan ja Kehä III:n varrella sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydessä tarjoaa monipuoliset ja nopeat yhteydet pääkaupunkiseudulle, muualle Suomeen ja ulkomaille.

Tikkurila on ollut kunnan hallinnollinen keskus vuodesta 1946, jolloin entinen maalaiskunnan keskus Malmi liitettiin Helsinkiin. Tikkurilan hallinnollinen asema näkyy keskustan ilmeessä: kaupunginosassa on kaupungin ja valtion sekä Vantaan seurakuntayhtymän virastoja ja muita toimitiloja. Tiedekeskus Heureka, Keravanjoki, Silkkitehdas, Vernissatehdas, Tikkurilan vanha asema, 1950-luvun rakennusperintö ja Tikkuraitti kaupallisine palveluineen luovat alueelle vahvaa identiteettiä.

Kaava-alue sijoittuu Tikkurilan keskustan länsipuolelle, virallisesti Viertolan kaupunginosaan ja kohtuullisen vilkkaan Peltolantien varrelle.

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Tikkurilan eteläosa on Keravanjoen laakson savitasankoa. Joki on uurtanut uoman maisemaan ja se on vesialueena merkittävä. Tikkurilan ydinkeskustassa alkuperäistä luonnonmaisemaa ei ole enää juuri havaittavissa. Alue on kuulunut Suuren rantatien vaikutuspiiriin.

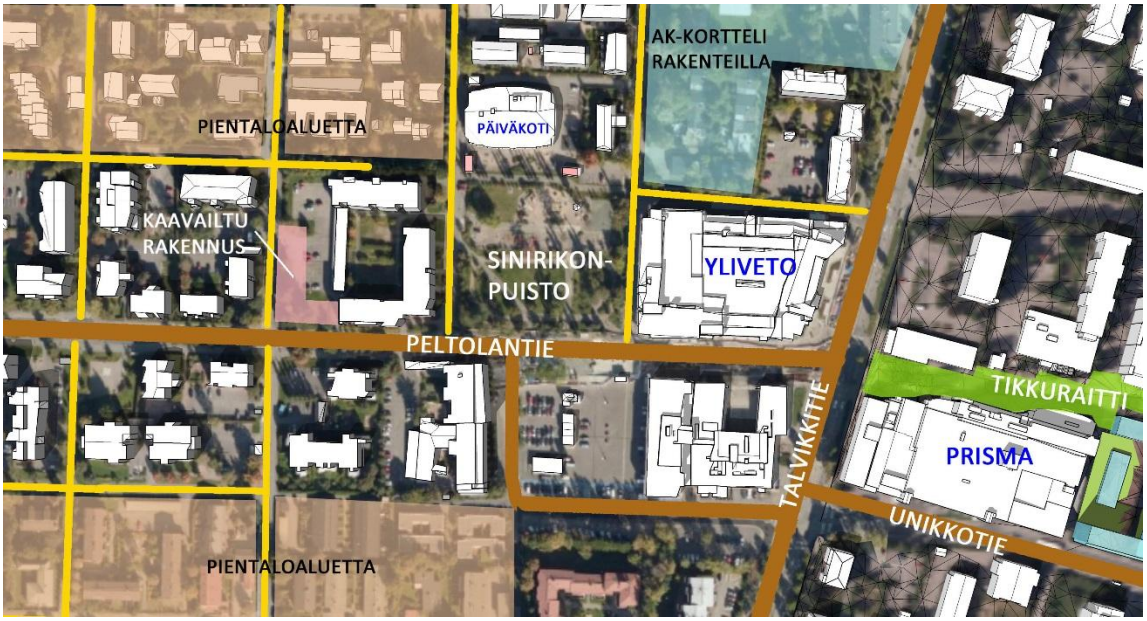
Vesistöt ja vesitalous

Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Alue ei ole pohjavesialuetta.

Maaperä

Alueen maaperä on savea. Pohjaveden pinta on lähellä maanpintaa, mikä rajoittaa alueen kellaritilojen kaivamista. Alueen rakennukset joudutaan perustamaan paaluperustukselle.

2.1.3 Rakennettu ympäristö



Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Viertolassa asui vuoden 2018 alussa 6 813 henkeä. Alueen väkiluku pysyi tasaisena koko 2000-luvun alun, mutta on kasvanut vuodesta 2012 noin 1 000:lla asukkaalla. Uusia asuntoja on rakenteilla suuri määrä, joten väkiluku nousee myös lähivuosina ja on ennusteen mukaan 7 700 vuonna 2027. Koko Tikkurilan suuralueen asukasluku oli noin 43 000 henkeä (1.1.2018), ja sen arvioidaan kasvavan 49 000:een seuraavan 10 vuoden aikana. Tikkurilassa on vähän lapsia ja nuoria, yli 65-vuotiaiden osuus on vastaavasti suuri.[1]

Sosiaalinen ympäristö

Tikkurilan palvelualueen väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluu mm. aikuisvaltaisuus, yksin eläminen ja lapsettomat avopariperheet. Väestö on enimmäkseen muualta muuttanutta, mikä vaikuttaa hyvinvoinnin taustatekijöihin kuten juurtumiseen, ihmissuhteisiin ja yhteisöllisyyteen.

Palvelut ja työpaikat

Tikkurilassa on Vantaan toiseksi suurin työpaikkakeskittymä lentokentän jälkeen. Lähes 92 prosenttia 6 300 työpaikasta on palvelujen parissa. Kaupunki ja valtio ovat merkittäviä työnantajina.

[1] http://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Tikkurilan keskustan kaupunkikuva on viime vuosina muuttunut. Hajanainen rakenne on tiivistynyt kovaa tahtia, kun uusia asuinkortteleita on rakennettu eri puolille keskustaa.

Kaava-alue sijoittuu vyöhykkeelle, jossa Tikkurilan keskustan järeä kaupunkirakenne muuttuu pienimittakaavaiseksi pientaloalueeksi. Viertola on vehreä kaupunginosa, jossa pääosa rakennuksista on 1–2 -kerroksisia pientaloja tai pienkerrostaloja. Alueen kokoojakatu, Peltolantie on kuitenkin kerrostalokortteleiden rajaama. Rakennukset ovat 3–4-kerroksisia ja sijoittuvat väljästi kortteliruudukkoon. Poikkeuksena on kuusikerroksinen Folkhälsanin palvelutalo kaava-alueen eteläpuoleisessa naapurikorttelissa. Itäpuolella on Sinirikonpuisto leikkivälineineen ja sitä vastapäätä Peltolantori, jonka toritoiminta on hiipunut.

Kaavoitettavassa korttelissa on kaksi asuinkerrostaloa 1970-luvulta. Nelikerroksisissa rakennuksissa on ajalle tyypillinen maanpäällinen kellarikerros ja siksi maantasokerros on varsin umpinainen. Rakennusten julkisivut on tehty tiililaattapintaisista betonielementeistä. Parvekkeet on kannatettu umpinaisin pielielementein maasta saakka, mikä tuo katukuvaan lähiövaikutelman.

Keltamotien varressa on laaja pysäköintialue, joka on rajattu oleskelupihasta autokatoksella. Korttelin lounaisnurkassa on muutama vanha makedonianmänty.

Virkistys

Sinirikonpuistoon on rakennettu leikkipuisto. Tikkurilan urheilupuisto uimahalleineen, jäähalleineen ja muine liikuntatiloineen on noin puolen kilometrin päässä. Urheilupuistosta on yhteys seudulliseen viheralueverkostoon.

Liikenne

Kaavamuutosalueen katuverkko on rakennettu: kortteli rajautuu etelässä Peltolantiehen, joka on itä-länsisuuntainen kokoojakatu. Tontille ajo tapahtuu Keltamotien kautta, joka on katkaistu läpiajoliikenteeltä samoin kuin pohjoispuolinen Sinirikonkuja.

Alueen joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä. Lähimmät bussipysäkit ovat Peltolantiellä, Tikkurilan matkakeskukseen on noin 800 metriä.

Jalankulku ja pyöräily

Yhdistetyt jalkakäytäväpyörätiet kulkevat Peltolantien molemmin puolin. Keltamotiellä jalkakäytäväpyörätie on vain kadun itäreunassa.

Vesihuolto

Kaava-alueen ympäristössä on rakennettua vesihuoltoverkostoa.

Vedenjakelu

Keltamotiellä kaava-alueen länsipuolella on vuonna 2005 rakennettu DN 160 vesijohto. Peltolantiellä kaava-alueen eteläpuolella on vuonna 1994 rakennettu DN 225 vesijohto. Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin, jonka ylävesisäiliö (tilavuus 6700 m3, HW=+81 ja LW=+66) sijaitsee Hiekkaharjussa. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta.

Jätevesiviemäröinti

Keltamotiellä kaava-alueen länsipuolella on vuonna 2005 rakennettu DN 315 jätevesiviemäri. Peltolantiellä kaava-alueen eteläpuolella on vuonna 1994 rakennettu DN400 jätevesiviemäri. Alueen

jätevedet johdetaan Viertolan halki Suutarilan jätevedenpumppaamolle. Lopulta jätevedet päätyvät Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesijärjestelmä

Keltamotiellä kaava-alueen länsipuolella on vuonna 1982 rakennettu DN600 hulevesiviemäri. Peltolantiellä kaava-alueen eteläpuolella on vuonna 1994 rakennettu DN600 hulevesiviemäri. Sinirikonkujalla kaava-alueen pohjoispuolella on vuonna 2016 rakennettu DN315 hulevesiviemäri. Hulevedet johdetaan hulevesiviemärissä Viertolan halki Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Sinirikontien katualueella.

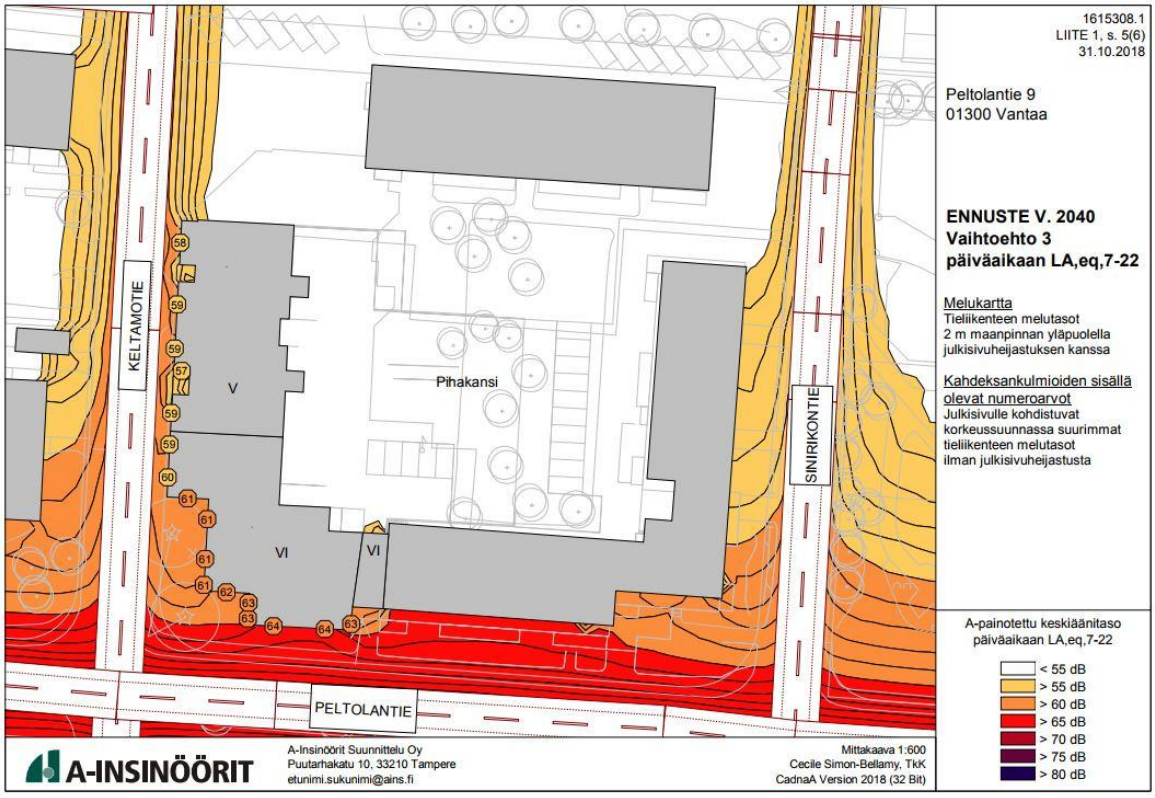
Sähköverkko

Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on Peltolantien katualueella. Mahdollisissa siirtokustannuksissa toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Ympäristöhäiriöt

Tieliikennemelu

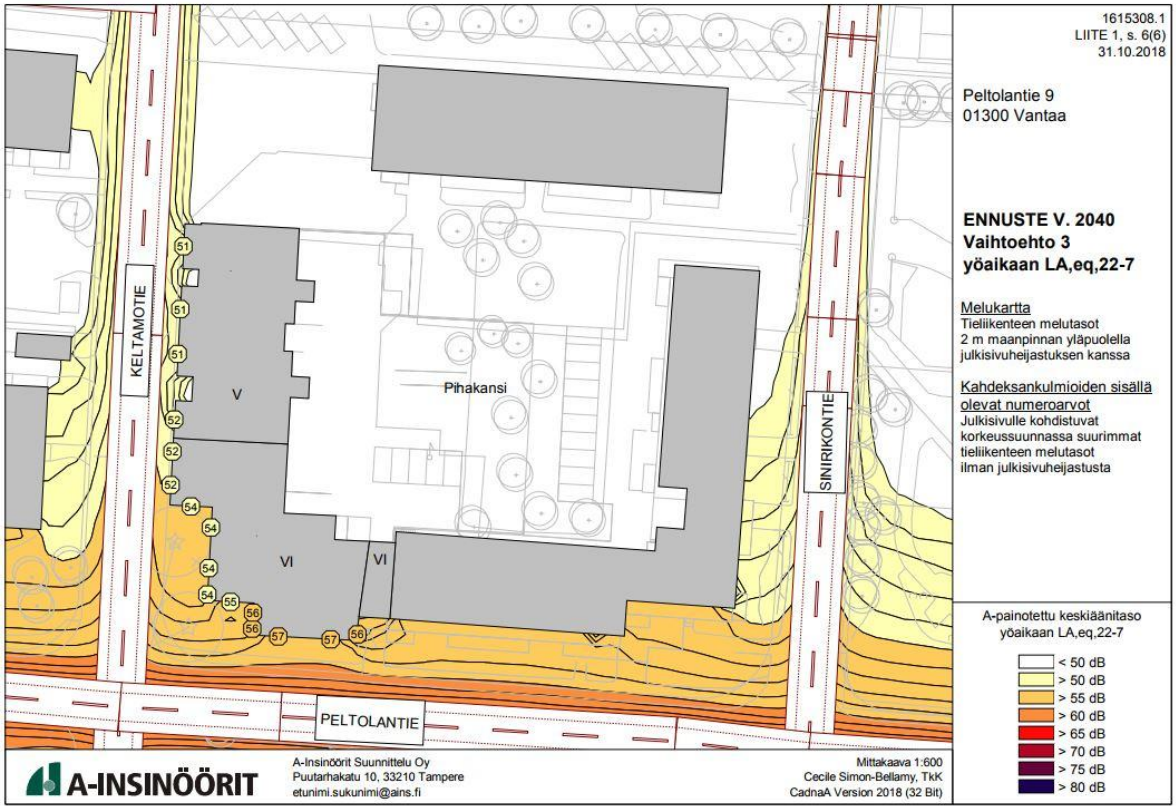
Valtioneuvoston päätöksellä melutason ohjearvoista (993/1992) A-painotettu keskiäänitaso L_{Aeq} saa olla asuinhuoneissa päivällä enintään 35 dB ja yöllä 30 dB. Melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (L_{Aeq}) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöaikana (klo 22-7) 50 dB.

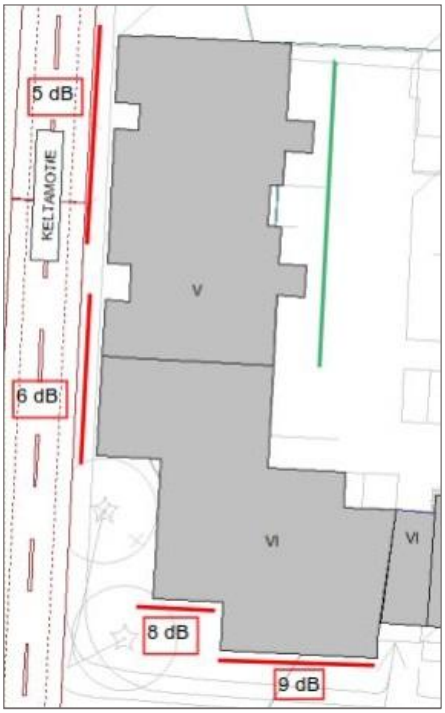


Kortteliin päiväaikaan kohdistuva liikennemelu v. 2040, A-Insinöörit.

A-Insinöörien 30.10.2018 tekemän meluselvityksen perusteella ilmenee, että suurimmat julkisivuille kohdistuvat keskiäänitasot ovat päiväaikaan 64 dB ja yöaikaan 57 dB. Ulkovaipan ääneneristysvaatimus on tällöin meluselvityksen perustella suurimmillaan $\Delta L_{A,vaad}$ = 29 dB.

Vantaan kaupungin rakentamisohjeen mukaan äänitasoerotus ΔL_A on oltava 30 dB tieliikennemelua vastaan asuintalossa, jonka julkisivuun kohdistuu äänitaso 55–59 dB, ja 35 dB, jos äänitaso on 60–65 dB.



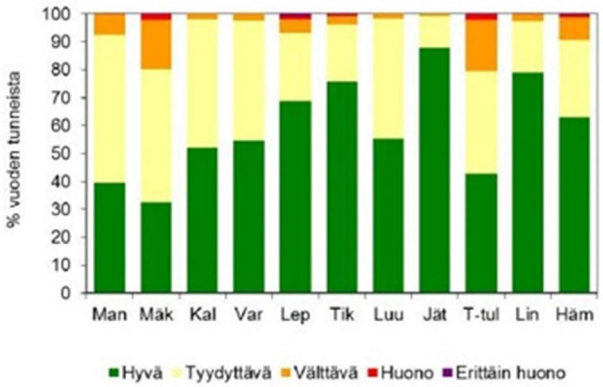


Kohteen arkkitehtisuunnitelman mukaan kohteen kaikki parvekkeet lasitetaan. Selvityksen perusteella todettiin, että kadunpuoleisten parvekkeiden ääneneristys on mitoitettava rakennuslupavaiheessa liikennemelua vastaan.

Lasitettujen parvekkeiden äänitasoerovaatimukset $\Delta_{LA,vaad}$. Kuvassa vihreällä merkityillä julkisivuilla sijaitsevat parvekkeet voidaan jättää lasittamatta.

Ilman pienhiukkaspitoisuudet

Tikkurilassa on seurattu ilmanlaatua vuodesta 1996 lähtien. Tikkurilan mittauspiste sijaitsee keskustan eteläpuolella, Tikkurilantien ja Ratatien risteyksen tuntumassa. Ilmanlaatuun vaikuttaa lähialueen vilkas liikenne ja katupöly. Mittausasemalla mitataan mm. typen oksidien(NO_x), hengitettävien hiukkasten (PM_{10}), pienhiukkasten ($PM_{2,5}$), haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (VOC) pitoisuuksia.
Typen oksideilla (NO_x) tarkoitetaan typpimonoksidia (NO) ja typpidioksidia (NO_2). Pääkaupunkiseudulla niiden suurimmat päästölähteet ovat energiantuotanto ja liikenne, erityisesti raskas liikenne. Tikkurilassa NO_2-pitoisuus ei ylittänyt vuosiraja-arvoa 40 µg/m³ , tuntiraja-arvoa 200 µg/m³ eikä vuorokausiohjearvoa 70 µg/m³. Typpimonoksidin pitoisuudet laskivat voimakkaasti jo 1990-luvulla erityisesti autojen katalysaattoreiden myötä.



Pääkaupunkiseudun ilmanlaatu v. 2015 indeksillä arvioituna. Tikkurilan (Tik) ilmanlaatu on ollut n. 75 % ajasta hyvä.

Hengitettävät hiukkaset (PM_{10}) ovat katujen ja teiden läheisyydessä suurimmaksi osaksi liikenteen nostattamaa katupölyä. Ne voivat aiheuttaa haittaa terveydelle etenkin keväisin. Vuonna 2015 hengitettävien hiukkasten pitoisuuksien vuosikeskiarvot vaihtelivat pääkaupunkiseudun pysyvillä mittausasemilla välillä 12 - 25µg/m³. Pienimmät vuosipitoisuudet mitattiin Kallion tausta-asemalla sekä Tikkurilassa. Tikkurilassa WHO:n vuosiohjearvo (20 µg/m³) ei ylittynyt, mutta vuorokauden ohjearvotaso ylittyi v. 2015 kuutena päivänä. Suurin osa raja-arvotason ylityksistä ajoittui kevään katupölykauteen.
Pääkaupunkiseudulla ulkoilman pienhiukkaset ($PM_{2,5}$) ovat pääasiassa peräisin liikenteen ja puunpolton päästöistä. Lisäksi niitä kulkeutuu pääkaupunkiseudulle maan rajojen ulkopuolelta. Kaukokulkeumat aiheuttavat keskimäärin yli puolet pienhiukkasten pitoisuudesta jopa seudun vilkasliikenteisimmillä alueilla. Vuonna 2015 vuosikeskiarvot vaihtelivat eri mittausasemilla välillä 4,7 - 9,5 µg/m³. Vuosipitoisuudet olivat selvästi matalammat kuin edellisenä vuonna ja alle EU:n raja-arvon 25 µg/m³ sekä myös WHO:n ohjearvon10 µg/m³. WHO:n vuorokausiohjearvon 25 µg/m³ ylittäviä päiviä oli Tikkurilassa kolme vuonna 2015.
Haihtuvilla orgaanisilla yhdisteillä tarkoitetaan suurta määrää orgaanisia hiiliyhdisteitä, jotka esiintyvät pääosin kaasumaisessa muodossa. VOC-yhdisteitä ovat mm. monet hiilivedyt, alkoholit, ketonit, aldehydit, esterit ja eetterit. VOC-yhdisteet ovat peräisin liikenteestä, teollisuudesta, pientalojen lämmityksestä sekä kasvillisuudesta. Syöpävaaraa aiheuttavan bentseenin pitoisuudet ovat koholla vilkasliikenteisissä paikoissa ja paikoin myös asuinalueilla, joilla on runsaasti talokohtaista puulämmitystä. Tikkurilassa mitattiin bentseenin pitoisuuksia passiivikeräinmenetelmällä. Bentseenin vuosikeskiarvo oli 0,7 µg/m³, ja siten selvästi bentseenin vuosipitoisuudelle annetun raja-arvon 5 µg/m³alapuolella.[1]
Pienhiukkasten ja typpioksidin kulkeutumista sisäilmaan estetään käyttämällä koneellista tuloilmanottoa ja ottopaikkana kattotasoa ja suuntausta puhtaammalta alueelta sekä F7-luokan tai tehokkaampia F9-luokan suodattimia.

2.1.4 Maanomistus

Kaava-alueen omistaa As Oy Tikkurilan Peltolantie, joka on myös kaavamuutoksen hakija.

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
92-63-141-3	As Oy Tikkurilan Peltolantie	0,5
Yhteensä		0,5

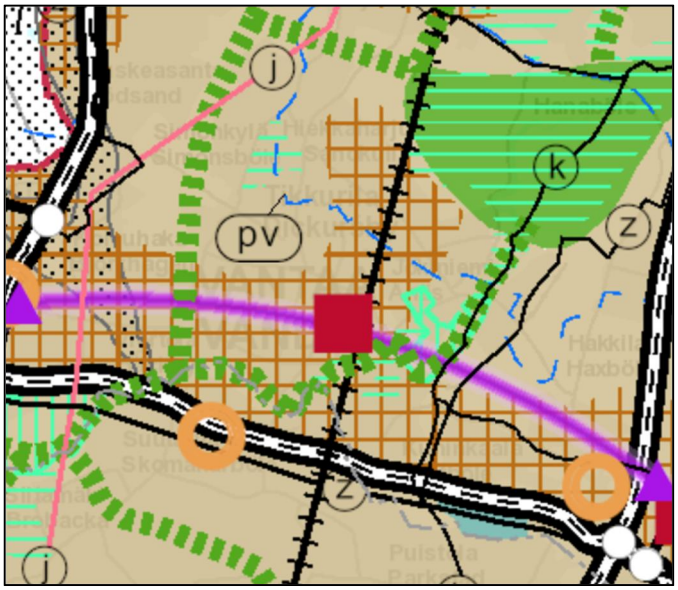
2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin, sekä luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Maakuntakaava

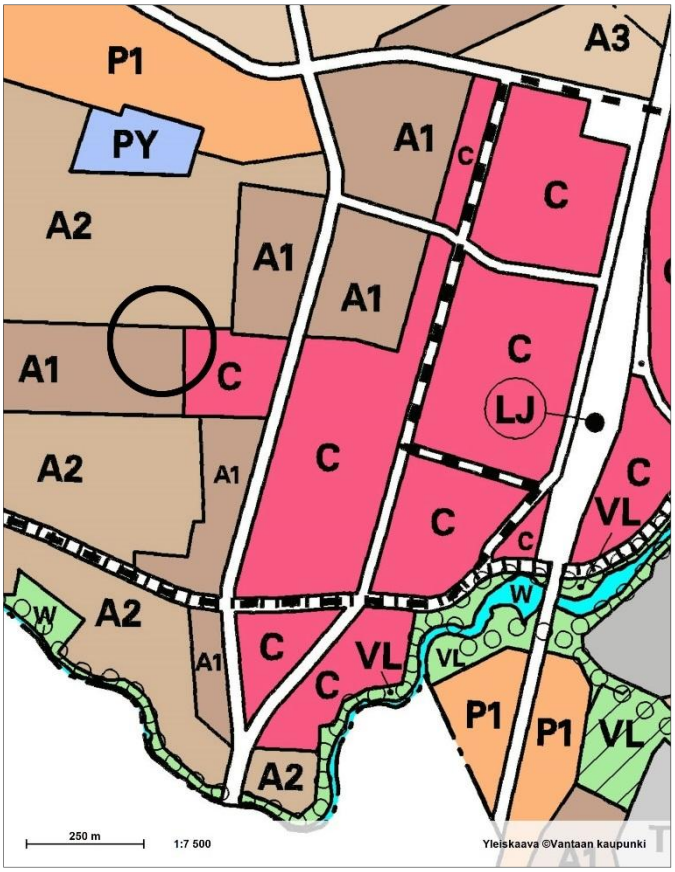


Uudenmaan maakuntakaavassa (8.11.2006) alue on keskustatoimintojen aluetta.

Keravanjoen varressa on viheryhteystarve. Jokivarsi on merkitty kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi kohteeksi.

Ympäristöministeriö on 30.10.2014 vahvistanut Uudenmaan toisen vaihemaakuntakaavan, jossa suunnittelualue on tiivistettävää aluetta ja Tikkurilantielle on osoitettu pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteys. Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

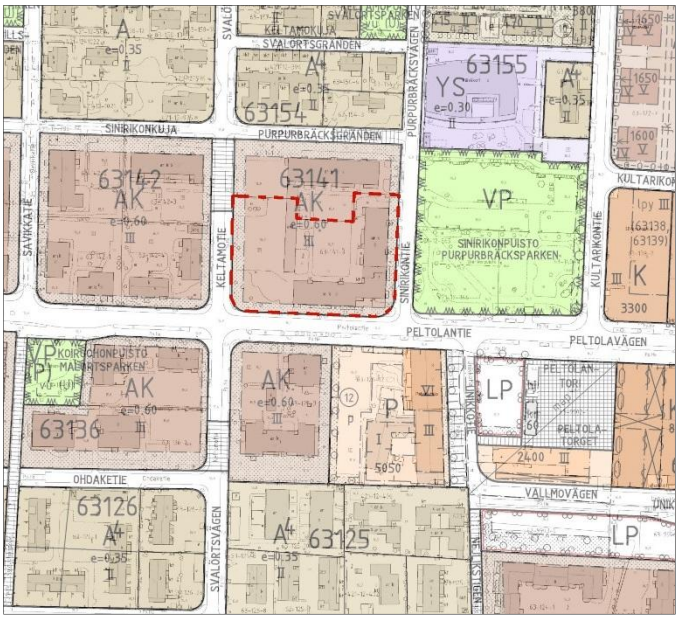
Yleiskaava



Alue on yleiskaavassa tehokasta asuntoalue tta (A1).

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

Asemakaava



Alueen ensimmäinen asemakaava TIKKURILA– VIERTOLA, 630100 (SM 22.3.1974) on edelleen voimassa.

Peltolantietä reunustavat korttelit on merkitty asuinkerrostalojen korttelialueeksi, AK. Kerrosluvuksi on merkitty kolme, mutta ajalle tyypillisesti on sallittu ns. maanpäälliset kellarikerrokset, jolloin todellinen kerrosluku on IV. Tehokkuusluku, e on 0,6.

Peltolantien eteläpuolelle on 16.12.2002 hyväksytty asemakaavamuutos nro 001695, jossa palvelurakennusten kerrosluku on VI.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Maanomistajan (As Oy Tikkurilan Peltolantie) jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 23.10.2017. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002369 ja kaavoitus tuli vireille 12.6.2018.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäyttötoimi (kiinteistöt ja asuminen, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, tekninen toimiala), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Mielipiteet pyydettiin 15.8.2018 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 15 kappaletta. Fingridin, Carunan ja HSY:n lausunnoissa ei ollut huomautettavaa. Vantaan Energia pyysi ottamaan maakaapelit huomioon tai tarvittaessa siirtämään ne maanomistajan kustantamana. Alueen asukasmielipiteissä vastustettiin Sinirikontie 2:n lisärakentamista, pidettiin kaavailtua kuusikerroksista rakentamista liian korkeana ja haluttiin komeiden mäntyjen säilyvän. Huoli pihojen varjoisuudesta, näkymien peittymisestä ja autopaikkojen riittävyydestä tuli mielipiteissä esille.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2018 – 2021 strategia (Kv 11.12.2017):

Kaupunkia tiivistetään lähiluontoa vaalien. Nykyistä kaupunkirakennetta vahvistetaan resurssiviisaasti. Kaupunkikeskusten kehittämismahdollisuudet hyödynnetään rohkeasti ja kaupunkiympäristöistä ja asunnoista tehdään kansainvälisesti kilpailukykyisiä. Ratkaisuissa ja päätöksenteossa turvataan talouden tasapainoa, lisätään kaupungin elinvoimaa ja vetovoimaa, edistetään asukkaiden hyvinvointia, ollaan edelläkävijöitä palvelujen kehittämisessä ja johdetaan uudistuen ja osallistuen.

MAL-tavoitteet:

Yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että luodaan edellytykset tonttitarjonnan ja asuntotuotannon merkittävälle lisäämiselle.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)

- Kaupungin omistaman maan ja asemakaavoitettujen täydennysrakentamisalueiden kaavoittaminen on etusijalla.
- Asuntotuotantoa varten asemakaavavarantoa lisätään niin, että se vastaa viiden vuoden rakentamisen tarvetta.
- Kaavoituksen tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.
- Korkeaa rakentamista ja täydennysrakentamista edistetään aktiivisesti asemanseuduilla ja keskustoissa, joissa on hyvät palvelut.

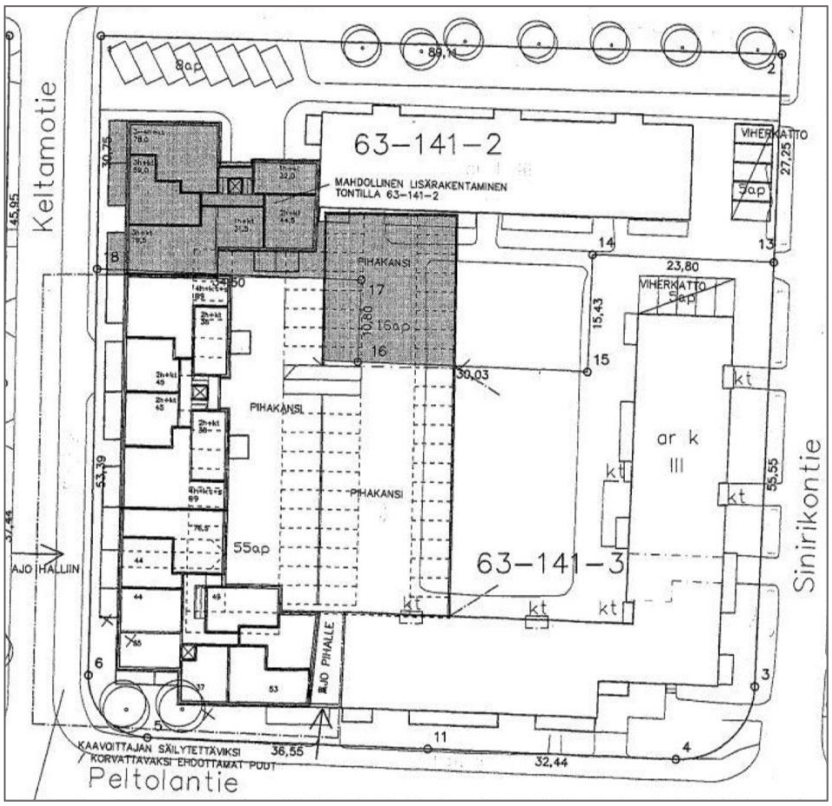
Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Konsulttina toiminut HMV Arkkitehdit laati kaava-alueelle suunnitelman, jossa oli mukana aluksi myös naapuriyhtiö Sinirikontie 2. Ensimmäisessä suunnitelmassa rakennus olisi ollut kauttaaltaan kuusikerroksinen ja kasvanut kiinni molempien olemassa olevien kerrostalojen länsipäätyihin. Pysäköinti oli sijoitettu pihakannen alle. Ajo sinne oli ohjattu Keltamotien suunnasta.

Ensimmäisissä luonnoksissa ei oltu huomioitu kadun varren komeita makedonianmäntyjä.

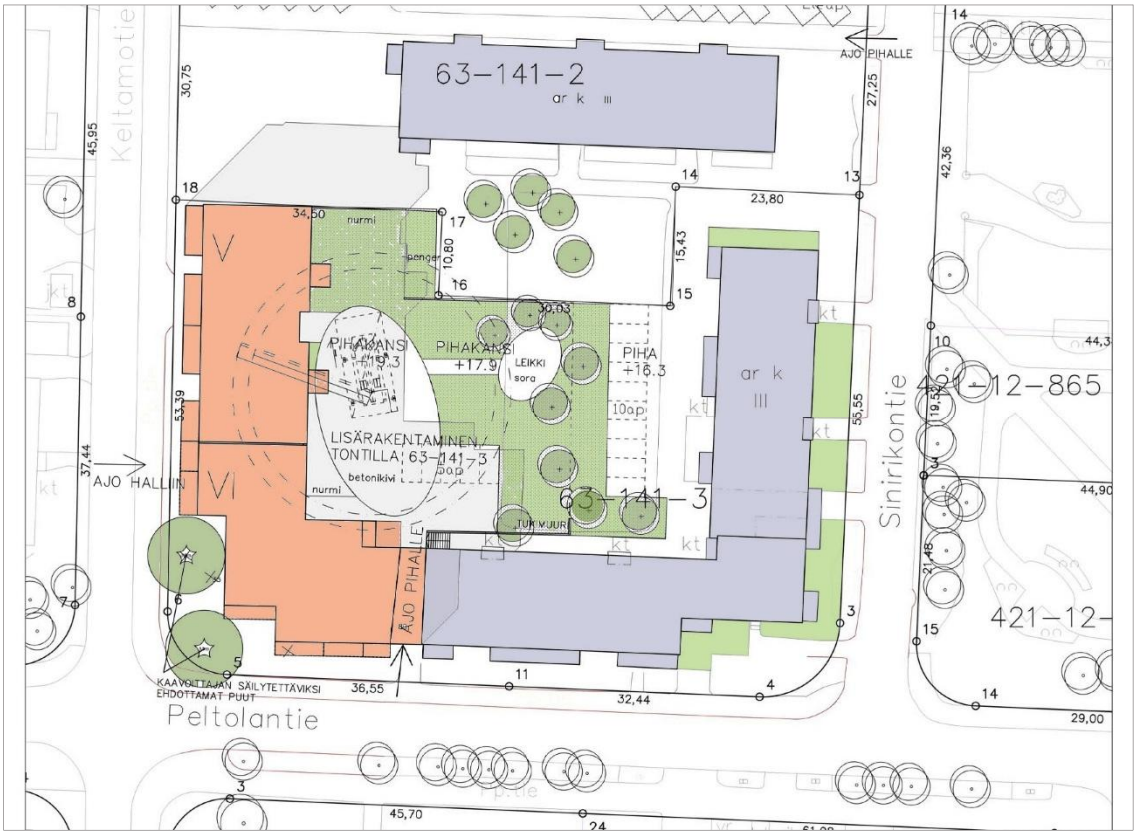


Alkuvaiheen suunnitelmissa uudisrakennus olisi ulottunut myös Sinirikontie 2:n tontille. Asemapiirros, Arkkitehtitsto HMV Oy.

Kaavoituksen aikana ilmeni kuitenkin, ettei naapuriyhtiö Sinirikontie 2 ole ainakaan tässä vaiheessa halukas lisärakentamaan tontilleen. Suunnittelualue typistyi koskemaan vain Peltolantie 9:ää.

Lisäksi saadun asukaspalautteen pohjalta päädyttiin madaltamaan Keltamotien puoleista rakennusmassaa siten, että se on enimmäkseen viisikerroksinen. Ratkaisu on myös kaupunkikuvallisesti perusteltu, sillä rakentaminen kadun vastakkaisella puolella on kolme- ja neljäkerroksista.

Kaavamuutoksen hakijan kantana oli, että kaupunkikuvassa näkyvät makedonianmännyt tulee kaataa huonon kuntonsa takia. Kaupunkisuunnittelu otti kuitenkin sen kannan, että männyt tulee säilyttää. Ne eivät vaikuta huonokuntoisilta ja hakijan tulee teettää kuntotutkimus ammattitaitoisella arboristilla, mikäli puut halutaan kaataa. Männyt ovat vanhoja arvopuita, joilla on suuri merkitys kaupunkikuvassa ja alueen viihtyisyydessä. Koska puut sijoittuvat kadun reunaan oli ne helppo säästää rakennuksen seinälinjausta tarkistamalla.



Asemapiirros, Arkkitehtitsto HMV Oy. Uudisrakennus vasemmalla.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutosta lähdettiin viemään eteenpäin männyt säästävän, matalamman eli 5- 6-kerroksisen vaihtoehdon pohjalta.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla asuinkerrostalojen korttelialueelle (AK) osoitetaan lisää rakennusoikeutta uudelle rakennukselle 3 960 kerrosneliömetriä kokonaisrakennusoikeuden kasvaessa 7 460 kerrosneliömetriin. Tehokkuusluku, e on 1,46. Kerrosluku kasvaa nykyisestä kolmesta (maanpäällisen kellarin kanssa käytännössä neljästä) viiteen ja Peltolantien varressa kuuteen.

Uusi rakennus sijoittuu nykyisen maantasopysäköinnin paikalle, jatkossa autopaikat sijoitetaan korttelin sisäpihalle pihakannen alle. Ajo pysäköintiin tapahtuu Keltamotien kautta, kuten tähänkin asti.

4.1.1 Mitoitus

Asuinkerrostalojen korttelialue, AK 0,5 hehtaarin alue. Rakennusoikeus kasvaa 4 402 k-m^2 7 460 k-m^2 :iin. Tehokkuusluku e=1,46.

- asuntojen lukumäärä on 67 kpl, asuntojen keskikoko 50 huoneistoneliömetriä.
- autopaikkoja: 1 ap/130 asuntokerrosm^2
- pyöräpaikkoja tulee olla 1 kpl/ asuinhuone, joista puolet helposti käytettäviä.
- yksiöitä saa olla enintään 30 % asuntojen lukumäärästä, mikä otetaan maankäyttösopimuksissa huomioon

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan mukaiset uudet asuinrakennukset noudattavat ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavaa. Rakennusten arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä. Ekologisuus ja taloudellisuus on otettu huomioon. Viherrakentamisesta ja hulevesien käsittelystä on annettu määräykset.

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

AK, asuinkerrostalojen korttelialue

Alueelle sijoittuu korttelia lännestä rajaava rakennusala. Se rajautuu nykyisen rakennuksen länsipäätyyn ja väistää kadun kulmassa olevat makedonianmännyt. Peltolantien puoleinen osa on kuusikerroksinen ja Keltamotien varren osuus viisikerroksinen. Pysäköinti sijoittuu pääosin sisäpihan puolelle rakennettavan pihakannen alle. Pihalle jää kuitenkin vielä riittävästi maanvaraista aluetta, jolloin hulevesien viivyttäminen on mahdollista. Ratkaisu mahdollistaa myös suurten puiden kasvamisen.

Peltolantien kulmaukseen vaaditaan liiketilaa vähintään 80 kerrosneliömetriä. Kaavassa haluttiin tukea myös ratkaisua, jossa nykyisen nelikerroksisen rakennusmassan päälle saisi rakentaa kevytrakenteisia kattohuoneistoja puusta. Tässä vaiheessa toteuttaja ei sitä tee, mutta kaavassa siihen annetaan mahdollisuus.

Rakennuksen julkisivut tulee olla paikallamuurattua tiiltä. Puuta ja lasia saa käyttää. Sandwichelementit sallitaan vain parvekkeiden taustaseinissä tai muissa sekundäärisissä rakenteissa. Katutasoon tulee tehdä neljän metrin korkuinen kivijalkakerros, jota korostetaan arkkitehtuurin avulla.

Autopaikkoja vaaditaan 1 ap/130 asuntokerrosneliömetri ja pyöräpaikkoja 1 pp/asuinhuone. Liiketiloille vastaavat luvut ovat 1 ap/80 k-m^2 ja 1 pp/30 k-m^2 ja toimistotiloille 1 ap/60 k-m^2 ja 1 pp/50 k-m^2.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Kaavamuutos täydentää Tikkurilan keskustan yhdyskuntarakennetta, mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä. Uusia asuntoja tulee 67 kappaletta arviolta noin 85 uudelle asukkaalle.

Yhdyskuntarakenne

Alue sijoittuu Tikkurilan keskustan länsipuolelle Viertolaan. Palvelut ja Tikkurilan asema ovat kävelyetäisyydellä.

Ratkaisu edistää keskustan täydennysrakentamista ja luo osaltaan tiivistä ja tehokasta, kaupunkirakennetta.

Kaupunkikuva

Uuden rakentamisen mittakaava on sovitettu ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Rakennus ei korkeutensa puolesta merkittävästi poikkea viereisten kortteleiden neljäkerroksisesta massasta. Eteläpuolella oleva Folkhälsanin rakennus on sekin korkeimmillaan kuusikerroksinen.

Kaavan mukainen rakennus rajaa katualueita nykytilannetta selkeämmin. Se sijoittuu pääosin nykyisen pysäköintialueen paikalle. Kun merkittävimmät makedonianmännytkin on merkitty säilytettäväksi ja rakennus määrätty paikallamuurattavaksi, on vaikutus Peltolantien katukuvaan positiivinen.

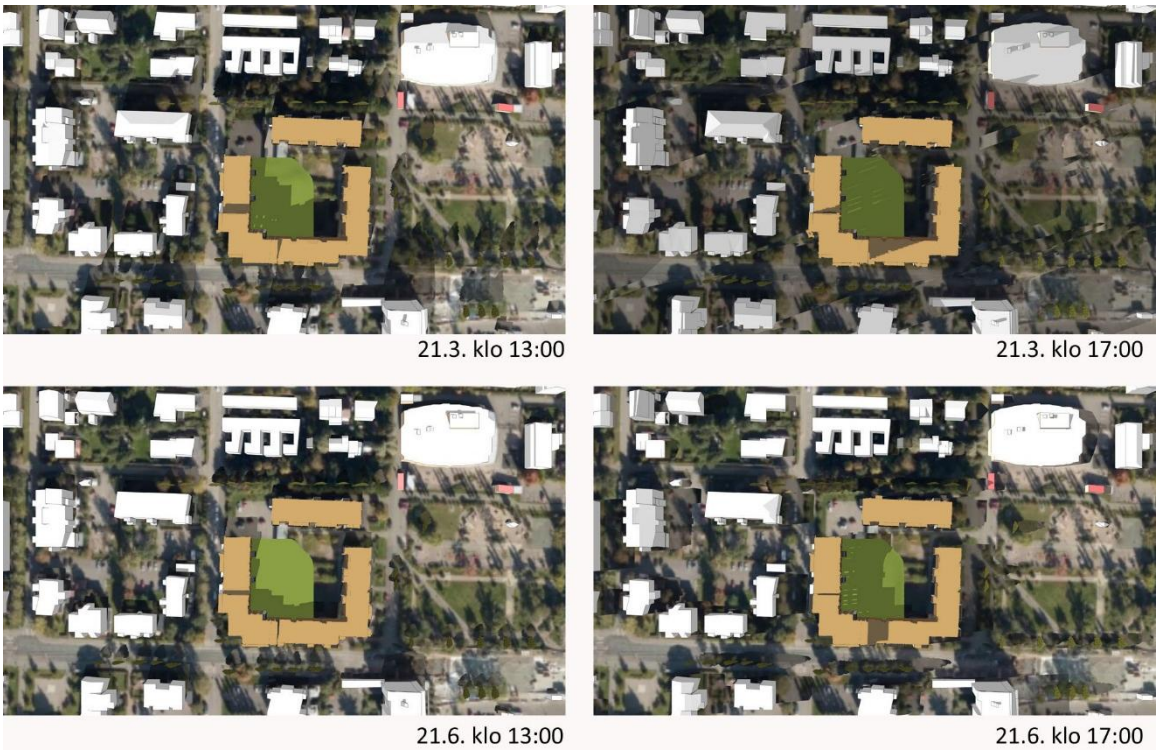
Asuminen

Kaava-alueelle tulee noin 67 uutta kerrostaloasuntoa, joiden keskikoko on noin 50 huoneistoneliömetriä. Yksiöiden osuus saa olla enintään 30 % asuntojen lukumäärästä. Valmistuvat asunnot helpottavat osaltaan pääkaupunkiseudun asuntopulaa. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lisäämällä asuntotuotantoa ja monipuolistamalla asuntokantaa hyvien raideliikenneyhteyksien varrella.

Palvelut ja työpaikat

Kaavassa on edellytetty pienehköä liiketilaa Peltolantien varteen. Muita palveluja tai työpaikkoja ei asemakaavaan sisälly. Asukkaiden lisäys vaikuttaa toisaalta positiivisesti koko Tikkurilan palve-

luiden monipuolistumiseen. Tikkurilan työpaikat ja palvelut ovat kävelyetäisyydellä, joten hanketta voidaan pitää VAT:n mukaisena.



Varjotarkastelu kevätpäiväntasauksen aikaan ja keskikesällä klo 13 ja klo 17.

Taloudelliset vaikutukset

Uusi rakentaminen tiiviillä keskusta-alueella hyödyntää olemassa olevaa kunnallisteknistä verkostoa ja valmiita palveluja. Keskustan asukasmäärä kasvaa, mikä lisää taloudellista toimeliaisuutta, kaupallisten palvelujen kannattavuutta ja joukkoliikenteen käyttöastetta. Hanke on kaupungille taloudellisesti kannattava.

Sosiaalinen ympäristö

Alueelle tulee uusia asukkaita, mikä lisää Tikkurilan keskustan elävyyttä myös iltaisin ja viikonloppuisin. Se monipuolistaa alueen palveluja ja lisää sosiaalista kontrollia ja turvallisuutta. Hanke on VAT:n mukainen.

Virkistys

Hanke uusine asukkaineen lisää virkistysalueiden, kuten Keravanjoen rannan tai Tikkurilan urheilupuiston käyttöä. Itse kaava-alue on jo valmiiksi rakennettua aluetta, joten hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Tikkurilan keskustan palveluista ja rautatieasemasta. Ratkaisu lisää alueen joukkoliikenteen matkustajamääriä ja parantaa joukkoliikennepalvelujen kannattavuutta. Yhteydet Peltolantien, Talvikkitien ja Tikkurilantien kautta Tuusulanväylälle ja Kehä III:lle ovat sujuvat ja liikenneverkon kapasiteetti kestää tehokkaan rakentamisen ja asukasluvun lisäyksen.

Vesihuolto

Uudet rakennuksen voidaan liittää jo rakennettuun vesihuoltoverkostoon. Yleistä vesihuoltoverkostoa ei tarvitse kaavamuutosta varten laajentaa, joten muutoksesta ei aiheudu vesihuollolle lisäkustannuksia.

Ympäristöhäiriöt

Peltolantie puolella asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristysvaatimuksena on 35 dBA ja kadunpuoleisten parvekkeiden suunnittelussa tulee ottaa liikenteen aiheuttama melu huomioon.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille alueille, eikä sillä ole vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on nykyisin pääasiassa vettä läpäisemätöntä pintaa, jonka osuus ei tule merkittävästi muuttumaan kaavamuutoksen myötä. Kaava-alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää/imeyttää tontilla ennen niiden johtamista hulevesiviemäriin, joten alueelta poistuvia hulevesiä hallitaan nykytilaa paremmin uuden rakentamisen myötä. Rakennusluvan yhteydessä tulee laatia hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Rakentamisen vaikutukset ilmastonmuutokseen ovat vähäiset. Rakentaminen lisää aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Toisaalta nyt rakennettava keskustakortteli tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Se tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu ja saastuneet maat on käsitelty kohdassa 5.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus. Tavoitteena on aloittaa rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

J2 Invest Oy:	Jaakko Sylvin	
HMV Arkkitehdit:	Juha Huuhtanen	
Jatke Oy:	Jesper Lindberg	
	Mikko Nuolioja	
Vantaan kaupunki:		
Kaupunkisuunnittelu:	Ritva Kotilainen	alue-arkkitehti
	Seppo Niva	arkkitehti

	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Leena Kaunismäki	suunnitteluavustaja
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
Kuntatekniikan keskus:	Paula Luomala	vesihuollon suunnittelu
	Jarmo Pajunen	liikenneinsinööri
Rakennusvalvonta:	Panu Latvala	lupa-arkkitehti
Maankäyttö ja ympäristö:	Janne Juntunen	projektipäällikkö

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 10. päivänä joulukuuta 2018.

Seppo Niva
asemakaavasuunnittelija

Ritva Kotilainen
aluearkkitehti

7. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	27.11.2018
Kaavan nimi	002369 Viertola 63 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	14.06.2018
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002369
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,5097	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,5097

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,5097**	**100,0**	**7460**	**1,46**	**0,0000**	**4402**
A yhteensä	0,5097	100,0	7460	1,46	0,0000	4402
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

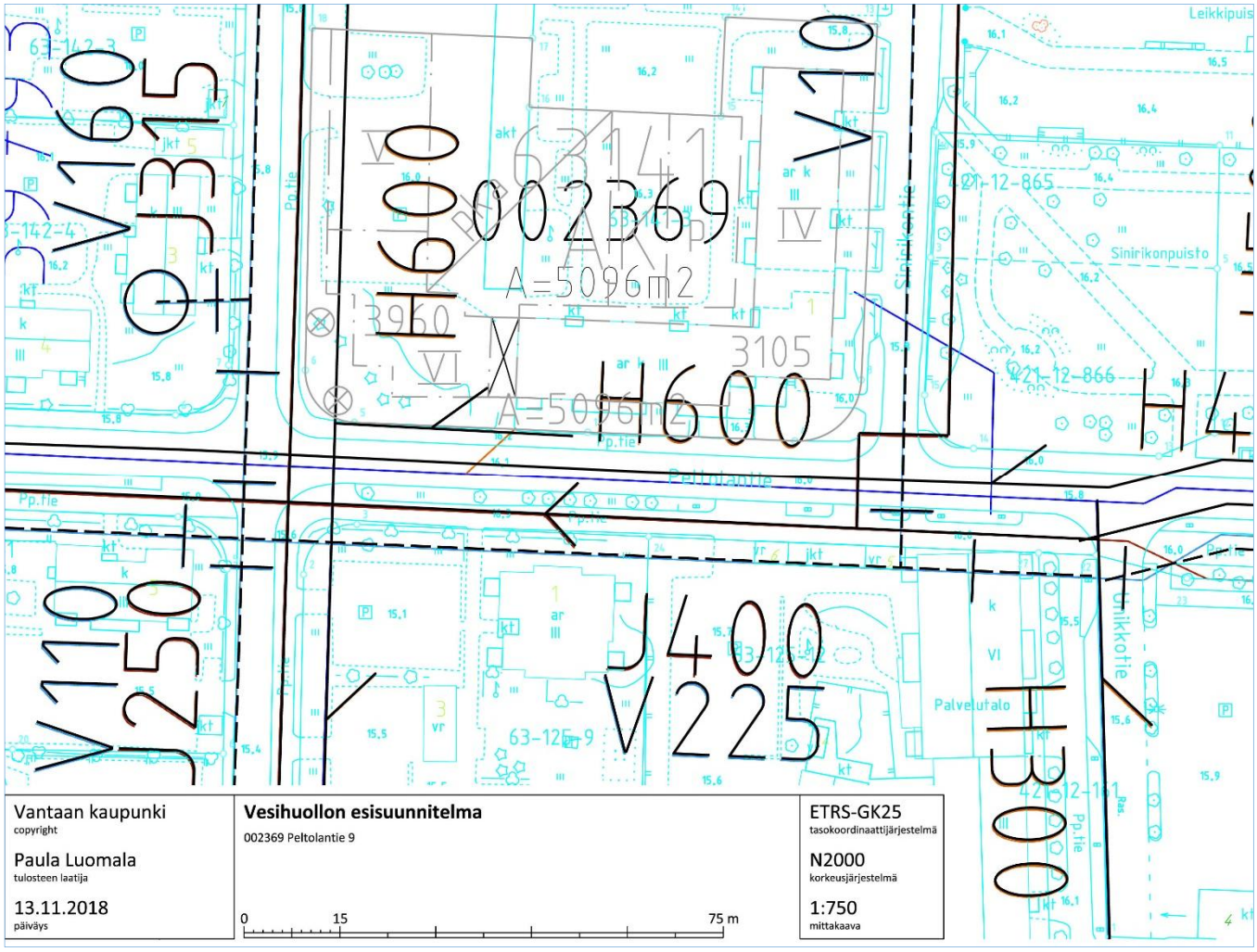
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

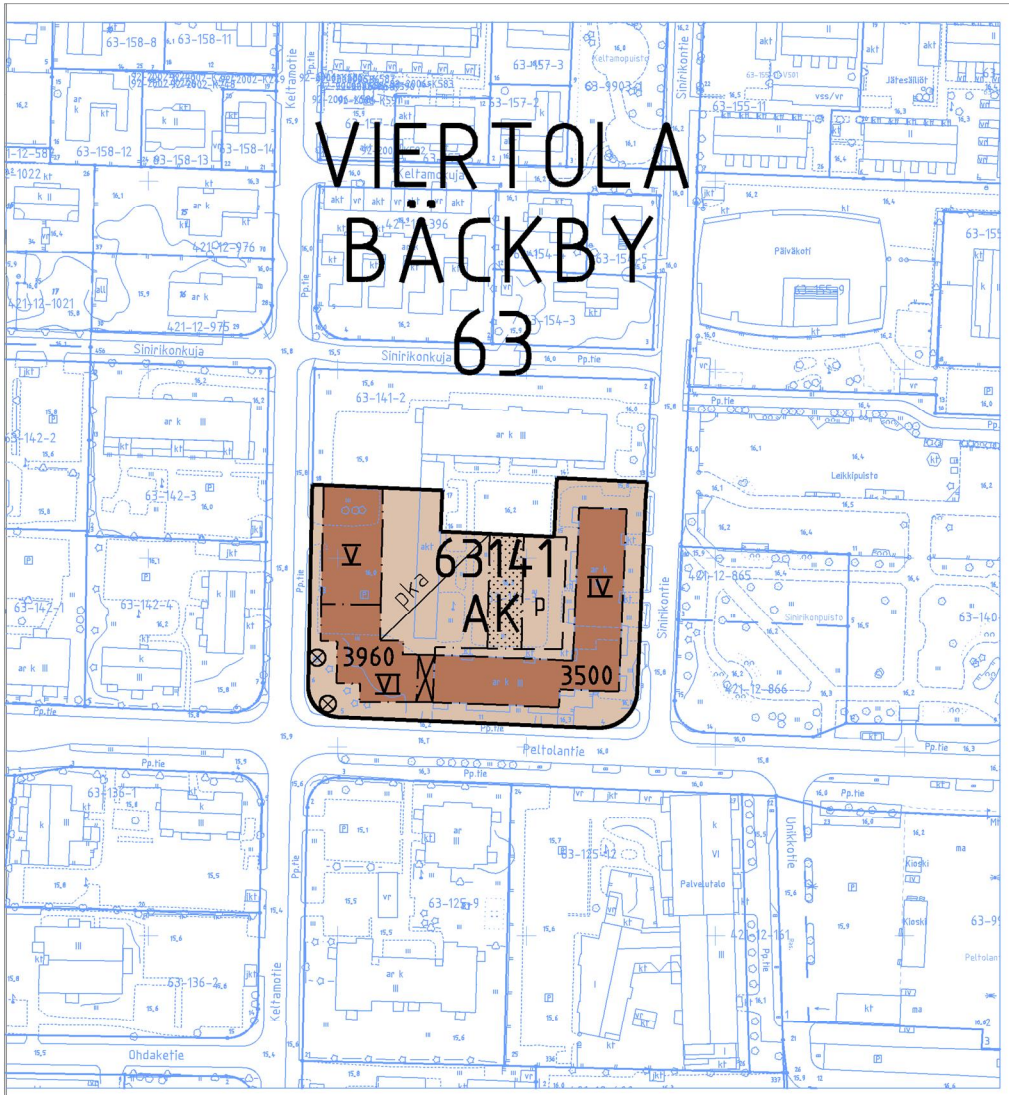
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

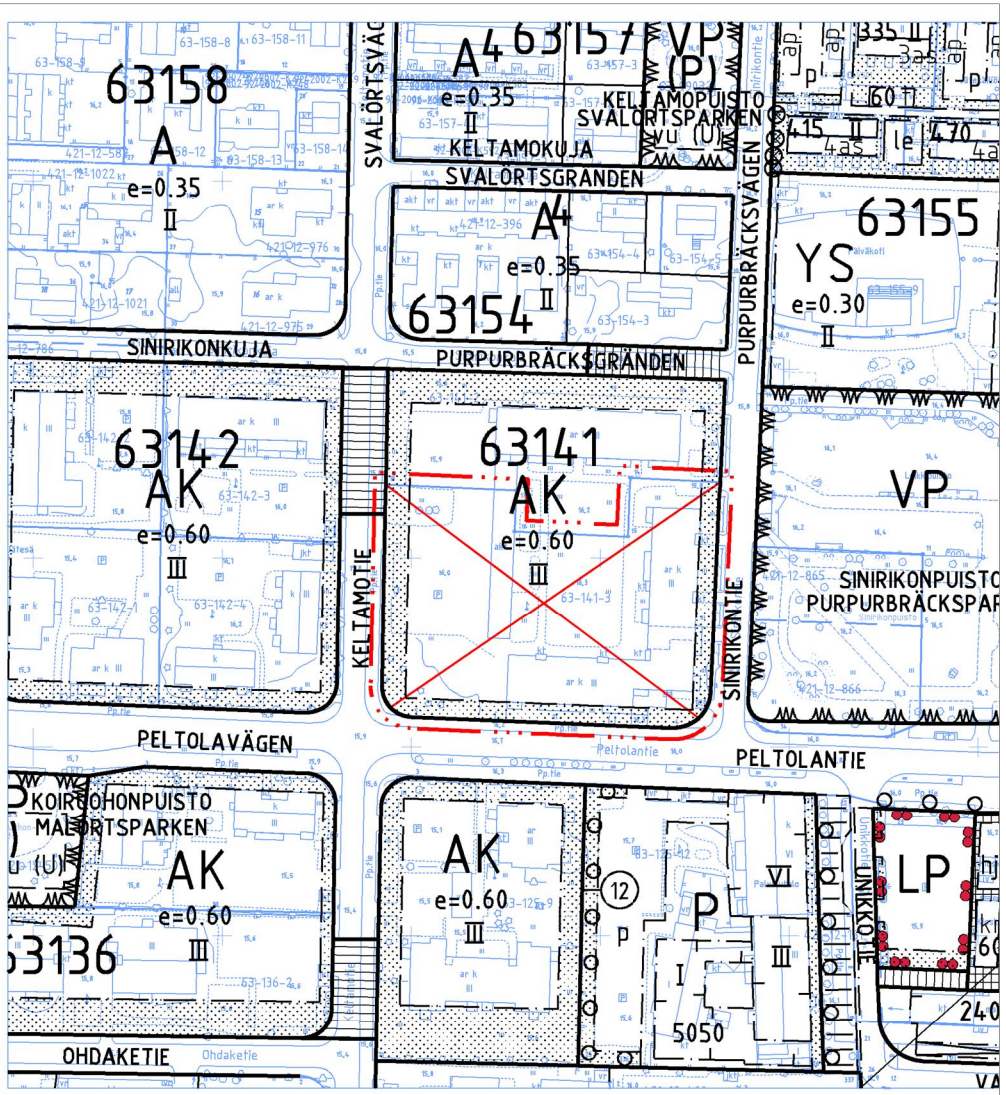
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,5097**	**100,0**	**7460**	**1,46**	**0,0000**	**4402**
A yhteensä	0,5097	100,0	7460	1,46	0,0000	4402
AK	0,5097	100,0	7460	1,46	0,0000	4402

Peltolantien ja Keltamotien kulma lännestä katsottuna.





ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS



POISTETTAVAT MERKINNÄT

0 50 100m

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
002369	10.12.2018	686501

Vantaan kaupunki

PELTOLANTIE 9

Kaupunginosa 63, Viertola

Asemakaavan muutos

Osa korttelia 63141.

1:2000

Vanda stad

PELTOLAVÄGEN 9

Stadsdel 63, Bäckby

Ändring av detaljplanen

Del av kvarteret 63141.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

— · · · — **3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

AK **Asuinkerrostalojen korttelialue.**

Kvartersområde för flervåningshus.

Asumista palvelevat yhteistilat, tekniset tilat, pysäköintilaitokset, ajoluiskat, parvekkeiden ja terassien kiinteästi lasitetut osat sekä porrashuoneiden15 k-m² / porrastaso ylittävän osan saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja.

Gemensamma utrymmen som betjänar boendet, tekniska utrymmen, parkeringsanläggningen, körramper, balkongers och terrassers permanent inglasadedelar samt den del av trapphusen som överskrider 15 m²-vy i varje våningsplan får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen. För dessa utrymmen behöver inga bilplatser anvisas.

Rakennuksiin saa sijoittaa sellaista toimisto- ja työtilaa, joka ei häiritse asumista.

I byggnaderna får sådana kontors- och arbetslokaler placeras som inte stör boendet.

Peltolantien ja Keltamotien kulmaukseen tulee tehdä liiketilaa katutasoon vähintään 80 k-m².

I hörnet vid Peltolavägen och Svalörtsvägen ska göras affärs utrymme minst 80 m²-vy på gatuplanet.

Kerrosluvun ja rakennusoikeuden estämättä saa nelikerroksisen rakennuksen katolle rakentaa puurakenteisia kattoasuntoja.

Utan att våningstalet och byggrätten utgör något hinder får takbostäder i trä byggas på fyravåningsbyggnadens tak.

Kerrosluvut lasketaan kadun tasosta.

Våningstalen räknas från gatunivån.

Porrashuoneiden tulee olla luonnonvaloisia.

Trapphusen skall ha dagsljusinsläpp.

Väestönsuojat saa sijoittaa tonttijaon estämättä.

Skyddsrum får placeras utan att tomtindelningenut gör ett hind.

Melu
Asuinhuoneiden ulkokuoren äänieristävyyden ΔL liikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB Peltolantien suuntaan.

Buller
Ljudisoleringen ΔL mot trafikbuller i bostadsrummens ytterhölje ska vara minst 35 dB mot Peltolavägen.

Kadulle avautuvat parvekkeet tulee lasittaa. Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia siitä, että ohjeiden mukainen melutaso ei ylity.

Balkonger som öppnas mot gatan ska inglasas. Genom tekniska lösningar ska man sörja för att bullernivån enligt anvisningarna inte överskrids.

Rakennukset
Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaliltaan korkealuokkaisia.

Byggnader
Byygnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material.

Rakennusten julkisivut tulee tehdä yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.

Byggnadernas fasader skall göras av ett enhetligt byggsätt skall iakttas.

Pääasiallinen julkisivumateriaali on muurattu tiili. Puuta ja lasia saa käyttää.

Huvudsakligfasadmaterial är tegel. Träochglas får användas.

Sandwich-elementtirakennetta saa käyttää vain parvekkeiden taustaseinissä tai vastaavissa sekundäärisissä julkisivupinnoissa.

Sandwich-elementkonstruktioner får användas endast på balkongernas fondväggar eller på motsvarandesekundära fasadytor.

Katualueen puolelle tulee muodostaa kivijalkakerrros ja sitä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin.

På gatuområdets sida ska enstenfotsvåning bildas och den ska framhävas med arkitektoniska medel.

Kaduntasokerroksen kerroskorkeus tulee olla vähintään 4 m.

Minimivåningshöjdi gatuplanet är 4 m.

Parvekkeet ja erkkerit saa rakentaa rakennusalan rajan yli.

Balkonger och burspråk får byggas så att deskjuter ut över gränsen för byggnadsytan.

Parvekkeiden pieliä ei saa kadun puolella ulottaa maantasokerroksiin.

Balkongernas sidor får inte sträcka sig till markplansvåningen pågatans sida.

Pihat
Pihan tulee olla korkeatasoinen ja monipuolinen. Päällystetyt osat tulee tehdä luonnonkivestä. Asvalttia saa käyttää vain ajoreiteillä.

Gårdarna
Gården ska vara högklassig och varierande. Blegda delar ska beståav natursten. Asfalt får användas endast på körvägar.

2 / 2

Istutettavalla alueella tulee olla puita ja pensaita.

Planteringsområdet skall bestå av träd och buskar.

Rakennusluvan yhteydessä alueelle tulee laatia pihasuunnitelma ja vihertehokkuuslaskelma, jossa tulee saavuttaa 0,8 vihertehokkuus.

I samband med bygglovet ska en plan över gården utarbetas och grönytefaktorn beräknas, där 0,8 ska uppnås som grönytefaktor.

Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

För byggnadslov skautarbetas en dagvattenplan.

Hulevesiä tulee viivyttää tontilla ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiverkostoon.

Dagvatten ska fördröjas på tomten innan deleds ut i det allmänna dagvattennätet.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot:	1 ap/ 130 k-m²
Liiketilat:	1 ap/ 80 k-m²
Toimistot:	1 ap/ 60 k-m²

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder:	1 bp/ 130 m²-vy
Affärslokaler:	1bp/ 80 m²-vy
Kontor:	1bp/ 60 m²-vy

Polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
Asunnot: 1kpl/asuinhuone. Puolet paikoista tulee olla helposti käytettäviä.

Liiketilat:	1pp/ 30 k-m²
Toimistot:	1pp/ 50 k-m²

Minimiantalet cykelplatser:
Bostäder: 1st. / bostadsrum. Hälften av platserna ska vara lättillgängliga.

Affärslokaler:	1cp/ 30 m²-vy
Kontor:	1cp/ 50 m²-vy

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
Osa - alueen raja.	Gräns för delområde.
Ohjeellinen alueen tai osa - alueen raja.	Riktgivande gräns för område eller del av område.
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
63 — Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
VIER — Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
63141 — Korttelin numero.	Kvartersnummer.
3200 — Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
IV — Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antal våningar i byggnader, byggnad eller del därav.
Rakennusala.	Byggnadsyta.
pka — Rakennusala, jolle saa sijoittaa pysäköintiä pihakannen alle.	Byggnadsyta där parkering får placeras under gårdsdäck.
Rakennukseen jätettävä kulkuaukko.	Genomfartsöppning i byggnad.
Istutettava alueen osa.	Del av område som bör planteras.
Kaupunkikuvallisesti arvokas puuyksilö. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.	Med tanke på stadsbilden ett värdefullt träd. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.
P — Ohjeellinen pysäköimispaikka.	Riktgivande parkeringsplats.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.

Vantaalla / Vanda __.__20__

Stadsmätning

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/__20__

Godkänd av stadsfullmäktige __/__20__

41 § **Maankäyttösopimus / As. Oy Tikkurilan Peltolantie / Asemakaavan muutos 002369, 63 Viertola**

VD/8983/10.00.01.05/2018
HP/AK/JJ/AV

As. Oy Tikkurilan Peltolantien hakemuksesta on käynnistetty asemakaavan muutos nro 002369 Viertolassa osoitteessa Peltolantie 9. Asemakaavan muutosehdotuksessa alue tiivistyy täydennysrakentamisen myötä ja alueelle on osoitettu asuinkerrostalojen rakennusoikeutta 7 460 k-m², joista lisäystä on 4 402 k-m². As. Oy Tikkurilan Peltolantie maksaa kaupungille MRL 91a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena 228 100 euroa.

As. Oy Tikkurilan Peltolantie (jäljempänä ”Yhtiö”) **on hakenut asemakaavan muutosta**, joka koskee sen omistamaa kiinteistöä 92-63-141-3 kaupunginosassa 63 Viertola. Voimassa olevassa asemakaavassa nro 630100 kiinteistö 92-63-141-3 on osoitettu asuntokerrostalojen korttelialueeksi (AK). Voimassa olevassa asemakaavassa kiinteistön pinta-ala on 5 097 m² ja sille on osoitettu rakennusoikeutta 3.058 k-m². Kaupungin rekisterien mukaan rakennusoikeutta on käytetty 3 105 k-m². Lisäksi nykyisen rakennuksen maantasokerrokseen on alun perin rakennettu kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi lasten päivähoitotiloja, jotka kaavamuutosehdotuksen jälkeen voidaan osoittaa asumis- tai toimistokäyttöön.

Asemakaavan muutosehdotuksessa nro 002369 em. alue on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK). AK-korttelialueelle on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä 7.460 k-m², josta lisäystä voimassaolevaan asemakaavaan on 4 402 k-m², ja josta 3 960 k-m² kohdistuu uuteen rakennukseen. Sopimusalue on esitetty ohjeellisesti liitteessä A1 Kartta sopimusalueesta.

Sopimusalueelle asemakaavamuutoksen mukaiselle tontille on tarkoituksena täydennysrakentaa olemassa olevien kerrostalojen lisäksi uusi asuinkerrostalorakennus. Osa olemassa olevista pysäköintipaikoista joudutaan korvaamaan rakenteellisella pysäköinnillä.

Maankäyttösopimus
Asemakaavan muutokseen nro 002369 liittyen Vantaan kaupunki ja Yhtiö sopimusalueen omistajana ovat neuvotelleet ja sopineet maankäyttö- ja rakennuslain 12a luvun mukaisesti alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Yhtiön osallistumisesta asemakaavan muutosaluetta palvelevan yhdyskuntarakentamisen kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

Osapuolet ovat sopineet mm. seuraavaa:
- Sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on jo rakennettu.
- Yhtiö maksaa kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä 228 100 euroa.
- Asuntojen huoneistotyyppijakaumasta on sovittu siten, että sopimusalueelle uuteen rakennukseen toteutettavien asuntojen kokonaismäärästä saa korkeintaan 30% kappalemäärillä laskettuna olla huoneistotyypiltään yksiöitä. Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Vantaan kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 1 000 €/h-m² sallittujen yksiöiden määrän ylittävien huoneistoneliöiden osalta.

Toimivalta maankäyttösopimuksista päätettäessä
Vantaan kaupungin hallintosäännön 9. luvun 1 §:n kohdan 36 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 16

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa As. Oy Tikkurilan Peltolantien kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen,
b) valtuutetaan maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimuksen sekä tekemään em. sopimukseen teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 41

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa As. Oy Tikkurilan Peltolantien kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen,
b) valtuutetaan maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimuksen sekä tekemään em. sopimukseen teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Maankäyttösopimus / As. Oy Tikkurilan Peltolantie
- Liite A1. Kartta sopimusalueesta

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Heino Pitkänen/MATO, KIAS; Paula Kovari/MATO, KIAS

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
projektijohtaja Janne Juntunen, puh. 040 6824287, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

MAANKÄYTTÖSOPIMUS / PELTOLANTIE 9
Asemakaavan muutos nro 002369, kaupunginosa 63 Viertola

TAUSTAA

As. Oy Tikkurilan Peltolantie on hakenut asemakaavan muutosta, kaupunginosassa 63 Viertola, omistamalleen kiinteistölle 92-63-141-3. Voimassa olevassa asemakaavassa nro 630100 ”Tikkurila-Viertola” (hyväksytty kaupunginvaltuustossa 18.6.1973 ja vahvistettu sisäasiainministeriössä 22.3.1974) kiinteistö 92-63-141-3 on osoitettu asuntokerrostalojen korttelialueeksi (AK).

Voimassa olevassa asemakaavassa kiinteistön pinta-alat ja rakennusoikeudet ovat kaupungin rekisterien mukaan alle olevan taulukon mukaiset.

Omistaja	Kiinteistö	Käyttö-tarkoitus	pinta-ala (m2)	rakennus-oikeus (k-m2)	käytetty rakennus-oikeus (k-m2)
As. Oy Tikkurilan Peltolantie					
	92-63-141-3	AK	5.097	e=0.60 3.058	3.105

Lisäksi nykyisen rakennuksen maantasokerrokseen on alun perin rakennettu kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi lasten päivähoitotiloja, jotka kaavamuutosehdotuksen jälkeen voi ottaa asumis- tai toimistokäyttöön.

Asemakaavan muutosehdotuksessa nro 002369 em. alue on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK). AK-korttelialueelle on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä 7.460 k-m2, josta lisäystä voimassaolevaan asemakaavaan on 4.402 k-m2, ja josta 3.960 k-m2 kohdistuu uuteen rakennukseen.

Sopimusalueelle on tarkoituksena rakentaa asuinkerrostalorakennus. Osa olemassa olevista pysäköintipaikoista joudutaan korvaamaan rakenteellisella pysäköinnillä.

Asemakaavamuutosehdotus nro 002369 ja sopimusalue on ohjeellisesti esitetty liitteessä A1 Kartta sopimusalueesta.

Asemakaavamuutokseen liittyen As. Oy Tikkurilan Peltolantie sopimusalueeseen kuuluvan kiinteistön 92-63-141-3 omistajana ja Vantaan kaupunki ovat sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja As. Oy Tikkurilan Peltolantien osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin.

Sopimuskokonaisuuden sisältö

Tämä sopimuskokonaisuus käsittää sopimuksen:

- A. Maankäyttösopimus kaupungin ja As. Oy Tikkurilan Peltolantien kesken koko kaavamuutosalueesta

A. MAANKÄYTTÖSOPIMUS

1 OSAPUOLET

1.1 Vantaan kaupunki
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä Kaupunki).

1.2 As. Oy Tikkurilan Peltolantie, (y-tunnus: 0234808-6)
Peltolantie 9, 01300 Vantaa

Asiamies: J2 Invest Oy
Sisukaurankaari 4 C 11, 01520 VANTAA

(jäljempänä Yhtiö)

Jäljempänä yhdessä Osapuolet.

2 SOPIMUKSEN TARKOITUS

Asemakaavan muutokseen nro 002369 liittyen Kaupunki ja Yhtiö sopivat tällä sopimuksella maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun mukaisesti kunnallistekniikan rakentamisesta ja Yhtiön osallistumisesta asemakaavan muutosaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

3 SOPIMUSALUE

Sopimusalue käsittää asemakaavamuutoksen nro 002369 alueen, joka muodostuu Yhtiön omistamasta kiinteistöstä 92-63-141-3.

Sopimusalue on ohjeellisesti esitetty liitteessä A1 Kartta sopimusalueesta.

4 KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMINEN

Osapuolet toteavat, että sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on rakennettu.

Korttelin suunnittelussa on huomioitava kortteliin rajoittuvien katualueiden korkeusasemat.

5 OSALLISTUMINEN YHDYSKUNTARAKENTAMISEN KUSTANNUKSIIN

Kustannusten korvaus

Yhtiö maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä 228.100,00 euroa.

Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus maksetaan seuraavasti:

1. maksuerässä - 228.100,00 euroa	maksetaan kolmen (3) kuukauden kuluessa asemakaavamuutoksen nro 002369 voimaantulosta

Kustannusten korvaus maksetaan Kaupungin lähettämän erillisen laskun mukaisesti (maksuehto 14 pv netto).

Yhtiö asettaa summaltaan yhteensä 228.100,00 euron omavelkaisen, Kaupungin hyväksymän pankkitakauksen (kotimaisen pankkilaitoksen omavelkaisen pankkitakauk-

sen) tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi, joka kuitataan vastaanotetuksi tämän sopimuksen allekirjoitustilaisuudessa. Vakuus palautetaan Yhtiölle, kun edellä mainittu kustannusten korvaus on maksettu tai sopimus kohdan 13 mukaisesti raukeaa.

Pilaantuneen maan kunnostuskustannukset

Yhtiön tietojen mukaan Yhtiön omistamalla alueella ei aiemmin ole harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista. Mikäli rakennettaessa kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän puhdistamiseen, Yhtiö on velvollinen välittömästi ottamaan yhteyttä Kaupunkiin, jotta tarvittavasta menettelystä yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksen tarkistamiseksi voidaan sopia.

Kustannusten korvauksen suuruuteen vaikuttavat sopimusalueella olevien pilaantuneiden maa-ainesten poistamisesta aiheutuvat tavanomaisiin maanrakennuskustannuksiin nähden ylimääräiset kustannukset. Edellä mainituista Kaupungin hyväksymistä ylimääräisistä kustannuksista huomioidaan puolet vähentävänä tekijänä määritettäessä yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvausten suuruutta.

Yhtiön oikeus kustannusten korvauksen tarkistukseen pilaantuneen maan johdosta on voimassa enintään viisi (5) vuotta asemakaavamuutoksen nro 002369 voimaatulosta.

Kustannusten korvauksen tarkistus

Asemakaavan muutosehdotuksessa nro 002369 kortteliin 63141 on AK-korttelialueelle osoitettu asuinkerrostalojen rakennusoikeutta yhteensä 7.460 k-m2, josta lisäystä voimassaolevaan asemakaavaan on 4.402 k-m2, ja josta 3.960 k-m2 kohdistuu uuteen rakennukseen.

Kustannusten korvauksen perusteena on asemakaavamuutoksessa syntynyt rakennusoikeuden lisäys, jonka mukaisesta arvonnoususta 35 % maksetaan kustannusten korvauksena. Korttelissa 63141 kustannusten korvauksen laskentaperusteena on käytetty asuinkerrostalojen osalta 600 €/k-m2. Mikäli sopimusalueelle kuitenkin myönnetään rakennuslupa siten, että lainvoiman saaneen uuden asuinkerrostalon rakennusluvan mukainen rakennusoikeus on suurempi kuin em. kortteleille asemakaavamuutoksessa osoitettu rakennusoikeus, sitoutuu Yhtiö ilmoittamaan tästä Kaupungille. Yhtiö maksaa Kaupungille kustannusten korvauksena 35 % rakennusoikeuden lisäyksestä koituneesta arvonnoususta, joka lasketaan ko. tontille rakennettavan rakennuksen pääkäyttötarkoituksen mukaisen em. yksikköhinnan perusteella.

Kaupungin oikeus kustannusten korvauksen tarkistukseen ja perimiseen on voimassa enintään viisi (5) vuotta asemakaavamuutoksen nro 002369 voimaatulosta.

6 JOHTOSIIRROT

Mikäli kaavamuutoksen toteuttaminen edellyttää johto-, kaapeli- tai viemärisiirtoja tai niiden suojaamista rakennustöiden ajaksi, Yhtiö suorittaa ne kustannuksellaan.

7 VESIHUOLTOVERKOSTOON LIITTYMINEN

Sopimusalue ja sille toteutettavat rakennukset Yhtiö on velvollinen liittämään kustannuksellaan HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin.

Kaupungilla on oikeus siirtää sopijapuolta enempää kuulematta tähän sopimukseen perustuvat vesihuoltolaitteita koskevat oikeutensa ja velvollisuutensa mahdollisesti perustettavalle julkis- tai yksityisoikeudelliselle vesihuoltoyhtymälle.

8 ASUNTOTUOTANNON RAHOITUS- JA HALLINTAMUOTO SEKÄ HUONEISTOTYYPI-JAKAUMA

Asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuoto

Sopimusalueelle ei sovelleta rahoitus- ja hallintamuotovaatimuksia.

Asuntojen huoneistotyyppijakauma

Sopimusalueelle uuteen rakennukseen toteutettavien asuntojen kokonaismäärästä saa kappalemäärillä laskettuna korkeintaan 30 % olla huoneistotyypiltään yksiöitä.

Sopimussakko

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Vantaan kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 1.000 €/h-m2 sallittujen yksiöiden määrän ylittävien huoneistoneliöiden osalta.

9 RAKENTAMISAIKATAULU JA RAKENTAMISVELVOITE

Sopimusalueelle ei sovelleta rakentamisaikataulu- tai rakentamisvelvoitevaatimuksia.

10 SOPIMUKSEN MUUTTAMINEN

Mikäli olosuhteissa tapahtuu huomattavia muutoksia, joista johtuen sopimusta on tarkistettava, sopijapuolet sitoutuvat neuvottelemaan niistä erikseen.

11 ERIMIELISYYKSIEN RATKAISEMINEN

Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista sopijapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Vantaan käräjäoikeudessa.

12 SOPIMUKSEN VELVOITTEIDEN SIIRTO KOLMANNELLE

Yhtiö sitoutuu ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot sopimusaluetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin, kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä. Yhtiö sitoutuu ilmoittamaan kirjallisesti vastaisista luovutuksista kaupungille.

Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteista siihen asti, kun kaupunki on hyväksynyt sopimusvelvoitteiden siirron luovutuksensaajalle tai sopimusvelvoitteet ovat tulleet täytetyiksi. Jos Yhtiö ei ole siirtänyt velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta myös luovutetun alueen osalta.

13 SOPIMUKSEN VOIMAANTULO

Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet ja molemmilla osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun asemakaavan muutos nro 002369 on tullut voimaan.

Tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa, ellei asemakaavan muutos nro 002369 ole tullut voimaan 31.12.2020 mennessä.

Mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2020 mennessä hyväksynyt asemakaavan muutoksen nro 002369, mutta siitä on valitettu, pysyy tämä sopimus siinä tapauksessa voimassa. Sen jälkeen, kun mainittu valitus on lainvoimaisesti ratkaistu ja kaava on tullut voimaan, on molemmilla sopijapuolella oikeus vaatia tämän sopimuksen sopimusehtojen täyttämistä. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen, tämä sopimus raukeaa.

Kumpikaan sopijapuoli ei esitä tämän sopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

Tämä sopimus perustuu 10.12.2018 päivättyyn asemakaavamuutosehdotukseen nro 002369. Mikäli asemakaava tai asemakaavamääräykset muuttuvat em. asemakaavaehdotuksesta, sopimuksen osapuolet sitoutuvat muuttamaan sopimusta vastaamaan muuttunutta tilannetta tässä sopimuksessa käytetyin periaattein. Tällaisia muutokset voivat olla esim. rakennusoikeuden muutokset tai tonttirajojen muutokset.

Tätä maankäyttösopimusta on laadittu kaksi (2) yhtäpitävää kappaletta, yksi As. Oy Tikkurilan Peltolantielle ja yksi Vantaan kaupungille.

Vantaalla <xx.xx.201x>

Vantaan kaupungin
puolesta valtakirjalla

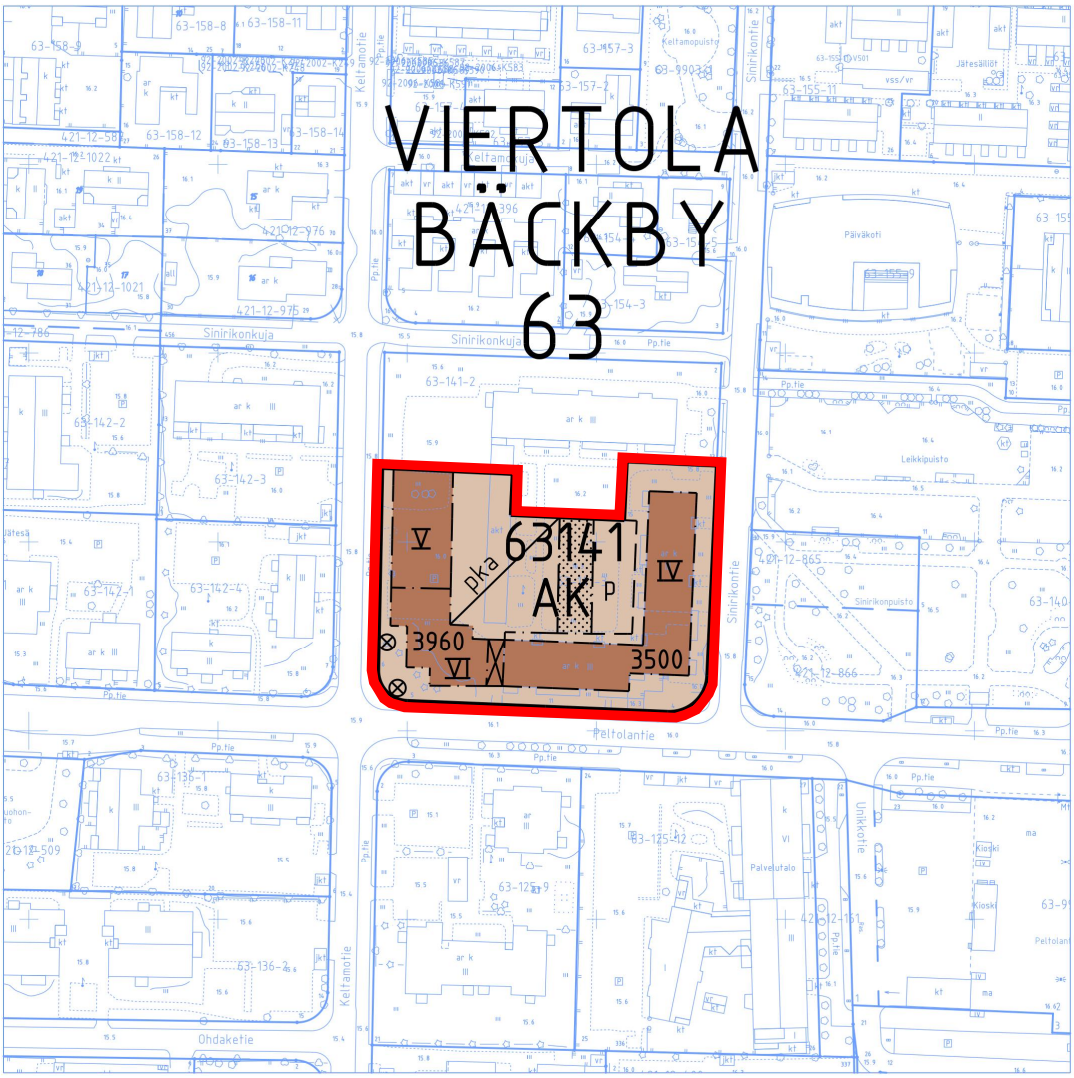
_____
<xxxx>

As. Oy Tikkurilan Peltolantien
puolesta

_____
<xxxx>

LIITE Liite nro A1. Kartta sopimusalueesta

Liite A1
Kartta sopimusalueesta
Asemakaavanmuutosehdotus nro 002369
Kartta päivätty 10.12.2018



42 § Asemakaava ja asemakaavan muutos 412000 ja tonttijako, 41 Viinikkala / Katriinantie 3

VD/9691/10.02.04.00/2016
HP/TLA/MHÄ/A-LVA/MKU/AV

Kaava-alue käsittää osan korttelia 41101, joka on jäänyt aiemman asemakaavoituksen ulkopuolelle. Kaavoitettava alue täydentää jo aiemmin kaavoitettua laajaa korttelia. Alueella kaavoitetaan teollisuus- ja varastorakentamisen korttelialuetta 5600 k-m^2 (e=0.44) enintään kahteen kerrokseen. Samalla kaavoitetaan puuttuva osa Katriinantien katualuetta.

Asemakaava koskee korttelin 41101 tulevaa tonttia 18 ja Katriinantien katualuetta, kaupunginosassa 41, Viinikkala.

Asemakaavamuutos koskee Katriinantien katualueen rajaa.

Tonttijako koskee korttelin 41101 tonttia 18.

Alue sijaitsee Viinikkalan kaupunginosassa Suokalliontien eteläpuolella ja Katriinantie itäpuolella.

Kaavan hakija
Kaavan hakija on yksityinen maanomistaja ja Vantaan kaupunki.

Maanomistus
Kaava-alueen maanomistajia ovat hakija, yksityiset maanomistajat, Suomen valtio/Uudenmaan ELY-keskus/Liikenne- ja infrastruktuuri ja Vantaan kaupunki.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen valmisteluun ovat osallistuneet Arkkitehtitoimisto Siltanen & Laakso asiamiehenä/konsulttina ja hakijan edustajana Megahub.

Yleiskaava
Kaava-alue on kaupunginvaltuustossa 17.12.2007 hyväksytyssä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa teollisuus- ja varastoalue (T) sekä tiealuetta. Alueen itäreunalla on maisemallisesti arvokas maaseudun kulttuurimaisema, jonka maisemakuvaa on suojeltava.

Asemakaava
Kaava-alue on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T) sekä tiealuetta. Alueen käyttötarkoitus on määritelty siten, että sen käyttö olisi monipuolista ja joustavaa. Tämä helpottaa hankkeen kehittämistä jatkossa. Rakennukseen voi rakentaa osittain toisen kerroksen. Rakennusoikeutta on kaavassa 5600 k-m^2, joka on osoitettu tontin pohjoisosaan. Eteläosassa tonttia sijaitsevat alueen pysäköintipaikat.

Alueella oleva lentomelu rajoittaa käyttöä kuitenkin siten, että asuintiloja ei alueelle sallita, toimistotilojen ja vastaavien työtilojen ääneneristävyyden ΔL on oltava vähintään 35 dB.

Alueen länsireunalla on maisemallisesti arvokas Vantaajokilaakson kulttuurimaisema, jonka maisemakuvaa on määrätty kaavassa suojeltavaksi.

Kaava-alueella tulee järjestää hulevesien viivytys. Alueen hulevedet johtuvat Katriinantien hulevesialtaaseen, josta ne johdetaan alueen ojia pitkin Vantaanjokeen.

Auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät on määritelty erikseen toimistoille, liiketiloille, tuotantotiloille ja varastotiloille.

Aiemmin Viinikkala 2 -kaavassa hyväksytty katualueen raja Katriinantieltä poistetaan.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 6.10.2017.

MRL 62 §:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin 4 kpl ja niiden sisältö on selostettu kaavaselostuksessa.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Asemakaavatyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaavatyö kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa työpaikkatontteja (1 kpl).

Sopimus
Asemakaavaan liittyy toteuttamissopimus.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 17

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.12.2018 päivätty asemakaavaehdotus ja ja asemakaavan muutosehdotus 41200 sekä tonttijakoehdotus, 41 Viinikkala / Katriinantie 3,
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
c) vahvistetaan maksuluokka 2 (5000 €) lisättynä tonttijaon aiheuttamalla lisäkustannuksella 1000 €. Kaavan laatimiskustannukset yhteensä 6000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 42

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.12.2018 päivätty asemakaavaehdotus ja ja asemakaavan muutosehdotus 41200 sekä tonttijakoehdotus, 41 Viinikkala / Katriinantie 3,
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
c) vahvistaa maksuluokaksi 2 (5000 €) lisättynä tonttijaon aiheuttamalla lisäkustannuksella 1000 €. Kaavan laatimiskustannukset yhteensä 6000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Asemakaavan selostus 10.12.2018

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti va. Merja Häsänen, puh. 050 302 8958, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
kaavoitusteknikko Anna-Liisa Vanhala, puh. 050 302 9334, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

412000 KATRIINANTIE 3

VIINIKKALA

MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 10.12.2018 päivättyä asemakaavakarttaa nro 412000. Kaavoitus on tullut vireille 6.10.2017.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava:

Osa korttelia 41101 sekä katualuetta kaupunginosassa 41, Viinikkala.

Asemakaavan muutos:

Katualueen raja.

Tonttijako:

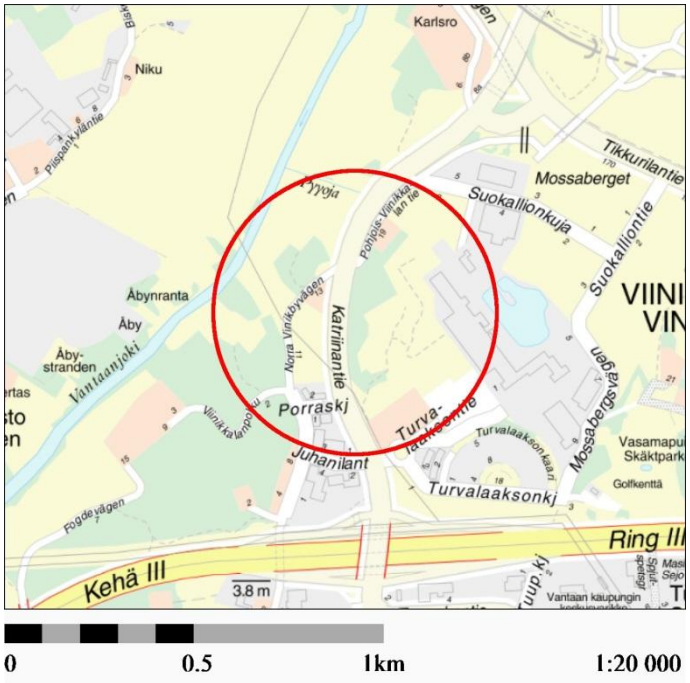
Tonttijako osa korttelia 41101.

Keskeinen sisältö:

Katriinantien ja voimassa olevan kaavan korttelin 41101 väliin jäävä kiilamainen alue, jolle kaavoitetaan teollisuus- ja varastotoimintaa sekä niihin liittyvää toimisto- ja aputiloja. Rakennusoikeus on 5600 k-m2 kahteen kerrokseen. Kaavassa on mukana Katriinantien katualuetta.

Kaavan laatija: Anna-Liisa Vanhala, kaavoitusteknikko, Vantaan kaupunki; anna-liisa.vanhala@vantaa.fi, puh. +358 50 302 9334.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaava-alue sijaitsee Viinikkalan kaupunginosassa Suokalliontien eteläpuolella ja Katriinantie itäpuolella. Kaava-alue käsittää osan korttelia 41101 sekä Katriinantien katualuetta.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Yksityisen maanomistajan jättämä asemakaavahakemus on kirjattu saapuneeksi 4.11.2016. Kaava on työohjelmassa numerolla 412000.
- Kaavoitus tuli vireille 6.10.2017 (ilmoitus Asukaslehdessä 28.10.2017). Suunnittelualueen maanomistajille ja naapureille vireille tulosta on ilmoitettu kirjeellä ja viranomaisille sähköpostilla, mitkä ovat sisältäneet 6.10.2017 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman. (MRL: 62 §, 63 §)

- Mielipiteet pyydettiin 7.11.2017 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 4 kappaletta.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 sekä kaupunginhallitus, joiden myötä kaavaehdotus asetetaan julkisesti nähtäville 30 päiväksi ja ehdotuksesta pyydetään tarvittavat lausunnot (MRL 65 §, MRA 27 §).
- Kaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto.

SISÄLLYSLUETTELO

Perus- ja tunnistetiedot 2
1. Tiivistelmä 3
2. Lähtökohdat 4
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 12
4. Asemakaavan kuvaus 14
5. Asemakaavan toteutus 18
6. Kaavatyöhön osallistuneet 18
7. Asemakaavan seurantalomake 19
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 21
9. Muu suunnitelma-aineisto 24

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Vesihuollon esisuunnitelma
- Asemakaavan seurantalomake
- Kaavamääräykset
- Asemakaavakartta

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

1. Raportti hulevesien hallinnasta, Insinööritoimisto Eurogeo Oy
2. Alustava tontinkäyttösuunnitelma, Arkkitehtitoimisto Siltanen & Laakso
3. Suunnitelma tontin liikennejärjestelyistä, Arkkitehtitoimisto Siltanen & Laakso
4. Malli ilmanlaadun huomioonottamiseksi suunnittelussa HSY:n hallitus 20.12.2013, Päivitetty 3.6.2014
5. Autoliikenne Vantaalla 2015 / 2016 -raportti
6 Ilmailumääräys AGA M3-6

1. TIIVISTELMÄ

Kaava-alue käsittää osan korttelia 41101, joka on jäänyt aiemman asemakaavoituksen ulkopuolelle. Kaavoitettava alue täydentää jo aiemmin kaavoitettua laajaa korttelia. Alueella kaavoitetaan teollisuus- ja varastorakentamisen korttelialuetta 5600 k-m^2 enintään kahteen kerrokseen. Samalla kaavoitetaan puuttuva osa Katriinantien katualuetta ja Aiemmin Viinikkala 2 -kaavassa hyväksytty katualueen raja poistetaan.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaavamuutosalue on osa Viinikkalan logistiikkavaltaista työpaikka-aluetta Kehä III:n ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välissä Helsingin metropolialueen keskellä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Asuminen, väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Kaava-alueella ei ole asuntoja. Viinikkalan kaupunginosassa asui vuoden 2016 alussa 71 asukasta. Aviapoliksen suuralueella sijaitseva Viinikkala on yleiskaavoitettu työpaikka-alueeksi.

Palvelut ja työpaikat

Vantaan työpaikkakasvu on keskittynyt Vantaan keskiosiin, ennen kaikkea Aviapoliksen suuralueelle, jolla työpaikkojen lisäys vuodesta 2004 vuoden 2014 loppuun on ollut yli 31 prosenttia. Aviapoliksen osuus koko kaupungin työpaikkakasvusta on ollut ko. ajanjaksona 75 prosenttia ja Viinikkalassa työpaikkojen määrän lisäys on 1 225. Vuoden 2014 lopussa Viinikkalassa oli 4 835 työpaikkaa. Aviapoliksen työpaikoista lähes joka kolmas oli v. 2014 kuljetuksen ja varastoinnin toimialalla ja joka kymmenes teollisuuden toimialalla.

Yhdyskuntarakenne

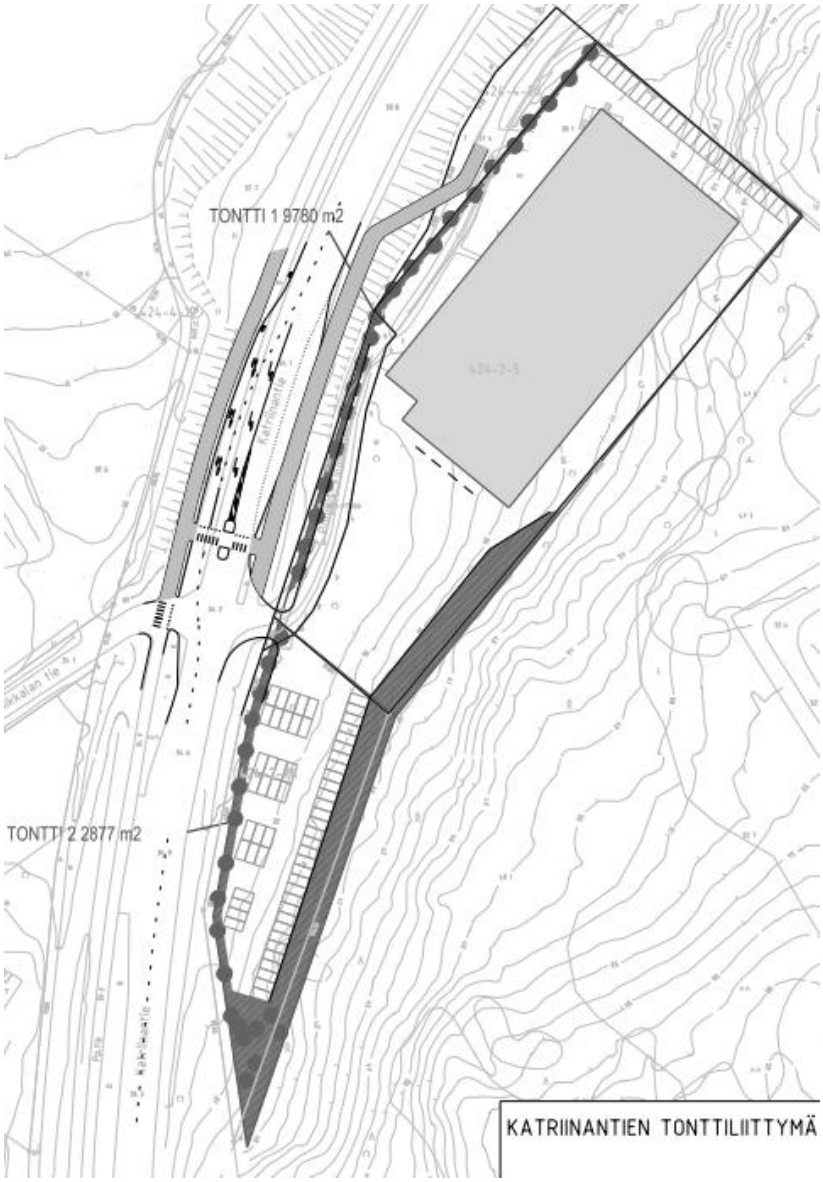
Helsinki-Vantaan lentoaseman läntisen pääkiitotien lounaispäässä sijaitseva kaavamuutosalue on Tikkurilantien sekä Katriinantien välityksellä Kehä III:en tukeutuvaa ja rakentumassa olevaa työpaikka-aluetta.

Virkistys

Kaavamuutosalueella ei ole asemakaavoitettuja virkistysalueita. Kaavamuutosalue liittyy kaavamuutosalueen länsipuolella sijaitsevan Vantaanjokilaakson tuleviin ulkoiluverkostoihin.

Autoliikenne, julkinen liikenne, kävely ja pyöräily

Katriinantie on valtion ylläpitämä yhdystie nro 11459. Tien liikennemäärä on vajaa 11 000 ajon/vrk (v. 2016). Tiellä on suuri merkitys mm. Viinikkalan alueen yhteytenä Kehä III:lle. Tiellä on joukkoliikennettä (tällä hetkellä seutulinjat 632) ja kaava-alueen kohdalla bussipysäkit. Yhdistetty kevyen liikenteen raitti kulkee tien länsipuolella.



Vesihuolto
Kaava-alueen lähistöllä on rakennettua vesihuoltoverkostoa.

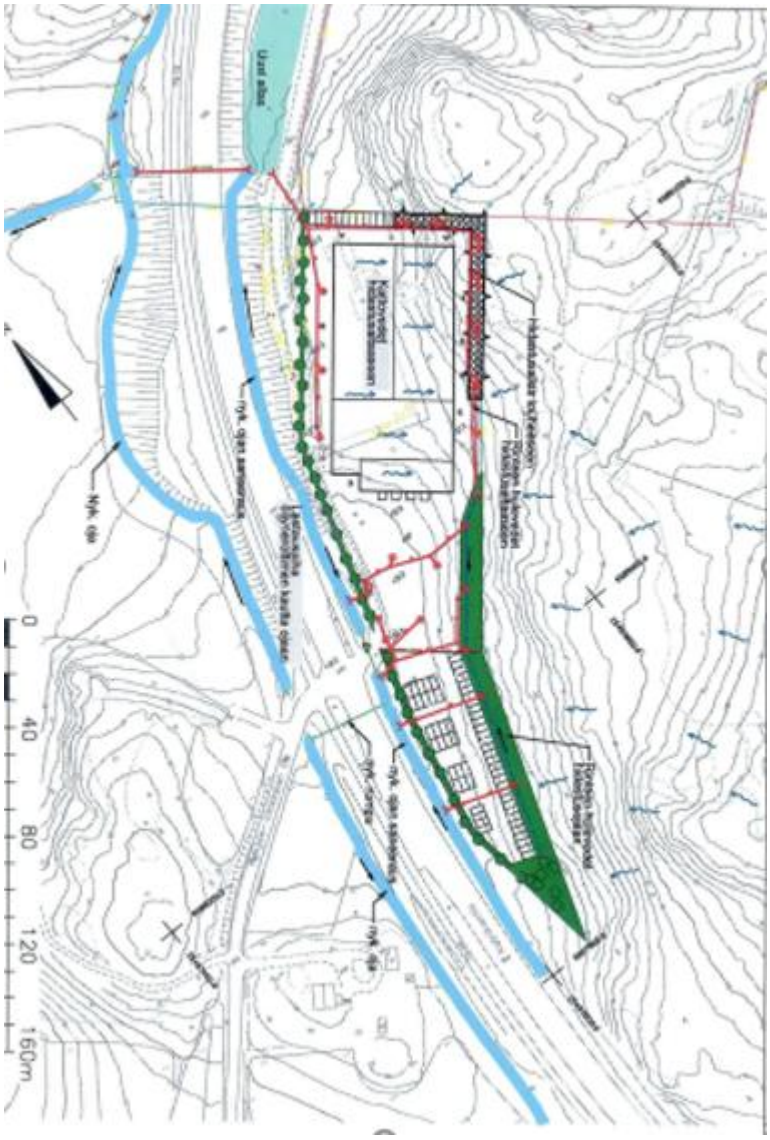
Vedenjakelu
Suokallionkujalla kaava-alueen koillispuolella, noin 130 metrin päässä, kulkee vuonna 2013 rakennettu DN225 vesijohto.

Alue kuuluu nykyisin Myyrmäen painepiiriin, jonka yläsäiliö (tilavuus 4500 m³, HW = +96.00 ja LW = +82.00) sijaitsee Myyrmäessä. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta.

Jätevesiviemäröinti
Suokallionkujalla kaava-alueen koillispuolella, noin 130 metrin päässä, kulkee vuonna 2013 rakennettu DN250 jätevesiviemäri.

Jätevedet johdetaan Katriinantien varren jätevedenpumppaamolle, josta ne pumpataan edelleen Suokalliontien jätevesiviemäriin. Alueen jätevedet johdetaan Kehä III varressa sijaitsevaan runkoviemäriin, josta ne johtuvat Espoon viemäriverkostoon ja edelleen Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti
Alueen hulevedet johtuvat Katriinantien hulevesialtaaseen, josta ne johdetaan alueen ojia pitkin Vantaanjokeen.



Hulevesien hallintaselvityksesä on ollut tavoitteena hidastaa hulevesiä omalle tonille rakennettavien maanalaisten hidastusaltaiden avulla. Vesimäärien laskelmissa on otettu huomioon itäpuoleisen Suomen Pankin tontin laaja-alaiselta alueelta, rakennettavalle tonteille tuleva hulevesimäärä. Tällä hetkellä hulevesi purkaantuu Katriinantien avo-ojaan. Ko. vesiä varten tonttien itäreunaan rakennetaan irtilouhittuun kallioon ja massanvaihtoon hidastusaltaat.

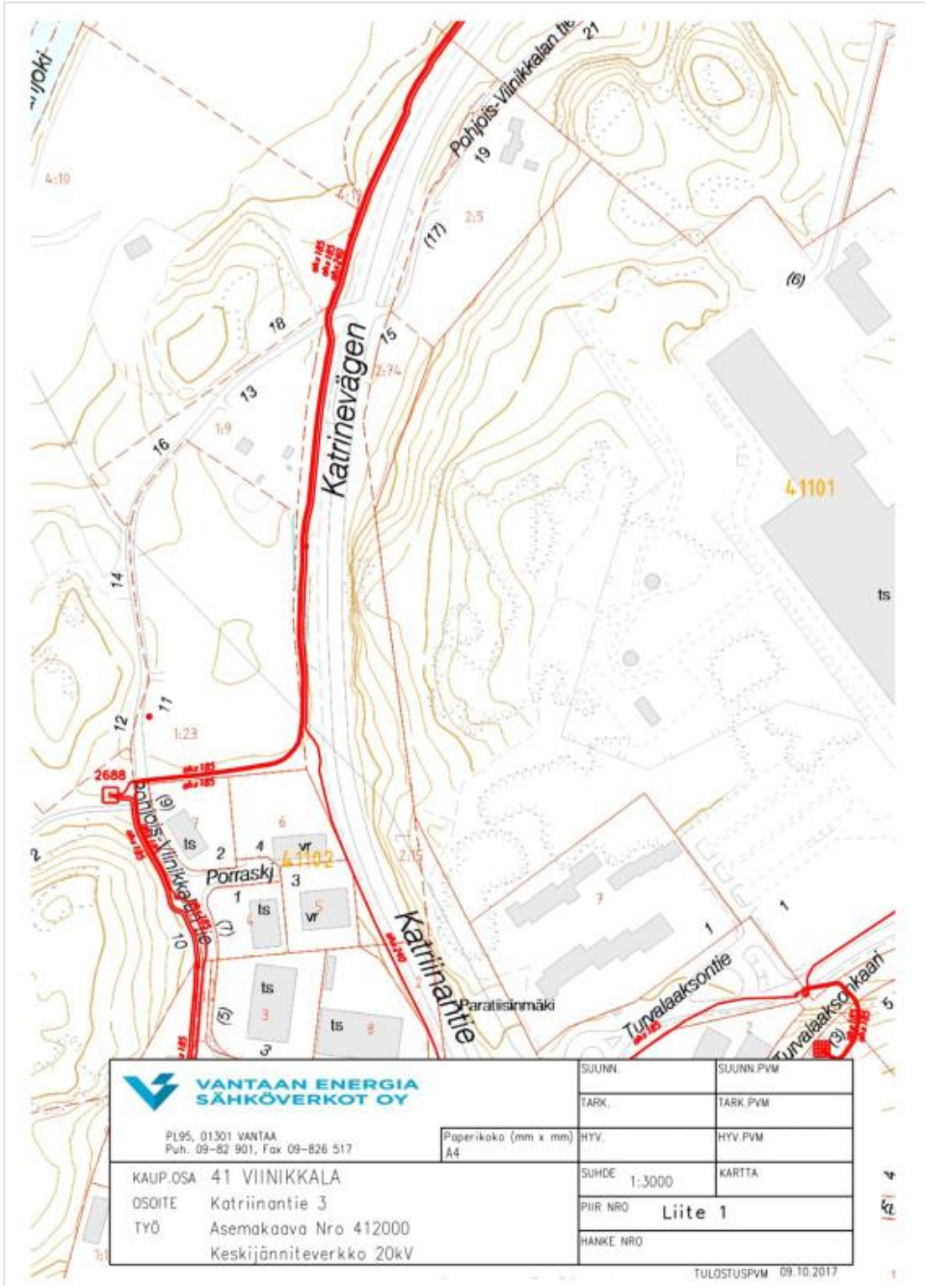
Tonttien itäreunassa maasto viettää voimakkaasti länteen. Keski- ja länsiosassa maasto on topografialtaan tasaisempaa. Pohjoisen tontin luonnontilainen maasto on vaihtelevaa. Pohjoisen tontin koilliskulmassa sijaitsee korkea kalliomäki. Tonttien itäreunassa maaperän yläosa on pääasiassa hiekkaa, syvemmällä tavataan moreenia. Tonttien keski- ja länsiosassa

maaperän yläosassa esiityy heikosti vettä läpäisevää silttiä ja/tai savea.

Sähköverkko ja kaukolämpö

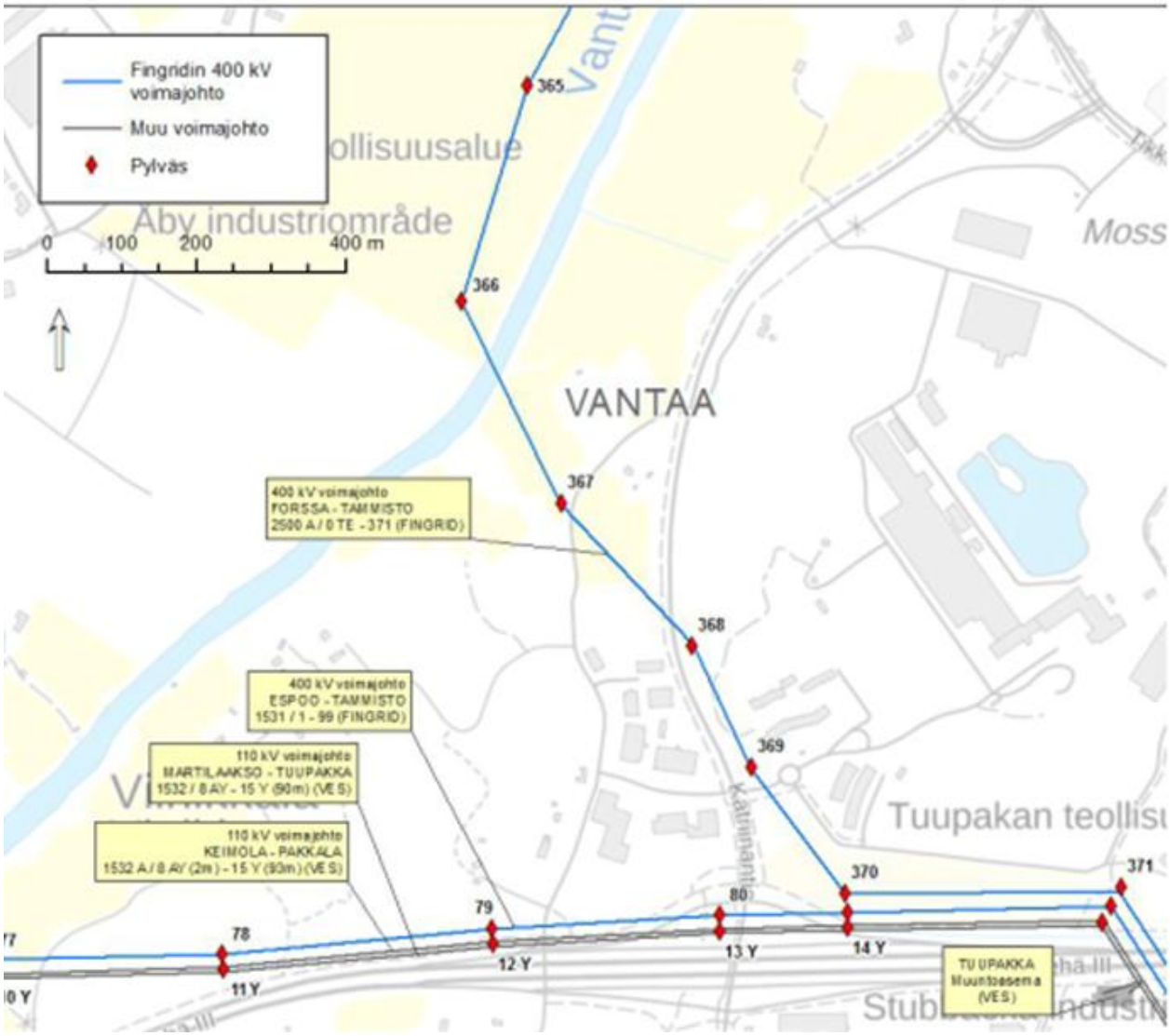
Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on Kartriinantien varressa. Rakennustehokkuuden kasvaessa kiinteistön alueelle tarvitaan paikka puistomuuntamolle. Muuntamon paikkaa tarkennetaan suunnittelutyön edetessä. Alue on mahdollista liittää kaukolämpöön.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.



Karttaote Vantaan Energian keskijänniteverkosta

Katriinantien katualueelle sijoittuu voimajohto. Fingridin 400 kV voimajohtoa varten on lunastettu kiinteistön käyttöoikeuden supistus yhteensä 56 metriä leveälle. Voimajohdon johtoalue muodostuu 36 metriä leveästä johtoaukeasta ja johtoaukean molemmin puolin olevista 10 metriä leveistä reunavyöhykkeistä. Rakennusrajoitusalue ulottuu 23 metrin etäisyydelle voimajohdon keskilinjasta. Fingridillä on kuitenkin pitkän aikavälin tavoitteena päivittää voimajohtojen rakennusrajat reunavyöhykkeiden ulkoreunaan siten, että rakennusrajoitusalue kattaa koko 56 metriä leveän voimajohtoalueen.
Voimajohdon rakennusrajoitusalue on ehdoton raja, jonka sisäpuolelle ei voi osoittaa rakentamista. Asemakaavoituksessa on suositeltavaa, että voimajohtoa varten varattuna alueen osana käytetään johtoalueen kokonaisleveyttä (tässä 56 metriä). Näin varmistetaan, että rakennelmien, rakennusten ja voimajohdon väliin jää riittävä etäisyys.



Kartta Fingridin 400 kV voimajohdon sijainnista

Ympäristöhäiriöt

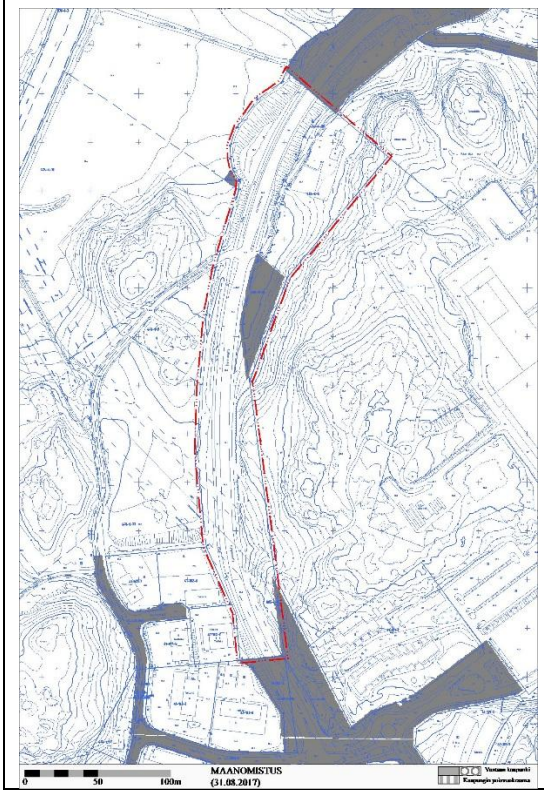
Kaavamuutosalueen merkittävin ympäristöhäiriö aiheutuu Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteestä. Alue on lentomeluvyöhykkeellä, jolla melutaso L_{DEN} on yli 60 dBA. Kaavamääräyksissä on määrätty, että toimistotilojen ja vastaavien työtilojen ääneneristävyyden ΔL on oltava vähintään 35 dB.

Vantaan nykytilanteen liikennemääristä on vuoden 2016 liikennetiedoilla tehty Vantaan kaupungin ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys 2017. Sen perusteella Katriinantien liikenteen aiheuttaman melun päiväajan keskiäänitaso LAeq 7–22 kahden metrin laskentakorkeudella on kaava-alueella enimmillään 60- 65 dB ja valtaosalla aluetta 55-60 dB.

Erityistoiminnat

Kaavamuutosalueella on rakentamisrajoitteita Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesteiden korkeusrajoituspinnoista johtuen.

2.1.4 Maanomistus



Kaava-alueen maanomistajia ovat hakija, yksityiset maanomistajat, Suomen valtio/Uudenmaan ELY-keskus/Liikenne- ja infrastruktuuri ja Vantaan kaupunki.

424-2-74	Vantaan kaupunki	2877,0	
424-2-5	kaavamuutoksen hakija	9783,0	
895-2-15	Suomen valtio	31659,0	
424-4-20	muut yksityiset/yhteisöt	750,0	
Yhteensä		45069,0	

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

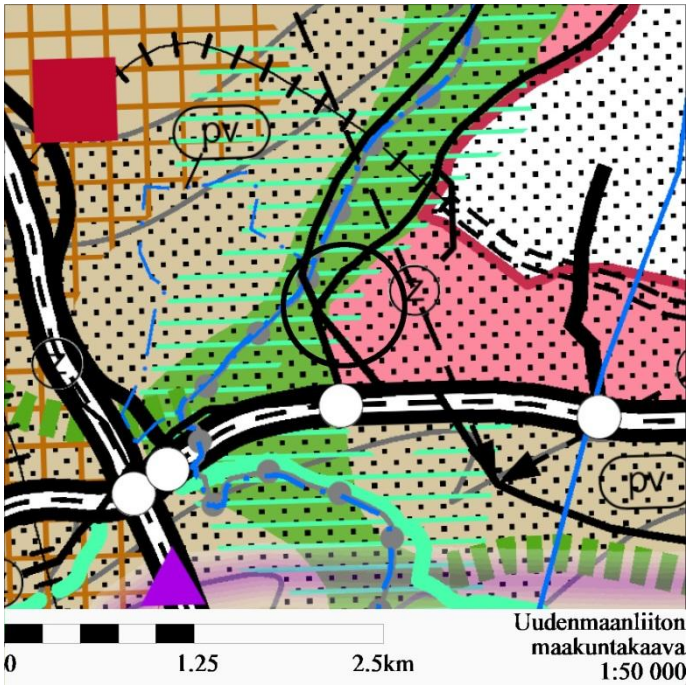
2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 30.10.2000 päättämien (tarkistettu 1.3.2009) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden erityistavoitteena on, että asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei sijoiteta irralleen olevasta yhdyskuntarakenteesta. Jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten on varattava riittävät alueet ja edistettävä niiden jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.

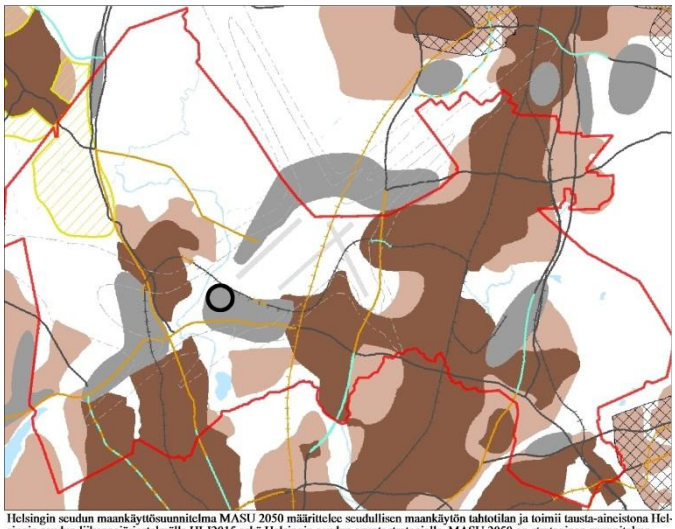
Helsingin seutua kehitetään kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena luomalla edellytykset riittävälle ja monipuoliselle asunto- ja työpaikkarakentamiselle, toimivalle liikennejärjestelmälle sekä hyvälle elinympäristölle. Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Maakuntakaava



Maakuntakaavassa Katriinantie on yhdystie. Sen itäpuolella sijaitseva kaavamuutosalue on erityisaluetta, jonka käyttötarkoitus määritellään yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Alue kuuluu lentomelualueeseen lme-2 (L_{DEN} yli 60 dBA). Katriinantien länsipuolelle on merkitty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä virkistysalue sekä maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on otettava huomioon maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen.

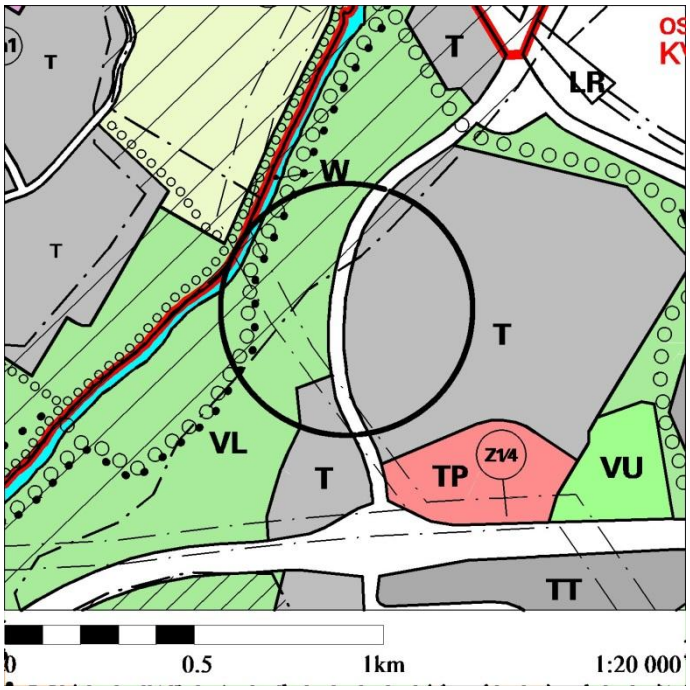
Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050



Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050 määrittelee seudullisen maankäytön tahtotilan ja toimii tausta-aineistona Helsingin seudun liikennejärjestelmälle HLJ2015 sekä Helsingin seudun asuntostrategialle. MASU 2050 on strateginen suunnitelma, joka osoittaa seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet. Yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti 80% uudesta asuntotuotannosta ohjataan seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle (kartan tumman ruskea vyöhyke). Vantaan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt suunnitelman 11.5.2015.

MASU 2050 määrittelee seudun tavoitteellista maankäyttöä ja toimii tausta-aineistona Helsingin seudun liikennejärjestelmälle HLJ2015 sekä Helsingin seudun asuntostrategialle. MASU 2050 on strateginen suunnitelma, joka osoittaa seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet. Seudulliset teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymät on soitettu harmaalla ( ). Vantaan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt suunnitelman 11.5.2015.

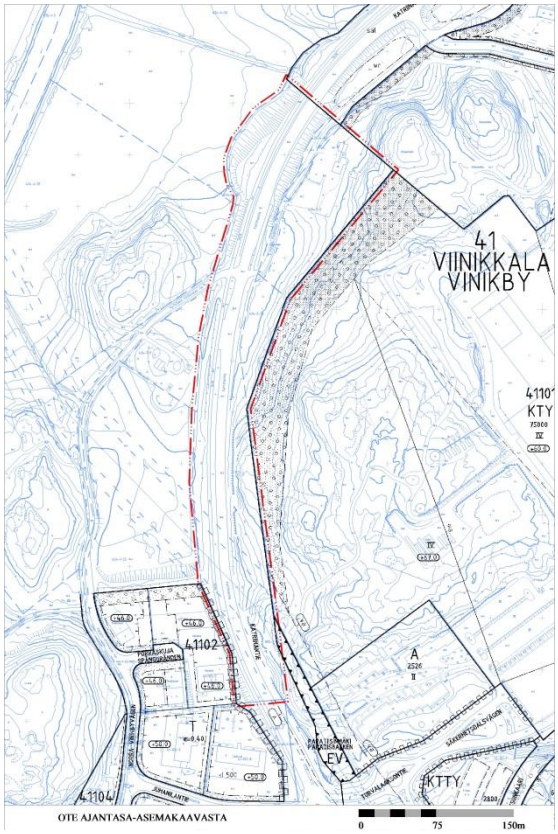
Yleiskaava



Yleiskaava
Yleiskaavassa alue on teollisuus- ja varastoalue (T) sekä tiealuetta. Alueen itäreunalla ja osin kaava-alueella on maisemallisesti arvokas maaseudun kulttuurimaisema, jonka maisemakuvaa on suojeltava.

Kaupunginvaltuusto 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaa 25.2.2009.

Asemakaava



Asemakaava

Alueella ei ole asemakaavaa.

Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa asemakaavan laatimiseksi.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

Hakijan jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 4.11.2016. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 412000 ja kaavoitus tuli vireille 6.10.2017.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- Kaavan hakijat
- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, TUKES,
- Finavia

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Mielipiteissä esiin nousseita asioita:

Rakennustehokkuuden kasvaessa kiinteistön alueelle tarvitaan paikka puistomuuntamolle. Muuntamon paikkaa tarkennetaan suunnittelutyön edetessä.

Koska alue rajautuu läntiseltä reunaltaan valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen, uusien rakennusten osalta tulee ottaa huomioon alueen maisema-arvot ja rajata rakentamista esim. istutusvyöhykkeellä tai säilyttämällä olevaa puustoa.

Asemakaava-alueen eteläosassa Katriinantien yli sijoittuu Fingrid Oyj:n 400 kilovoltin voimajohto Forssa-Tammisto, jota varten on lunastettu kiinteistön käyttöoikeuden supistus yhteensä 56 metriä leveälle johtoalueelle. Voimajohdon rakennusrajoitusalue on ehdoton raja, jonka sisäpuolelle ei voi osoittaa rakentamista. Asemakaavoituksessa on suositeltavaa, että voimajohtoa varten varattuna alueen osana käytetään johtoalueen kokonaisleveyttä (tässä 56 metriä).

Kaupungin viranomaisten kommentteja:

- - Liittymäjärjestely täytyy suunnitella ja mitoittaa, jotta sen vaatima tila ja korjaustarve saadaan selvitettyä.
- - Liikenteen vaatimat järjestelyt tontin alueella ja katualueella koko tontin mitalta.
- - Vanhan tiepohjan käyttämistä esim. kevyenliikenteen tilana tulee tarkastella
- - Myös hulevesisuunnitelma tulee valmistella tontin osalta
- - tarvittavat leikkaustarkastelut louhinnan tasosta ja pihan lopullisista koroista (vähintään kaksi poikkileikkausta ja yksi pituusleikkaus)
- - suojavihertä täytyy varmistaa kadulle päin. Vihreän määrä ja tilatarve määräytyy sen mukaan, kuinka paljon poistuu katu- ja liikennejärjestelyjen johdosta olevaa vihreää
- Kaupunki on valmis myymään omistamansa kiinteistön 424-2-74.Yhdyskuntarakentamisen korvaamisen kanssa niistä tehdään maankäyttösopimus.
- Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet sekä liittymä on suunniteltava turvallisiksi. ELY-keskuksen mielestä on hyvä, että Katriinantie muuttuu kaduksi. Yksi suunnittelun lähtökohdista on, että kadunpitopäätös tehdään Kehä III:sta aina Tikkurilantiehen saakka.
- Maanomistajat olivat sitä meiltä, että jokilaakson säilyttäminen on tärkeää ja he suostuvat siihen, että heidän omistamaansa kiinteistön 424-4-20 kaistale voidaan ottaa haltuun.

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen.

Muistutusten ja lausuntojen huomioiminen.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset kaavakarttaan ja -määräyksiin

3.4. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

Tavoitteena on kaavoittaa alue teollisuus- ja varastotoiminnan alueeksi, voimassaolevan yleiskaavan mukaisesti. Maankäyttö noudattelee samaa periaatetta kuin viereiset alueet.

Maa-alue on kapeahko ja jyrkät maastomuodot/kallionmuodot rajoittavat alueen tulevaa käyttöä.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

4.1.1 Mitoitus

Käytettävissä oleva maa-alue ja sen muoto määrittelee pitkälti alueelle tulevaa rakentamista. Yksinkertainen, suorakaiteen muotoinen hallirakennus (max 5600 k-m2) on tehokkain ja selkein tapa käyttää rakennusoikeutta. Jotta tontti saadaan maisemoitua ja alueen hulevedet hoidettua asiallisesti tulee tontin itärajalle hulevesien hidastusallas ja Katriinantien varteen istutusalue.

Myös Katriinatien katualueen mitoitus tarkistetaan vastaamaan uuden liittymän ja hulevesijärjestelyjen vaatimuksia.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavassa on huomioitu ympäristön laatua koskevat tavoitteet. Erityisiä maisemallisia vaatimuksia asettaa länsipuolella avautuva kulttuurimaisema sekä itäpuoliset jyrkät kallioalueet. Näkyvyys Katriinatielle edellyttää arkkitehtuurilta laatua.

Kaavamuutoksen kokonaisratkaisulla, asemakaavamääräyksillä ja –merkinnöillä sekä niiden huomioimisella rakennuslupia myönnettäessä edistetään rakentamisen ja lähiympäristön hyvän laatutason toteutumista.

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

T, teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue

Alueen käyttötarkoitus on määritelty siten, että sen käyttö olisi monipuolista ja joustavaa. Tämä helpottaa hankkeen kehittämistä jatkossa. Alueella oleva lentomelu rajoittaa käyttöä kuitenkin siten, että asuintiloja ei alueelle sallita, toimistotilojen ja vastaavien työtilojen ääneneristävyyden ΔL on oltava vähintään 35 dB.

Rakennuksen voi rakentaa osittain 2. kerroksen. Rakennusoikeutta on kaavassa 5600 k-m^2,

joka on osoitettu tontin pohjoisosaan. Tontin eteläosassa sijaitsevat alueen pysäköintipaikat.

Auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät on määritelty erikseen toimistoille, liiketiloille, tuotantotiloille ja varastotiloille.

4.3.2 Muut alueet

Liikenne- tai katualueet

Katriinantien katualue on määritelty pitkälti nykyisen mitatun tiealueen mukaan. Kaava-alueen kohdalla katualue mitoitetaan uusien liittymäjärjestelyjen mukaisesti.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Kaavamuutosalueella ei ole asumista. Vaikutukset Katriinantien varrella olevaan haja-asutukseen eivät muutu nykyisestä tilanteesta.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Alue sijoittuu Viinikkalan kaupunginosaan Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Kehä III:n väliin olemassa olevan katu- sekä kunnallistekniikan verkostojen piiriin. Alueella ei nykytilanteessa ole minkäänlaista toimintaa. Kiinteistöllä sijaitsee ainoastaan vuonna 1951 rakennettu purettava asuinrakennus. Kaavan mahdollistamat tuotanto- ja varastotilat ovat sopusoinnussa Katriinantien itäpuolelle rakennettaviin teollisuus-, varasto ja toimisto kortteleihin.

Rakentaminen sijoittuu Tikkurilantien ja joukkoliikenteen runkoyhteyden tuntumaan. Bussipysäkit sijoittuvat kävelyetäisyydelle.

Palvelut, työpaikat, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Nykyisen vuonna 1951 rakennetun asuinrakennuksen tilalle rakennetaan työ/tuotanto/varastotilaa. Alue on asumiskäyttöön liikenne- ja lentomelun takia kelpaamaton. Kaavalla mahdollistetaan alueen tehokas käyttö melu- ja hiukkapäästöhaitoista huolimatta.

Taloudelliset vaikutukset

Kaavoitettava alue sijaitsee nykyisessä yhdyskuntarakenteessa ja hyvien yhdyskuntateknisten verkostojen alueella, mikä on yhdyskuntataloudellisten kustannusten kannalta edullisempaa kuin uuden, yhdyskuntarakenteesta irrallisen alueen toteuttaminen.

Virkistys

Kaava-alueen länsipuolella Vantaanjoen varsi on lähivirkistysaluetta. Tuleva rakentaminen näkyy peltomaisemaan.

Liikenne

Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus taataan rakentamalla uusi vasemmalle kääntyien kaista

pohjoisesta kaava-alueelle kääntyville ja keskikoroke kadunylityksiä turvaamaan. Samalla varaudutaan rakentamaan yhteys idänpuolen bussipysäkille Suokallionkujan suunnalta käyttäen hyväksi vanhaa Pohjois-Viinikkalantien tiepohjaa.

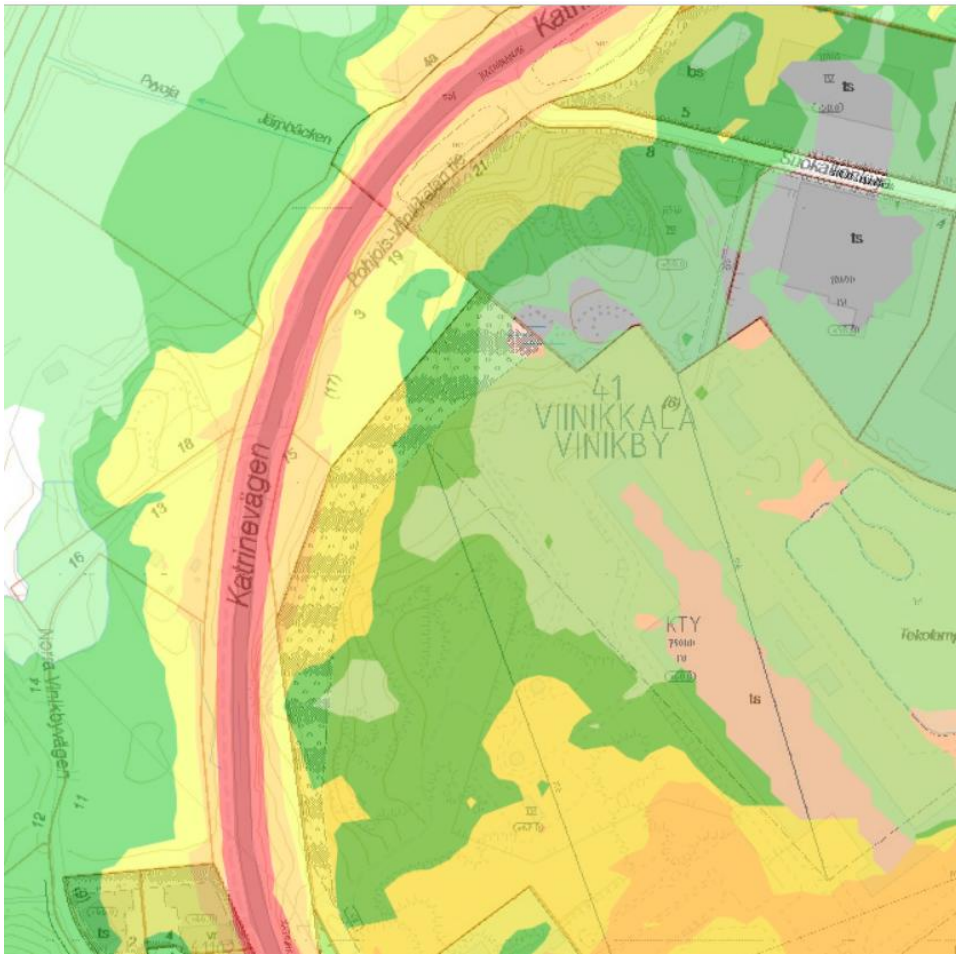
Vesihuolto

Kaava-alueelle rakennetaan uutta vesi- ja viemäriverkostoa noin 150 metrin matkalle. Jätevesiviemäri voidaan rakentaa viettoviemärinä. Viettoviemärin rakentaminen vaatii maanpinnan korotusta. Esisuunnitelman korkotiedot perustuvat hulevesialtaiden huoltotien suunnitelmiin (ei mitattua tietoa). Vesihuollon suunnittelu- ja rakentamiskustannusarvio on noin 80 000 € (alv 0%).

Ympäristöhäiriöt

Alueella mitoittavana melulähteenä on lentomelu, mikä huomioidaan toimisto- yms. hiljaisten työtilojen ulkokuoren ääneneristysvaatimuksena 35 dBA.

Tieliikenteen, lähinnä Katriinantien aiheuttama melu tai pienhiukkaset on huomioitava rakennuksen ääneneristävyyden ja ilmansaasteiden vähennyskeinojen avulla (HSY-raportti: Malli ilmanlaadun huomioonottamiseksi suunnittelussa).

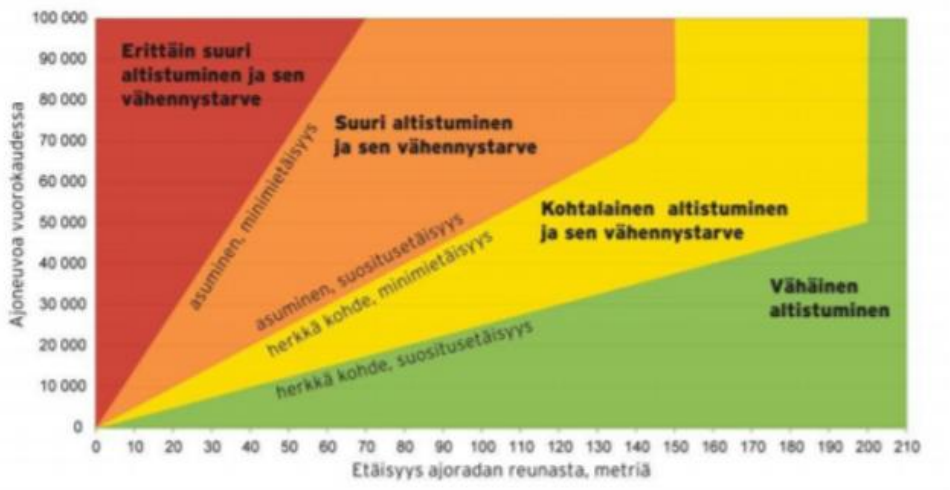


Ote tiemelukartasta päivällä klo 7-22 vuonna 2016.

Pienhiukkaset

Katriinantien ajoradan reunasta rakennusalan rajaan on noin 16 metriä. Katriinantiellä kulkee Autoliikenne Vantaalla 2015 / 2016 -raportin mukaan 10 700 moottoriajoneuvoa / arki vrk, josta raskaan liikenteen osuus on 7%. Kaava-alue kuuluu suuren altistumisen ja sen vähennystarpeen alueelle.

Kuva 1. Ilmanlaatuvyöhykkeet havainnollistavat ilmansaasteille altistumista liikenneympäristöissä.



4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön (vesistöt ja vesitalous)

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on nykyisin osin rakennettua pintaa ja osin kasvipäällysteistä pintaa. Alueen tiivistymisen johdosta rakennetun pinnan osuus tulee merkittävästi kasvamaan nykyisestä, jonka seurauksena hulevesien muodostuminen lisääntyy. Kaava-alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää/imeyttää tontilla ennen niiden johtamista hulevesiviemäriin, jotta tontilta pois lähtevät hulevesimäärät eivät kasva entisestä.

Kaavatyön aikana kaava-alueelle on laadittu hulevesien hallintasuunnitelma. Rakennusluvan yhteydessä tulee tehdä tarkemmat hulevesisuunnitelmat, jotka hyväksytetään kaupungilla. Rakentamisen myötä kaava-alueen hulevedet johdetaan viivytyksen jälkeen Katriinantien hulevesialtaan kautta Vantaanjokeen.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Keskeiset vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta aiheutuvat rakentamisesta, rakennusten käytöstä ja ylläpidosta sekä liikenteestä kiinteistöille. Kaavamuutos mahdollistaa nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen tukeutuvan alueen rakentumisen, mikä on ilmastonmuutoksen kannalta parempi vaihtoehto kuin täysin uuden rakennusalueen muodostaminen ja toteuttaminen yhdyskuntarakenteesta irrallaan olevaan neitseelliseen luonnonympäristöön.

4.5 NIMISTÖ

Katriinantie on tärkeä, historiallinen tie. Sen rooli oli vielä 1950-60 luvuilla merkittävä. Katriinatien varsi on suurelta osin kulttuurimaisemaa ja sen kautta on aikoinaan kuljettu mm. Katriinan sairaalaan, joka on rakennettu 1959 ja sen edustalla kulkevan Katriinantien nimen historia vie vuoteen 1799. Knapbackan-tilana aiemmin tunnettu kartano oli saanut uuden omistajansa kapteeni Adolf Blåfeldin myötä paitsi vastarakennetun päärakennuksen myös uuden nimen. Tila nimettiin Katrinebergin kartanoksi. Blåfeldin Catharina-nimisen vaimon mukaan.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy toteuttamissopimus. Tavoitteena on aloittaa rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Maanomistajan edustaja	Riku Siren, Megahub
asiamies / arkkitehti	Mikko Siltala Arkkitehtitoimisto Siltanen ja Laakso Oy
hulevesisuunnitelma	Matti Porkka, Eurogeo Oy

Vantaan kaupunki:

Kaupunkisuunnittelu:	Anitta Pentinmikko	aluearkkitehti 31.10.2018 asti
	Merja Häsänen	aluearkkitehti va. 1.11.2018 lähtien
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
	Vuokko Rova	suunnitteluavustaja
	Elina Ekroos	maisemasuunnittelija
Kuntatekniikan keskus :		
	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Paula Luomala	vesihuollon suunnittelu
	Jarmo Pajunen	liikenneinsinööri
Kiinteistö ja asuminen		
	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 10. päivänä joulukuuta 2018.

Anna-Liisa Vanhala	Merja Häsänen
kaavoitusteknikko	aluearkkitehti va.

7. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	05.11.2018
Kaavan nimi	412000 Viinikkala		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	06.10.2017
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092412000
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	4,5069	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	4,5069
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**4,5069**	**100,0**	**5600**	**0,12**	**4,5069**	**5600**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	1,2658	28,1	5600	0,44	1,2658	5600
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	3,2411	71,9	0		3,2411	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

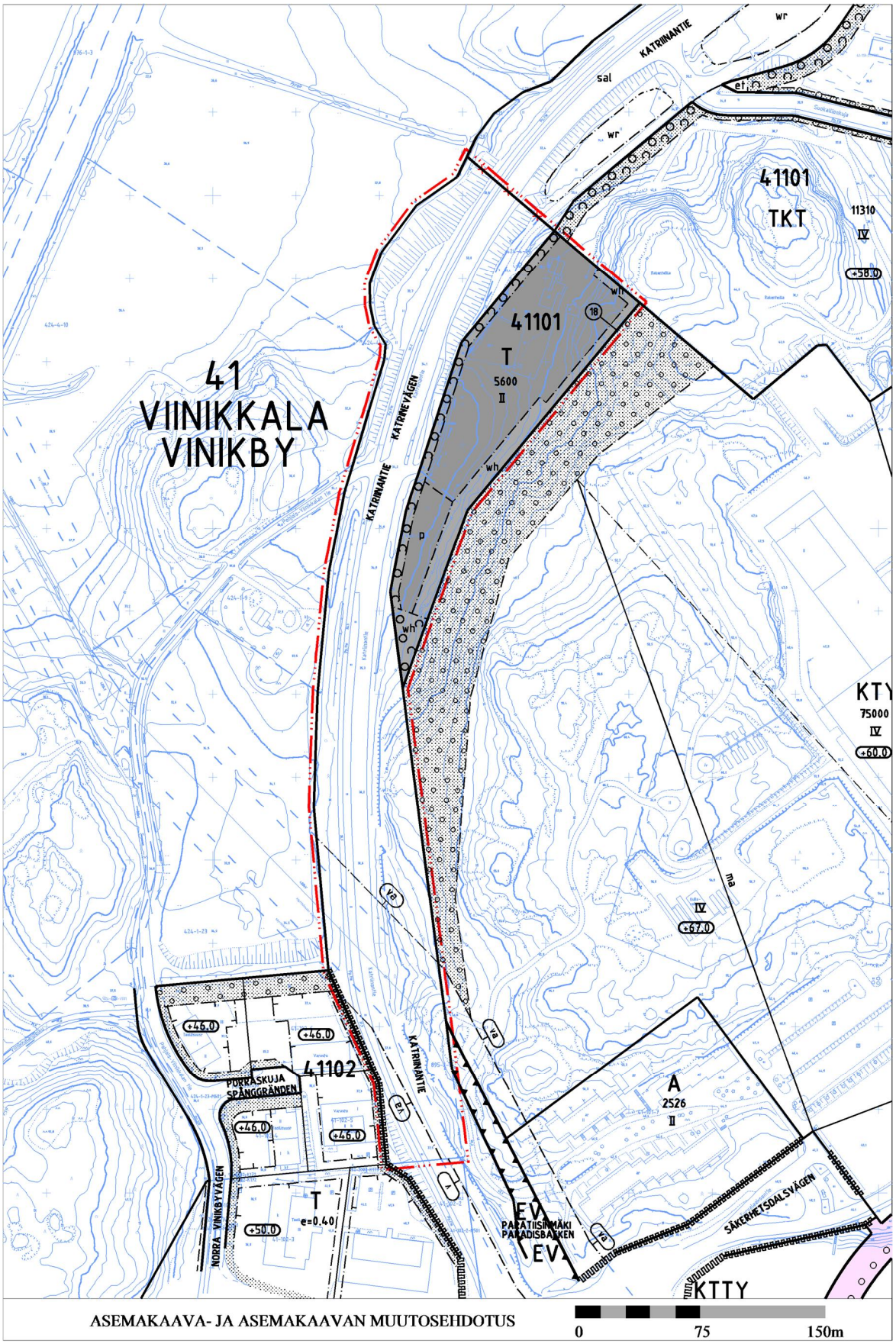
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**4,5069**	**100,0**	**5600**	**0,12**	**4,5069**	**5600**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	1,2658	28,1	5600	0,44	1,2658	5600
T	1,2658	100,0	5600	0,44	1,2658	5600
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	3,2411	71,9	0		3,2411	0
Kadut	3,2411	100,0	0		3,2411	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

8. ASEMAKAAVAKARTTA JA –MÄÄRÄYKSET



Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
412000	10.12.2018	687493, 688493 1 / 2

Vantaan kaupunki

KATRIINANTIE 3

Kaupunginosa 41, Viinikkala

Asemakaava
Osa korttelia 41101
sekä katualuetta.

Asemakaavan muutos
Katualueen raja.

Tonttijako
Osa korttelia 41101.

1:2000

Vanda stad

KATRINEVÄGEN 3

Stadsdel 41, Vinikby

Detaljplan
Del av Kvarteret 41101
samt gatuområde.

Ändring av detaljplanen
Gräns för gatuområde.

Tomtindelning
Del av Kvarteret 41101.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

— · · · — **3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**

T **Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.**

Alueelle saadaan sijoittaa teollisuus- ja varastotiloja sekä niihin soveltuvia toimisto- ja aputiloja.

Tontti sijoittuu historiallisen Katriinantien varteen ja on osa Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokasta ja merkittävää maisemakokonaisuutta ja kulttuurihistoriallista ympäristöä. Rakentaminen tulee sijoittaa luontevasti maastoon ja rakennukset on toteutettava laadukkaasti. Katriinantien varsi tulee maisemoida.

Toimistotilojen ja vastaavien hiljaisten työtilojen ääneneristävyyden ΔL lento- ja liikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma. Toimintojen edellyttäessä on raskaan liikenteen pysäköintiin sekä lastien käsittelyyn tarkoitettujen alueiden hulevedet johdettava hiekan- ja öljynerotuksen sekä osastoidun ja suljettavan hulevesijärjestelmän kautta. Hulevesien hallinnan edellyttämät järjestelmät saavat sijaita tonttijaosta riippumatta.

Hulevesireitit tulee hoitaa siten, etteivät ne kerää lentotoimintaa haittaavaa linnustoa. Ongelmatilanteissa hulevesireittien haltijan on korjattava tilanne siten, että riski poistuu. Vaaratilanteessa altaat on peitettävä verkoilla tai kuivatettava.

Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesteiden korkeusrajoituspintoja.

Rakennuslupahakemuksesta tulee pyytää lausunto lentoliikenteen turvallisuudeta vastaavalta viranomaiselta.

Auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:

Toimistot	1 ap/ 50 k-m²
	1 pp/ 80 k-m²
Liiketilat	1 ap/ 60 k-m²
	1 pp/ 50 k-m²
Tuotantotilat	1 ap/ 100 k-m²
	1 pp/ 240 k-m²
Varastot	1 ap/ 150 k-m²
	1 pp/ 240 k-m²

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.

I området får industri- och lagerlokaler samt lämpliga kontors- och biutrymmen placeras.

Tomten ligger vid den historiska Katrinevägen och är en del av den nationellt värdefulla och betydande landskapshelheten och kulturhistoriska miljön i Vanda ådal. Byggandet ska placeras i terrängen på ett naturligt sätt och byggnaderna ska byggas på ett högklassigt vis. Katrinevägens vägkant ska anpassas till omgivningen.

Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och trafikbuller skall vara minst 35 dB i kontorslokaler och motsvarande tysta arbetsutrymmen.

I området ska man ordna så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna dagvattensystemet. För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas. På de områden som är avsedda för tung trafik och behandling av laster ska dagvattnet ledas då verksamheten så kräver via en sand- och oljeavskiljare samt genom ett dagvattensystem som är uppdelat i fack och förslutbart. De system som hanteringen av dagvatten förusätter får vara belägna oavsett tomtindelningen vara belägna oavsett tomtindelningen.

Dagvattenlinjerna ska ombesörjas så att de inte drar till sig fåglar som stör flygverksamheten. Vid problemsittuationer ska den som förvaltar dagvattenlinjerna rättä till situationen, så att risker avlägsnas. Vid riskläge ska bassängerna övertäckas med nät eller torrläggas.

Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växlighet får penetrera höjdbegränsningsytorna för flyghinder på Helsingfors-Vanda flygstation.

Om bygglovsansökan ska begäras utlåtande av den myndighet som svarar för säkerheten i flygtrafiken.

Minimiantalet bil- och cykelplatser:

Kontor	1 bp/ 50 k-m²
	1 cp/ 80 k-m²
Affärslokaler	1 bp/ 60 k-m²
	1 cp/ 50 k-m²
Produktionslokaler	1 bp/ 100 k-m²
	1 cp/ 240 k-m²
Lager	1 bp/ 150 k-m²
	1 cp/ 240 k-m²

2 / 2

	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
	Osa - alueen raja.	Gräns för delområde.
	Ohjeellinen alueen tai osa - alueen raja.	Riktgivande gräns för område eller del av område.
18	Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.	Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
41	Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
VIINI	Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
41101	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
KATRIINANTIE	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
5600	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
II	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antal våningar i byggnader, byggnad eller del därav.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
	Katu.	Gata.
p	Ohjeellinen pysäköimispaikka.	Riktgivande parkeringsplats.
wh	Hulevesialue.	Dagvattenområde.
	Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.	Del av område som skall planteras med träd och buskar.
va	Vaara-alue.	Faroområde.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.

Stadsmätning

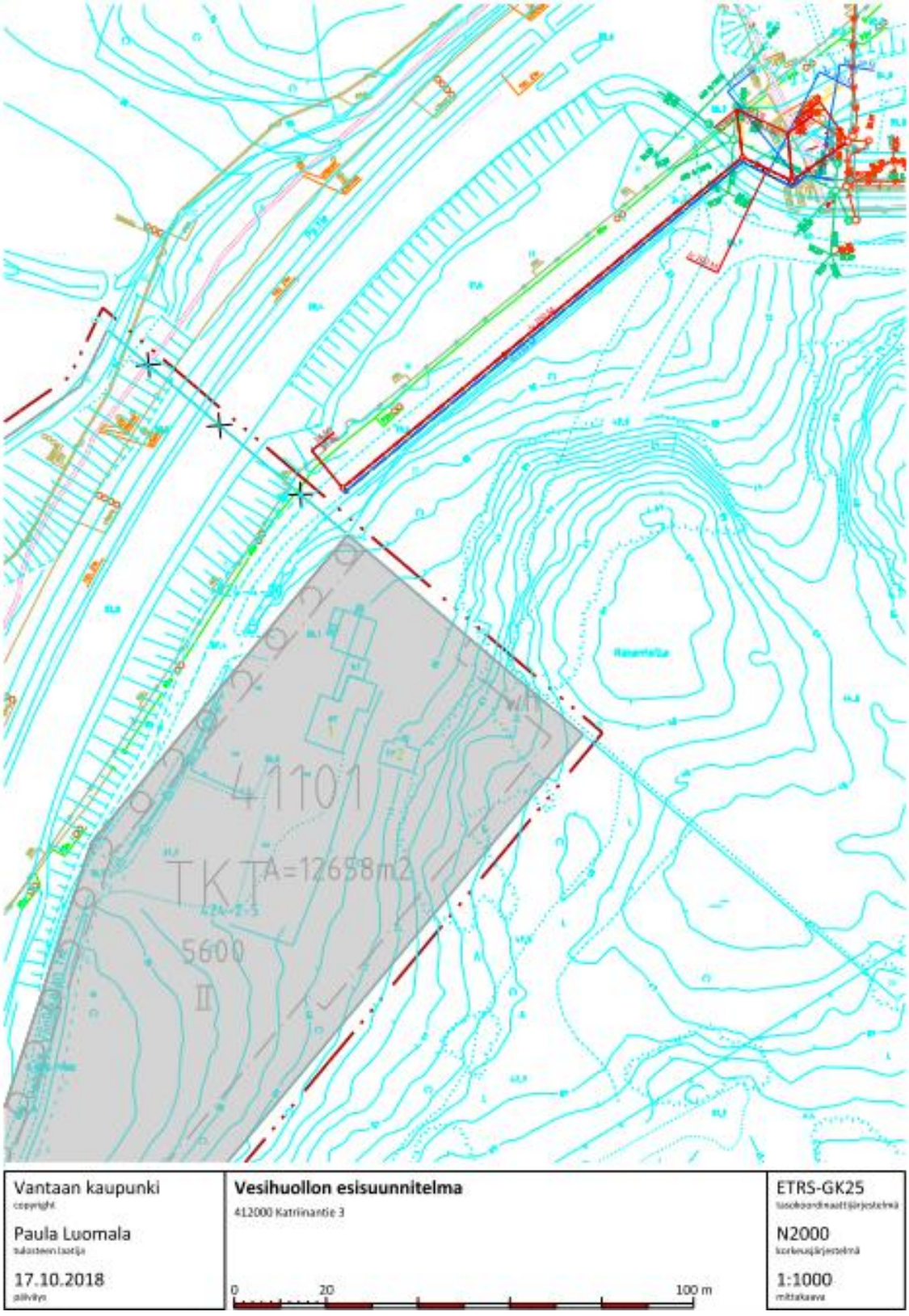
Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/__20__

Godkänd av stadsfullmäktige __/__20__

9. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO



43 § Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta / Asemakaava nro 412000 / Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy

VD/8462/10.00.01.05/2018
HP/AK/HW/AVP/AV

Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy on hakenut asemakaavaa Viinikkalan kaupunginosassa omistamalleen kiinteistölle 92-424-2-5. Asemakaavalla nro 412000 kiinteistöstä sekä sen eteläpuolisesta Vantaan kaupungin omistuksessa olevasta alueesta muodostetaan yhtenäinen tontti teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueelle (T). Muodostettavalle tontille on osoitettu rakennusoikeutta 5600 k-m^2. Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy maksaa kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena 259 632 euroa. Esisopimuksella määräalan kaupasta varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen.

Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy on hakenut asemakaavaa Viinikkalan kaupunginosassa omistamalleen kiinteistölle 92-424-2-5 (sopimusalue), joka sijaitsee Suokalliontien eteläpuolella rajoittuen Katriinantiehen sen itäpuolella. Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteessä A1. Asemakaava nro 412000 käsittää osan korttelia 41101, joka on jäänyt aiemman asemakaavoituksen ulkopuolelle. Asemakaavalla sopimusalueesta sekä sen eteläpuolisesta Vantaan kaupungin omistuksessa olevasta alueesta muodostetaan yhtenäinen tontti, joka on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T). Kaavoitettava alue täydentää jo aiemmin kaavoitettua laajaa korttelia. Samalla kaavoitetaan puuttuva osa Katriinantien katualuetta.

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus
Asemakaavaan nro 412000 liittyen Vantaan kaupunki ja Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy ovat maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun nojalla neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy:n osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin mm. seuraavaa:

Sopimusalueen asemakaavan mukainen käyttö edellyttää uuden vesijohdon ja jätevesiviemärin rakentamista. Kaupunki huolehtii yhteistyössä HSY:n kanssa tarvittavan vesihuoltoverkon toteuttamisesta asemakaavan nro 412000 tultua voimaan ja Met-Sola Oy:n esitettyä Kaupungille kirjallisen rakentamispyynnön.

Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä **259 632 euroa**.

Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi heti asemakaavan nro 412000 tultua voimaan. Sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy luovuttaa Kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannuksen korvauksen suuruisen omavelkaisen, kaupungin hyväksymän pankkitakauksen.

B. Esisopimus määräalan kaupasta
Esisopimuksella määräalan kaupasta varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen. Esisopimuksella määräalan kaupasta Vantaan kaupunki ja Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy sopivat seuraavaa:

Vantaan kaupunki myy Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy:lle noin 2 877 m^2 suuruisen määräalan kiinteistöstä 92-424-2-74. Määräala on osa asemakaavan nro 412000 ja tonttijaon mukaista tonttia 92-41-101-1. **Kauppahinta on 216 377 euroa.**

Määräala on voimassa olevassa asemakaavassa nro 412000 osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T).

Määräala on esitetty liitteessä B1.

Lopullisen kauppakirjan tekemisen edellytyksenä on, että asemakaava nro 412000 on tullut voimaan.

Toimivalta maankäyttösopimuksista päätettäessä
Vantaan kaupungin hallintosäännön 9. luvun 1 §:n kohdan 36 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 18

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy:n kanssa liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta,
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen kauppakirjan, kun asemakaava nro 412000 on tullut voimaan, ja
c) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimus ja lopullinen kauppakirja sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 43

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy:n kanssa liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta,
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen kauppakirjan, kun asemakaava nro 412000 on tullut voimaan,
c) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimus ja lopullinen kauppakirja sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- maankäyttösopimus
- liite A1: sopimusalue

- liite B1: myytävä määräala

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 0400 417436, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
tonttipäällikkö Armi Vähä-Piikkiö, puh. 040 7337447, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

MAANKÄYTTÖSOPIMUS / A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS JA B. ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN KAUPASTA

Asemakaava nro 412000 ja tonttijako, 41.Viinikkala / Katriinantie 3

Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy on hakenut asemakaavaa Viinikkalan kaupunginosassa omistamalleen kiinteistölle 92-424-2-5 (jäljempänä sopimusalue), joka sijaitsee Suokalliontien eteläpuolella rajoittuen Katriinantiehen sen itäpuolella. Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteessä A1.

Asemakaava nro 412000 käsittää osan korttelia 41101, joka on jäänyt aiemman asemakaavoituksen ulkopuolelle. Asemakaavalla sopimusalueesta sekä sen eteläpuolisesta Vantaan kaupungin omistuksessa olevasta alueesta muodostetaan yhtenäinen tontti. Kaavoitettava alue täydentää jo aiemmin kaavoitettua laajaa korttelia. Alueella kaavoitetaan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta 5600 k-m^2 enintään kahteen kerrokseen. Samalla kaavoitetaan puuttuva osa Katriinantien katualuetta.

Asemakaavaan liittyen Vantaan kaupunki ja Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy ovat maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun nojalla neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy:n osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin. Esisopimuksella määräalan kaupasta varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. OSAPUOLET

1.1 **Vantaan kaupunki**
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä ”Kaupunki”)

1.2 **Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy (**Y-tunnus 0845198-1)
Rantamänniköntie 6, 90410 Oulu
(jäljempänä ”Yhtiö”)

2. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMINEN

Sopimusalueen Asemakaavan mukainen käyttö edellyttää uuden vesijohdon ja jätevesiviemärin rakentamista. Kaupunki huolehtii yhteistyössä HSY:n kanssa tarvittavan vesihuoltoverkon toteuttamisesta siten, että asemakaavan nro 412000 tultua voimaan ja Met-Sola Oy:n esitettyä Kaupungille kirjallisen rakentamispyynnön, edellä mainitut vesihuoltolinjat rakennetaan 20 kk kuluessa pyyntöajankohtaa seuraavasta huhtikuun lopusta (30.4.) laskien, mikäli rakentaminen ei esty kaupungista tai HSY:stä riippumattomasta syystä

3. OSALLISTUMINEN YHDYSKUNTARAKENTAMISEN KUSTANNUKSIIN

Yhtiö maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä 259 632 euroa.

Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi heti Asemakaavan nro 412000 tultua voimaan ja maksetaan Kaupungin lähettämän erillisen laskun mukaisesti (maksuehto 14 pv netto).

Yhtiö asettaa summaltaan yhteensä 259 632 euron omavelkaisen, Kaupungin hyväksymän pankkitakauksen tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi, joka kuitataan vastaanotetuksi tämän sopimuksen allekirjoitustilaisuudessa. Vakuus palautetaan Yhtiölle, kun edellä mainittu kustannusten korvaus on maksettu tai sopimus kohdan 8 mukaisesti raukeaa.

4. VESIHUOLTOVERKOSTOON LIITTYMINEN

Sopimusalue ja sille toteutettavat rakennukset maanomistaja on velvollinen liittämään kustannuksellaan HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin.

Kaupungilla on oikeus siirtää sopijapuolta enempää kuulematta tähän sopimukseen perustuvat vesihuoltolaitteita koskevat oikeutensa ja velvollisuutensa mahdollisesti perustettavalle julkis- tai yksityisoikeudelliselle vesihuoltoyhtymälle.

5. SOPIMUKSEN MUUTTAMINEN

Mikäli olosuhteissa tapahtuu huomattavia muutoksia, joista johtuen sopimusta on tarkistettava, sopijapuolet sitoutuvat neuvottelemaan niistä erikseen.

6. ERIMIELISYYKSIEN RATKAISEMINEN

Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista sopijapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Vantaan käräjäoikeudessa.

7. SOPIMUKSEN VELVOITTEIDEN SIIRTO KOLMANNELLE

Yhtiö sitoutuu ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot sopimusaluetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin, kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä. Yhtiö sitoutuu ilmoittamaan kirjallisesti vastaisista luovutuksista kaupungille.

Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteista siihen asti, kun kaupunki on hyväksynyt sopimusvelvoitteiden siirron luovutuksensaajalle tai sopimusvelvoitteet ovat tulleet täytetyiksi. Jos Yhtiö ei ole siirtänyt velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta myös luovutetun alueen osalta.

8. SOPIMUKSEN VOIMAANTULO JA RAUKEAMINEN

Tämä sopimus tulee voimaan, kun seuraavat edellytykset ovat täyttyneet:

- osapuolet ovat allekirjoittaneet sopimuksen,
- asemakaava nro 412000 on tullut voimaan.

Molemmilla osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun edellä mainitut edellytykset ovat täyttyneet.

Tämä sopimus ei tule voimaan, mikäli kaupunginvaltuusto ei ole 31.12.2021 mennessä hyväksynyt asemakaavaa nro 412000

Tämä sopimus ei tule voimaan, mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt asemakaavasta nro 412000 tehdyn valituksen.

Kumpikaan osapuoli ei esitä tämän sopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

B. ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN KAUPASTA

Tämän esisopimuksen perusteella sitoutuvat tämän sopimuksen allekirjoittaneet osapuolet tekemään kohdassa B.I määriteltyjen edellytysten täyttyessä kohdan B.II sisältöisen kauppakirjan ja noudattamaan kohdassa B.III mainittuja ehtoja.

B.I KAUPPAKIRJAN EDELLYTYS

Lopullisen kauppakirjan tekemisen edellytyksenä on, että asemakaava nro 412000 on tullut voimaan.

B.II KAUPPAKIRJA

Myyjä	**Vantaan kaupunki** (Y-tunnus 0124610-9) Asematie 7, 01300 Vantaa (jäljempänä ”Kaupunki”)
Ostaja	**Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy** (Y-tunnus 0845198-1) Rantamänniköntie 6, 90410 Oulu (jäljempänä ”Yhtiö”)
Kaupan kohde	Noin 2 877 m^2 suuruinen määräala kiinteistöstä 92-424-2-74. Määräala on osa asemakaavan nro 421000 ja tonttijaon mukaista tonttia 92-41-101-1. Määräala on voimassa olevassa asemakaavassa nro 412000 osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T). Määräala on esitetty liitteessä B1.

Kaupan ehdot

Tämän kaupan kaikki ehdot on esitetty tässä kauppakirjassa.

1. Kauppahinta

Kauppahinta on **216 377 euroa**. Kauppahinta on maksettu Kaupungin lähettämää laskua vastaan ennen kaupantekotilaisuutta ja kuitataan maksetuksi tämän kauppakirjan allekirjoituksin.

2. Omistus- ja hallintaoikeus

Kaupan kohteen omistus- ja hallintaoikeus siirtyy Yhtiölle tämän kauppakirjan allekirjoitushetkellä.

3. Kohteeseen tutustuminen

Ostaja on tarkastanut kaupan kohteen, sen alueen ja rajat sekä tutustunut alueen maasto-olosuhteisiin. Ostaja on verrannut näitä seikkoja kaupan kohteesta esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Ostajalla ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

Ostaja vastaa rakennushankkeiden suunnitteluun liittyvien maaperätutkimusten suorittamisesta sekä maaperän edellyttämistä hankkeen toteuttamiseen liittyvistä rakenteellisista ratkaisuista.

4. Asiakirjoihin tutustuminen

Ostaja on tutustunut kaupan kohdetta koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisteriote, kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

Ostaja on tutustunut myös naapurikiinteistöjä koskeviin kaavakarttoihin ja -määräyksiin.

5. Verot ja maksut

Kaupan kohteen lohkomiskustannuksista vastaa Ostaja.

Tästä kaupasta menevän varainsiirtoveron maksaa Ostaja.

Kaupan kohteeseen kohdistuvista muista veroista ja maksuista, joiden maksuunpanon perusteena ovat omistusoikeuden siirtymisen jälkeinen aika, vastaa Ostaja. Ne verot ja maksut, joiden peruste on omistusoikeuden siirtymistä edeltävältä ajalta, kuuluvat Kaupungille.

6. Vaaranvastuu

Vaaranvastuu kaupan kohteeseen siirtyy Ostajalle tämän kauppakirjan allekirjoituksin.

7. Kiinnitykset ja rasitukset

Kaupan kohde luovutetaan kiinnityksistä ja niihin verrattavista rasituksista vapaana. Rasitustodistuksen mukaan kaupan kohteeseen ei ole vahvistettu kiinnityksiä tai niihin verrattavia rasituksia.

8. Rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset

Kaupan kohteella sijaitsevat johdot ja putket ilmenevät johtokartasta, johon Ostaja on tutustunut.

Kaupan kohteeseen kohdistuvat muut rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset ilmenevät kiinteistörekisteriotteesta.

9. Irtaimisto

Tätä kauppaa ei seuraa mitään irtaimistoa, eikä irtaimen omaisuuden myymisestä ole tämän kaupan yhteydessä tehty eri sopimusta.

10. Kaupan kohteen maaperä

Kaupungin tietojen mukaan kaupan kohteella ei aiemmin ole harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista.

Mikäli rakennettaessa kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän puhdistamiseen, Ostaja on velvollinen välittömästi ottamaan yhteyttä Kaupunkiin, jotta tarvittavasta menettelystä voidaan sopia. Tällöin Kaupunki vastaa pilaantuneiden maa-ainesten poistamisesta aiheutuvista tavanomaisiin maanrakennuskustannuksiin nähden ylimääräisistä kustannuksista. Työn tekemisestä sovitaan erikseen.

B.III MUUT ESISOPIMUKSEN EHDOT

1. Esisopimuksen voimassaolo

Lopullinen kauppakirja tehdään kolmen (3) kuukauden kuluessa siitä, kun seuraavat edellytykset ovat täyttyneet:

- asemakaava nro 412000 on tullut voimaan.

Esisopimus lakkaa olemasta voimassa,

- kun lopullinen kauppakirja on allekirjoitettu tai

- kaupunginvaltuusto ei ole 31.12.2021 mennessä hyväksynyt asemakaavaa nro 412000.

Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt asemakaavasta nro 412000 tehdyn valituksen, tämä sopimus raukeaa.

Kumpikaan osapuoli ei esitä tämän esisopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

Tätä maankäyttösopimusta ja esisopimusta määräalan kaupasta on laadittu kolme (3) yhtäpitävää kappaletta, yksi kummallekin osapuolelle ja yksi kaupanvahvistajalle.

Vantaalla x. päivänä xkuuta 2018

Vantaan kaupungin
puolesta valtakirjalla

_____
Heino Pitkänen
lakimies

Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy:n
puolesta valtakirjalla

_____
x

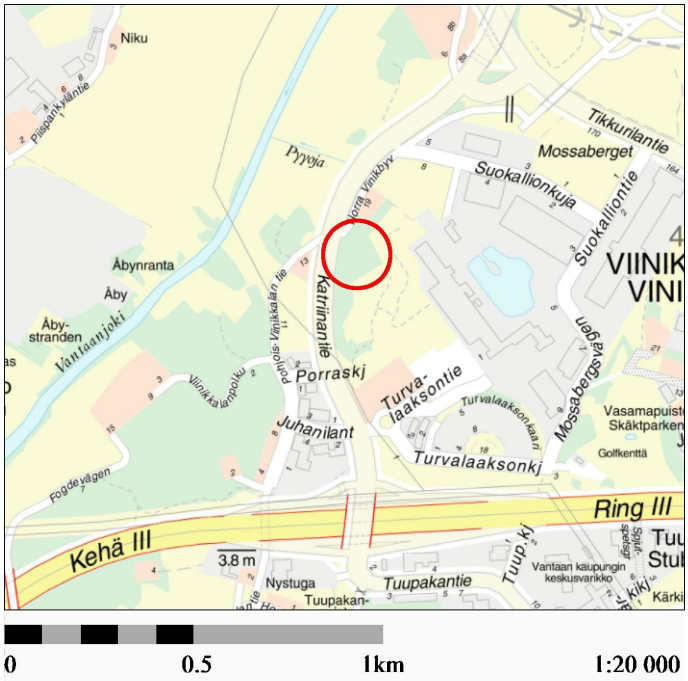
Kaupanvahvistajana todistan, että lakimies Heino Pitkänen valtakirjalla Vantaan kaupungin puolesta ja x valtakirjalla Pohjois-Suomen Met-Sola Yhtiöt Oy:n puolesta ovat allekirjoittaneet tämän maankäyttösopimuksen ja esisopimuksen määräalan kaupasta ja että he ovat olleet yhtä aikaa läsnä sopimusta vahvistettaessa. Olen tarkistanut allekirjoittajien henkilöllisyyden ja todennut, että esisopimus on tehty maakaaren 2 luvun 1 §:ssä säädetyllä tavalla.

Vantaalla x. päivänä xkuuta 2018

_____

LIITTEET - Liite A1: sopimusalue
- Liite B1: kaupan kohde

KOHTEEN SIJAINTI



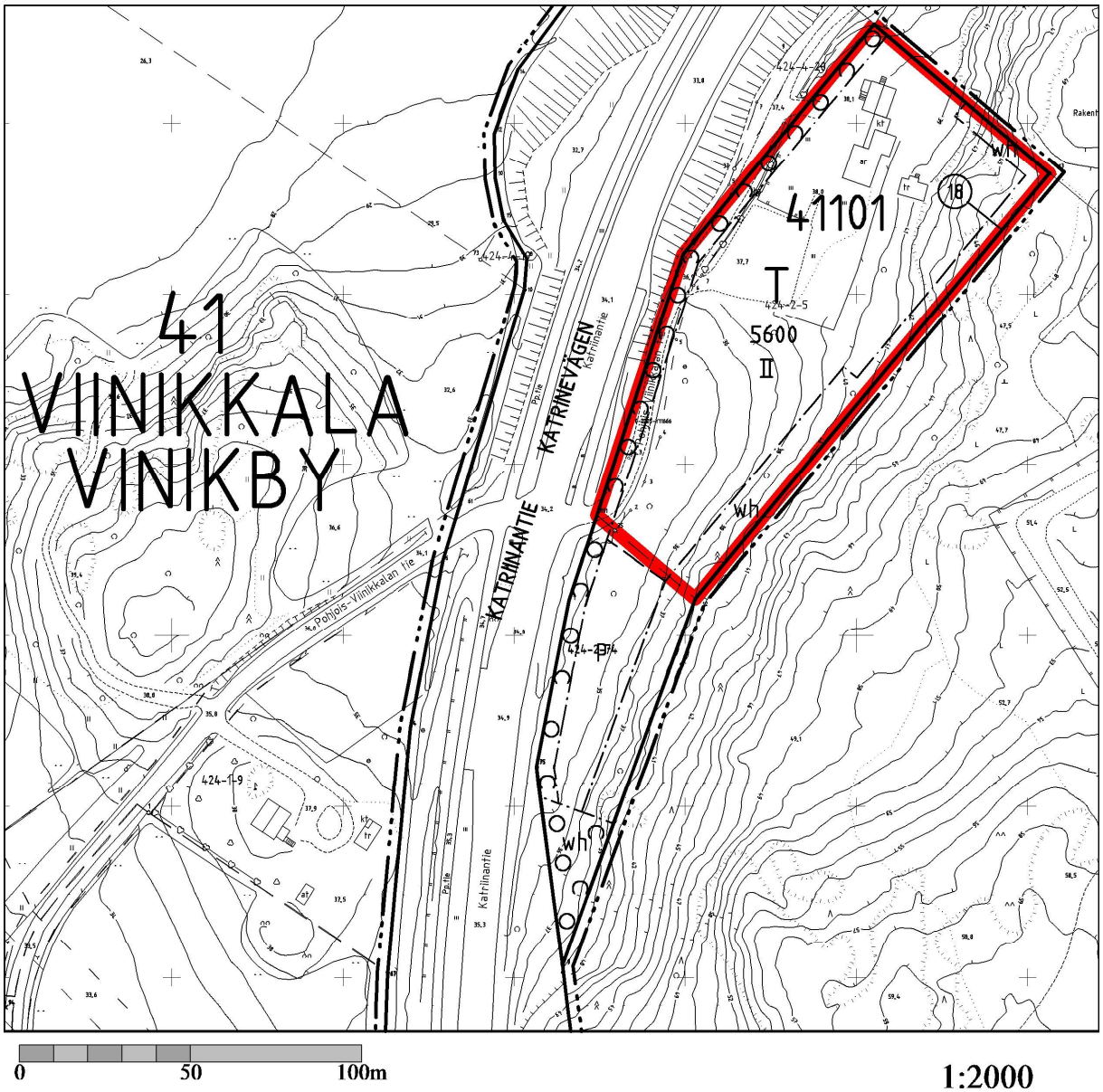
SOPIMUSALUE /
Pohjois-Suomen Met-Sola-Yhtiöt Oy

Kaupunginosa: VIINIKKALA (41)

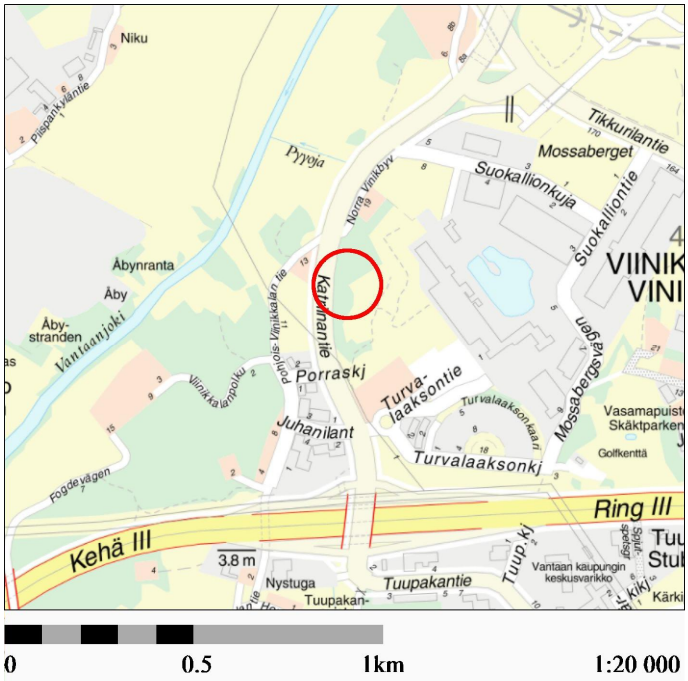
Kiinteistö: 92-424-2-5

Pinta-ala 9169 m^2 (9781m^2)

osa tonttia 92-41-101-1



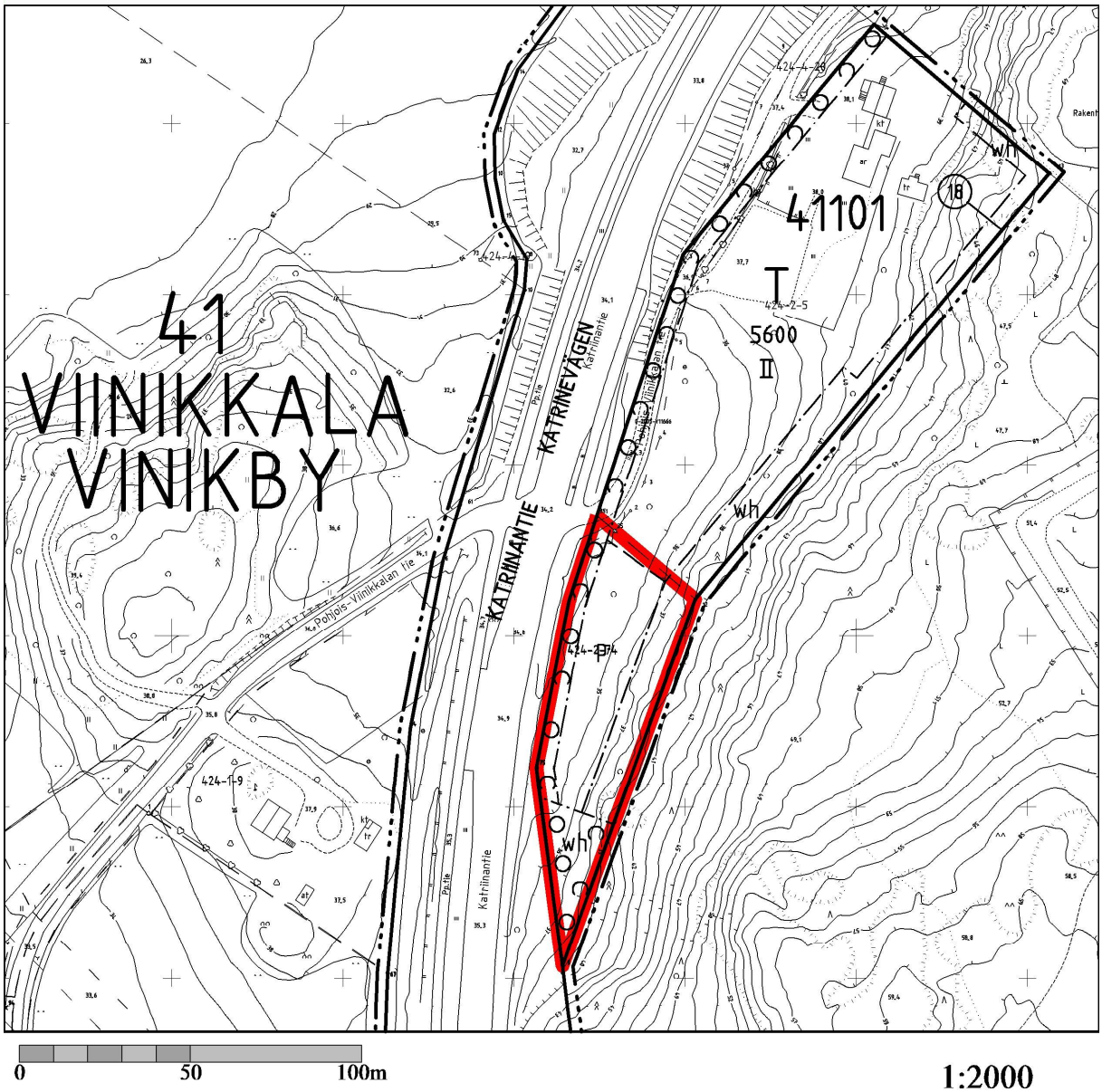
KOHTEEN SIJAINTI



ESIPOPIMUS MÄÄRÄALAN MYYNNISTÄ /
Pohjois-Suomen Met-Sola-Yhtiöt Oy

Kaupunginosa: VIINIKKALA (41)

n. 2877 m^2:n suuruinen määräala
tilasta 92-424-2-74
osa tonttia 92-41-101-1



44 § **Asemakaavamuutos 002397 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 40 Ylästö / Ansatie 1**

VD/2533/10.02.04.01/2018
HP/TLA/MHÄ/JKÖ/MKU/AV

Ansatien pohjoisosuuden länsireuna liitetään osaksi Ansatie 1:n kiinteistöä, jonka pääkäyttötarkoitus muutetaan vastaamaan kiinteistölle v. 2005 rakennettua vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikköä. Lisärakennusoikeutta osoitetaan uutta toimistorakennusta sekä autojen huolto- ja rengaspalveluiden tiloja varten 1 085 k-m^2.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelia 40500 sekä katualuetta, kaupunginosassa 40, Ylästö.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa osaa korttelista 40500 sekä katualuetta, kaupunginosassa 40, Ylästö.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee osaa korttelia 40500.

Alue sijaitsee Ylästön kaupunginosassa Kehä III:n varrella osoitteessa Ansatie 1, jossa toimii Motonet-myymälä.

Kaavan hakija
Motonet Kiinteistöt Oy.

Maanomistus
Ansatie 1:ssä sijaitsevan kiinteistön 92-40-500-14 omistaa Motonet Kiinteistöt Oy. Ansatien katualueen omistaa Vantaan kaupunki.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaavatyö on tehty kaupungin työnä. Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen valmisteluun ovat osallistuneet Motonet Kiinteistöt Oy ja heidän konsultteinaan Schauman Arkkitehdit Oy sekä Ramboll Finland Oy.

Yleiskaava
Kaavamuutoksen alue on kaupunginvaltuustossa 17.12.2007 hyväksytyssä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen aluetta (TT), joka sijaitsee L_{DEN} 55 – 60 dB lentomeluvyöhykkeellä 2 (m2). Ansatien itäreuna on tärkeää pohjavesialuetta (pv).

Asemakaavan muutos
Motonet Kiinteistöt Oy on hakenut Ansatie 1:n asemakaavan muuttamista ja rakennusoikeuden määrän lisäämistä, jotta kiinteistöllä v. 2005 alkaen toimineen Motonet-myymälän yhteyteen voidaan toteuttaa toimistorakennus sekä autojen huolto- ja rengaspalveluiden tiloja. Tavoitteena on uudistaa Motonet Vantaa vastaamaan yrityksen nykyistä konseptia, johon nykyisen vähittäiskaupan lisäksi kuuluvat autojen huoltoon yms. liittyvät palvelut. Motonet-myymälöiden useissa toimipisteissä sijaitsevia konttoritoimintoja halutaan keskittää Ansatielle.

Uusi toimistorakennus toteutetaan nykyisen myymälän jatkeeksi sen itäpuolelle Ansatien ja Kehä III:n kulmaukseen. Sitä varten on Ansatien pohjoisosuuden länsireunaa liitettävä osaksi Ansatie 1:n laajentuvaa kiinteistöä, jonka pääkäyttötarkoitus muutetaan vastaamaan kiinteistölle v. 2005 rakennettua (5 539 k-m^2) vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikköä. Päivittäistavarakauppaa ei sallita. Lisärakennusoikeutta osoitetaan vain uusia toimisto- sekä autojen

huolto-, korjaamo ja rengaspalveluiden tiloja varten. Ansatiestä tontin osaksi muuttuvan alueen maanalaisia HSY:n putkia joudutaan hieman siirtämään.

Kaavamääräyksiä tarkistetaan nykyvaatimusten mukaisiksi erityisesti hulevesien hallinnan ja viherkertoimen osalta. Kaavamuutoksen yhteydessä muodostetaan kortteliin 40500 tontti 15. Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 2,45 ha, josta korttelialuetta on noin 1,68 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 7 435 k-m^2. Kaavamuutosalueen rakennusoikeutta lisätään 1 085 k-m^2, jolloin uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 8 520 k-m^2 (KM). Se vastaa korttelitehokkuutta e=0,51.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 20.6.2018.

Kaavan vireille tulosta on MRL 62 §:n mukaisesti ilmoitettu Vantaan kaupungin asukaslehdessä 11.8.2018 ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Asiasta jätettiin yhteensä viisi mielipidettä ja viranomaiskannanottoa. Niiden sisällöistä on tiivistelmät kaavaselostuksessa.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Asemakaavatyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).
Kaavatyö kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja sisältää yhden työpaikkatontin.

Sopimus
Asemakaavan muutokseen liittyy toteuttamissopimus.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 19

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan MRA 27 §:n mukaisesti 30 päiväksi nähtäville 10.12.2018 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002397 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 40 Ylästö / Ansatie 1,
b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 2 ja todetaan, että hakija Motonet Kiinteistöt Oy maksaa muutoskustannukset (5 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 000 €), yhteensä 6 000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 44

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa MRA 27 §:n mukaisesti 30 päiväksi nähtäville 10.12.2018 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002397 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 40 Ylästö / Ansatie 1,
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja

c) vahvistaa maksuluokaksi 2 ja todeta, että hakija Motonet Kiinteistöt Oy maksaa muutoskustannukset (5 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 000 €), yhteensä 6 000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Asemakaavamuutoksen selostus 002397

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti va. Merja Häsänen, puh. 050 302 8958, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
kaavasuunnittelija Jukka Köykkä, puh. 050 302 9283, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

002397 ANSATIE 1

YLÄSTÖ

MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 10.12.2018 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002397. Kaavoitus on tullut vireille 20.6.2018.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Osa korttelia 40500 sekä katualuetta kaupunginosassa 40, Ylästö (kumoutuvan asemakaavan osa korttelia 40500 sekä katualuetta).

Tonttijako ja tonttijaon muutos:

Osa korttelia 40500.

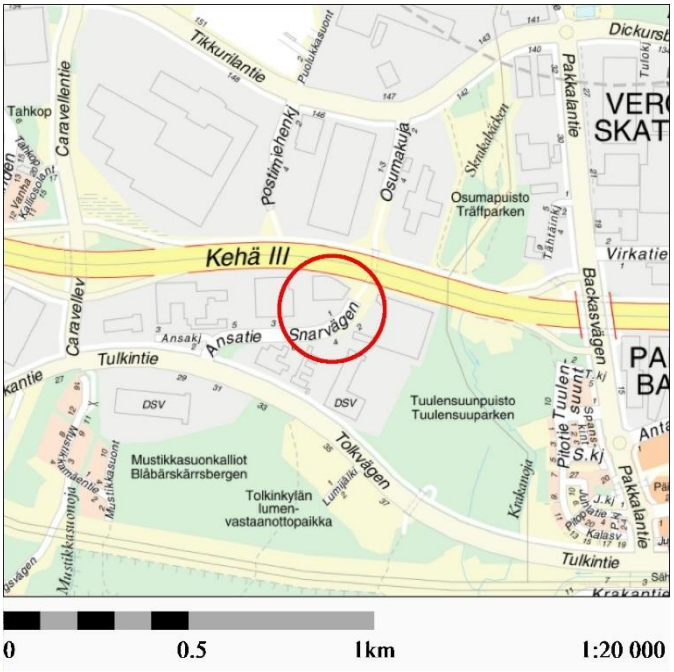
Keskeinen sisältö:

Ansatien pohjoisosuuden länsireuna liitetään osaksi Ansatie 1:n kiinteistöä, jonka pääkäyttötarkoitus muutetaan vastaamaan kiinteistölle v. 2005 rakennettua vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikköä. Lisärakennusoikeutta osoitetaan uutta toimistorakennusta sekä autojen huolto- ja rengaspalveluiden tiloja varten 1 085 k-m^2.

Kaavamuutokseen liittyy toteuttamissopimus.

Kaavan laatija: Jukka Köykkä, kaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki; jukka.koykka@vantaa.fi, puh. 050 302 9283.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalue sijaitsee Ylästön kaupunginosassa Kehä III:n varrella osoitteessa Ansatie 1, jossa toimii Motonet-myymälä.

Suunniteltavaan alueeseen kuuluvat korttelin 40500 itäisin kiinteistö sekä Ansatien katualueen pohjoinen osuus.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Motonet Kiinteistöt Oy:n jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 14.3.2018.
- Kaavoitus tuli vireille 20.6.2018 (ilmoitus Asukaslehdessä 11.8.2018). Suunnittelualueen maanomistajille ja naapureille vireille tulosta on ilmoitettu kirjeellä ja viranomaisille sähköpostilla, mitkä ovat sisältäneet 20.6.2018 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman. (MRL: 62 §, 63 §)

- Mielipiteet pyydettiin 24.8.2018 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 5 kappaletta.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 sekä kaupunginhallitus, joiden myötä kaavamuutosehdotus asetetaan julkisesti nähtäville 30 päiväksi ja ehdotuksesta pyydetään tarvittavat lausunnot (MRL 65 §, MRA 27 §).
- Kaavamuutoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 4
2. Lähtökohdat ... 5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 5
2.2 Suunnittelutilanne ... 12
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet ... 16
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo ... 16
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö ... 16
3.3 Asemakaavan tavoitteet ... 17
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ... 18
4. Asemakaavan kuvaus ... 19
4.1 Kaavan rakenne ... 19
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 21
4.3 Aluevaraukset ... 21
4.4 Kaavan vaikutukset ... 22
4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 29
5. Asemakaavan toteutus ... 30
6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 30
7. Asemakaavan seurantalomake ... 31
8. Asemakaavakartta ja –määräykset ... 33
9. Muu suunnitelma-aineisto ... 36

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 20.6.2018
- Mielipiteiden luettelo (id 1473426)

1. TIIVISTELMÄ

Motonet Kiinteistöt Oy on hakenut Ansatie 1:n asemakaavan muuttamista ja rakennusoikeuden määrän lisäämistä, jotta kiinteistöllä v. 2005 alkaen toimineen Motonet-myymälän yhteyteen voidaan toteuttaa toimistorakennus sekä autojen huolto- ja rengaspalveluiden tiloja. Tavoitteena on uudistaa Motonet Vantaa vastaamaan yrityksen nykyistä konseptia, johon nykyisen vähittäiskaupan lisäksi kuuluvat autojen huoltoon yms. liittyvät palvelut. Motonet-myymälöiden useissa toimipisteissä sijaitsevia konttoritoimintoja halutaan keskittää Ansatielle.

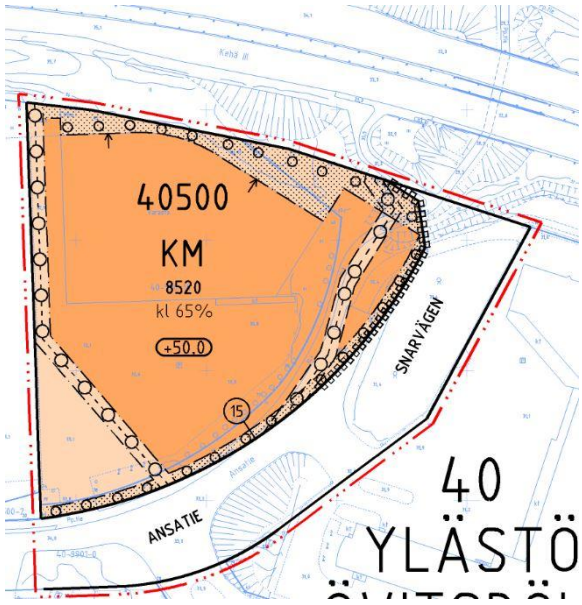
Uusi toimistorakennus toteutetaan nykyisen myymälän jatkeeksi sen itäpuolelle Ansatien ja Kehä III:n kulmaukseen. Sitä varten on Ansatien pohjoisosuuden länsireunaa liitettävä osaksi Ansatie 1:n laajentuvaa kiinteistöä, jonka pääkäyttötarkoitus muutetaan vastaamaan kiinteistölle v. 2005 rakennettua (5 539 k-m^2) vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikköä. Päivittäistavarakauppaa ei sallita. Lisärakennusoikeutta osoitetaan vain uusia toimisto- sekä autojen huolto-, korjaamo ja rengaspalveluiden tiloja varten. Ansatiestä tontin osaksi muuttuvan alueen maanalaisia HSY:n putkia joudutaan hieman siirtämään.

Kaavamääräyksiä tarkistetaan nykyvaatimusten mukaisiksi erityisesti hulevesien hallinnan ja viherkertoimen osalta. Kaavamuutoksen yhteydessä muodostetaan kortteliin 40500 tontti 15.

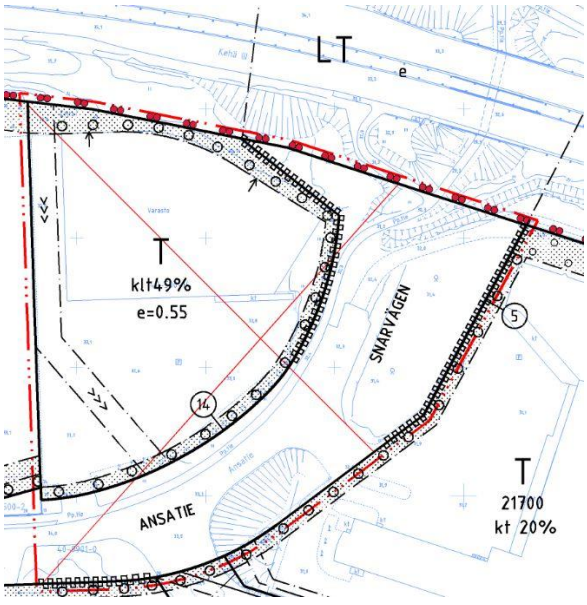
Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 2,45 ha, josta korttelialuetta on noin 1,68 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 7 435 k-m^2. Kaavamuutosalueen rakennusoikeutta lisätään 1 085 k-m^2, jolloin uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 8 520 k-m^2 (KM). Se vastaa korttelitehokkuutta e=0,51.

Vantaan kaupunkisuunnittelun laatiman kaavamuutoksen tueksi on laadittu viitesuunnitelmia ja selvityksiä yhteistyössä Motonet Kiinteistöt Oy:n sekä heidän konsulttiensa Schauman Arkkitehdit Oy:n sekä Ramboll Finland Oy:n kanssa.

Asemakaavamuutokseen liittyy toteuttamissopimus.



Kaavamuutos 002397



Kumoutuva kaava

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaavamuutosalue on osa Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuoleista Kehä III:en tukeutuvaa logistiikkavaltaista työpaikka-aluetta Helsingin metropolialueen keskellä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Kaavamuutosalue sijoittuu Vantaanjokilaakson peltomaiseman itäpuoleiselle, Hyrylästä Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Viinikkalaan ja Ylästöön ulottuvalle kallio- ja moreeniylängölle. Kaavamuutosalue on rakennettu eikä sillä ole enää alkuperäistä luonnonmaisemaa havaittavissa.

Vesistöt ja vesitalous

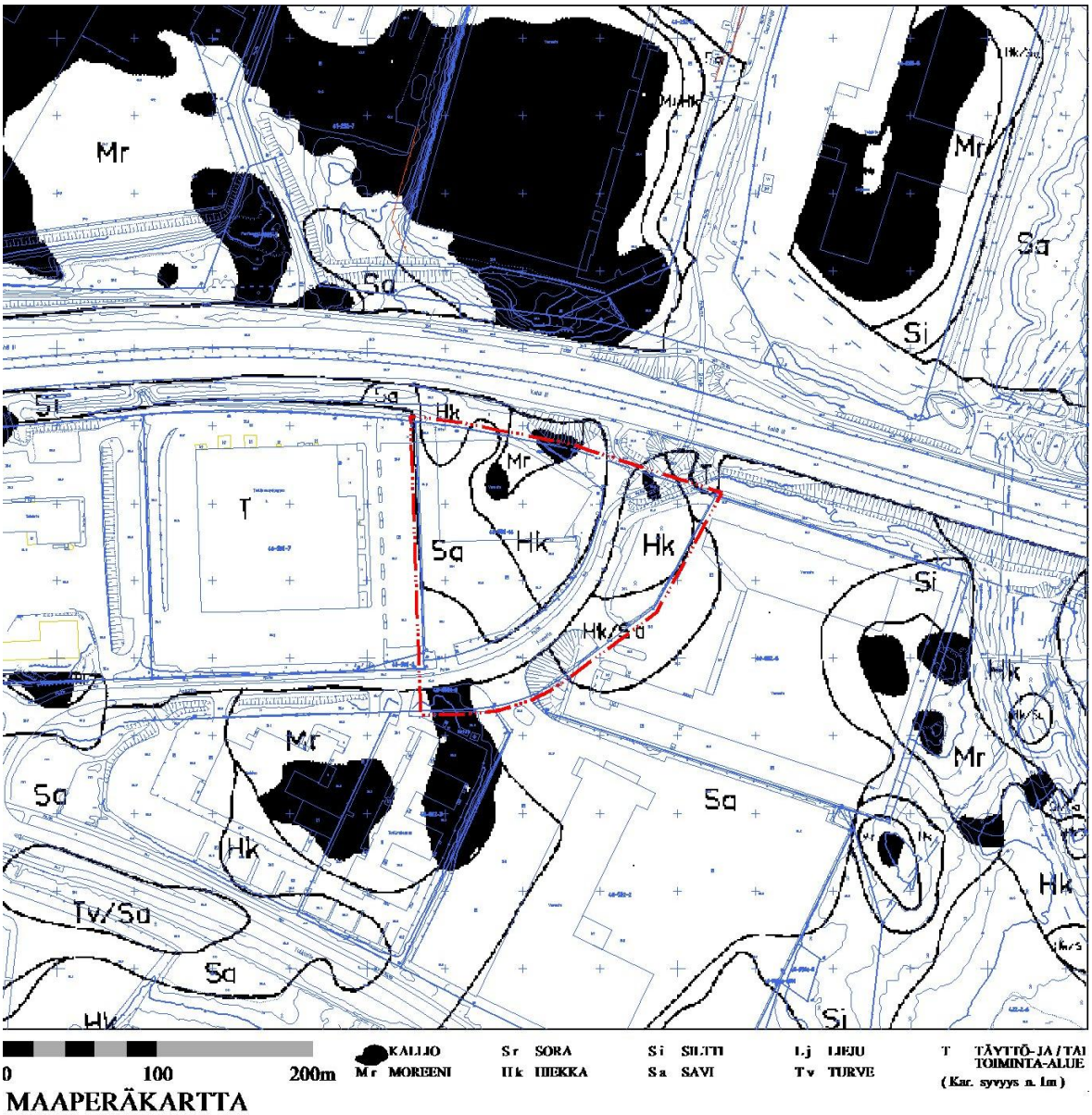
Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu, rakenteilla tai päällystetty asfaltilla. Ansatien katualueen itäreuna on osa kaavamuutosalueen itäpuolella sijaitsevaa Backas I –pohjavesialuetta.

Maaperä ja topografia

Kaavamuutosalueen koillisosan maaperä on maalajikartan perusteella moreenia ja hiekkaa. Alueen länsi- ja eteläosassa on savea.

Kaavamuutosalueen maanpinnan taso on keskimäärin korkeusasemalla +33. Kehä III:n alittavan kevyen liikenteen väylän maanpinta on Ansatien pohjoisosassa korkeusasemalla +30 ja alikulun suulla +28.3.

Perustamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja - suunnitelmiin.



MAAPERÄKARTTA

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Asuminen, väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Aviapoliksen suuralueella sijaitseva Kehä III:en rajoittuva Tulkintiehen ja Tuupakantiehen tukeutuva Ylästön pohjoisosa on yleiskaavoitettu ja asemakaavoitettu työpaikka-alueeksi. Kaava-alueella ei ole asuntoja. Ylästön kaupunginosassa asui vuoden 2018 alussa 4 915 asukasta. Ylästön asukasmäärä on kuluneen kymmenen vuoden aikana kasvanut 438:lla asukkaalla.

Palvelut ja työpaikat

Vantaalla oli lähes 109 800 työpaikkaa vuoden 2015 lopussa ja kaupungin työpaikkaomavaraisuus oli 109,4 prosenttia. Vantaalla on selvästi koko maan keskiarvoa ja muita suuria kaupunkeja enemmän kuljetus- ja varastointialan, tukku- ja vähittäiskaupan, vesi-, viemäri- ja jätehuollon sekä rakentamisalan työpaikkoja. Vantaan työpaikkakasvu on keskittynyt Vantaan keskiosiin, ennen kaikkea Aviapoliksen suuralueelle, jolla työpaikkojen lisäys vuodesta 2004 vuoden 2014 loppuun on ollut yli 31 prosenttia. Aviapoliksen osuus koko kaupungin työpaikkakasvusta on ollut ko. ajanjaksona 75 prosenttia. Aviapoliksen työpaikoista v. 2014 lähes joka kolmas oli kuljetuksen ja varastoinnin toimialalla ja joka kymmenes teollisuuden toimialalla.

Vuoden 2015 lopussa Ylästössä oli 2 598 työpaikkaa. Ylästössä työpaikkojen määrän lisäys v. 2006–2015 on 437. Ansatie 1:n Motonet-myymälässä on noin 40–50 työntekijää.

Yhdyskuntarakenne

Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolella sijaitseva kaavamuutosalue on Tulkintien, Tuupakantien sekä Caravellentien välityksellä Kehä III:en tukeutuvaa ja rakentumassa olevaa työpaikka-aluetta.

Ansatie 1:stä noin 700 m etäisyydellä itään sijaitsee Vantaanportin vähittäiskaupan alue, jolla on paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tiloja. Ansatie 1:stä noin 1 600 m etäisyydellä itään sijaitsee pääosin Jumbon kauppakeskuksesta sekä Flamingon viihdekeskuksesta muodostuva Pakkalan keskusta-alue. Caravellentien eritasoliittymään tukeutuvien Tulkintien sekä Ansatien lähialueelle on asemakaavoissa osoitettu teollisuus-, varasto-, toimisto- sekä toimitilarakennusten korttelialueille rakennusoikeutta myös liiketiloille yhteensä noin 36 500 k-m^2.

Ansatien lähialueen toteutuneista liiketiloista vähittäiskaupan suuryksiköitä ovat:

- Motonet (Ansatie 1): asemakaavassa liiketilan osuus 3 643 k-m^2 vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupalle eikä päivittäistavarakauppaa sallita. Liiketilaa on toteutettu 5 539 k-m^2.
- KehäVeho Vantaa Hyötyajoneuvot (Ansakuja 3, sijaitsee n. 400 m Ansakuja 1:stä länteen): asemakaavassa liiketilan osuus 5 208 k-m^2 vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupalle. Toteutunut rakennus on 4 664 k-m^2.

Kiinteistöillä, joilla on myös kaavoitettua liiketilaa, ovat tukkuliikkeet

- Amo Oy sekä Machinery Oy (Ansatie 5): asemakaavassa liiketilan osuus 6 937 k-m^2, jotka eivät saa olla automarket- tai supermarket -tyyppistä itsepalvelumyymälätilaa.
- Satotukku (Tuupakantie 32, jossa on myös Verkkokauppa.com noutovarasto): asemakaavassa liiketilan osuus 12 177 k-m^2, jotka eivät saa olla automarket- tai supermarket -tyyppistä itsepalvelumyymälätilaa.

sekä logistiikkapalveluiden keskukset

- SLO Oy (Tuupakantie 23): asemakaavassa liiketilan osuus 960 k-m^2.

- DSV (Tulkintie 29): asemakaavassa liiketilan osuus 7 608 k-m^2, jotka eivät saa olla automarket- tai supermarket -tyyppistä itsepalvelumyymälätilaa.

Caravellentien ja Tuupakantien/Tulkintien liittymän eteläpuolella Mustikkamäentien pientaloalueella noin 600 m etäisyydellä Ansatie 1:stä lounaaseen on asemakaavoitetuille mutta rakentamattomille teollisuus- ja varastorakennusten kortteleille 40503 ja 40506–40508 osoitettu rakennusoikeutta myös liiketiloille.

Kaupunkikuva

Aluetta leimaavat Kehä III ja isot logistiikkakiinteistöt laajoine liikennöintipihoineen.

Ansatien varren kiinteistöt on rakennettu vuosina 1980–2005.

Viistoilmakuva v. 2016 idästä katsottuna. Kaavamuutoksen likimääräinen aluerajaus on osoitettu keltaisella viivalla.

Virkistys

Kaavamuutosalueella ei ole asemakaavoitettuja virkistysalueita. Noin 250 m kaavamuutosalueen itäpuolella Krakanojan varrella sijaitsevalle Tuulensuunpuiston lähivirkistysalueelle on yhteys Kehä III:n eteläreunassa kulkevaa polkua pitkin. Krakanojan varsi virkistysalueineen muodostaa Aviapoliksen suuralueen merkittävimmän pohjois-eteläsuuntaisen virkistysalueyhteyden Tikkurilantieltä Vantaanjoelle.

Liikenne

Kaavamuutosaluetta rajaa pohjoisessa Kehä III. Kaavamuutosalue liittyy Ansatien välityksellä alueen pääkatuverkostoon Tulkintiehen sekä Caravellentiehen, jolla on eritasoliittymä Kehä III:lle. Ansatieltä ei ole liittymää Kehä III:lle. Kehä III:lla on Ansatie 1:n kohdalla pysäkkipari sekä länteen että itään johtaville bussilinjoille (572, 572K, 574, 616).

Ansatie on päättyvä katu mutta siltä on Kehä III:n ali kevyen liikenteen väylää pitkin yhteys sekä Kehä III:n pohjoisreunassa kulkevalle kevyen liikenteen reitille että Osumakujan kautta Tikkurilantielle. Tikkurilantie kevyen liikenteen väylineen on osa Kivistöstä Aviapoliksen kautta Tikkurilaan suunniteltua pyöräilyn laatukäytävää.

Ansatien jatkaminen katuna pohjoiseen Kehä III:n ali Osumakujalle on suunnitteilla. Se muodostaisi yhteyden Kehää III:n pohjoispuoleisena rinnakkaisyhteytenä toimivalle Tikkurilantielle.

Vesihuolto

Kaavamuutosalueen ympäristössä on rakennettua vesihuoltoverkostoa.

Vedenjakelu

Ansatiellä kaavamuutosalueen itäpuolella on vuonna 2011 rakennettu DN 225 vesijohto. Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin, jonka yläsäiliö (tilavuus 6700 m^3, HW=+ 81 ja LW=+66) sijaitsee Hiekkaharjussa.

Jätevesiviemäröinti

Ansatiellä kaava-alueen itäpuolella on vuonna 2011 rakennettu DN 315 jätevesiviemäri. Alueen jätevedet johdetaan Kehä III:n pohjoispuolelle Osumapuiston pumppaamolle, josta ne johtuvat runkoviemäriä pitkin Köyhämäen mittausasemalle. Mittausasemalta vedet johdetaan Keski-Uudenmaan vesiensuojelun kuntayhtymän viemäritunneliin ja lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesijärjestelmä

Ansatiellä kaavamuutosalueen pohjoispuolella on vuonna 1999 rakennettu DN 800 hulevesiviemäri. Kaava-alueen nykyiset hulevedet johtuvat hulevesiviemärissä Tuulensuunpuistoon, josta ne kulkeutuvat Krakanojaan.

Kaukolämpö

Kaavamuutosalue on kaukolämpöverkon piirissä. Ansatien katualueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Kadun pohjoisimmalla osuudella Ansatie 2:n nykyisen tonttiliittymän ja Kehä III:n välillä putket sijaitsevat katualueen itäreunassa.

Sähköverkko

Kaavamuutosalueelle on rakennettu Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n sähköverkon keskijännitemaakaapelit (20 kV) Ansatien alle. Kadun pohjoisimmalla osuudella Ansatie 2:n nykyisen tonttiliittymän ja Kehä III:n välillä kaapelit sijaitsevat katualueen itäreunassa. Pienjänniteverkon (0,4 kV) maakaapeleita on myös Ansatien katualueen länsireunassa.

Kaavamuutosalueella ei ole Fingridin voimajohtoja.

Ympäristöhäiriöt

Kaavamuutosalue on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen lentomeluvyöhykkeellä, jolla melutaso L_{DEN} on 55–60 dB. Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen perusteella se edellyttää toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 32 dB.

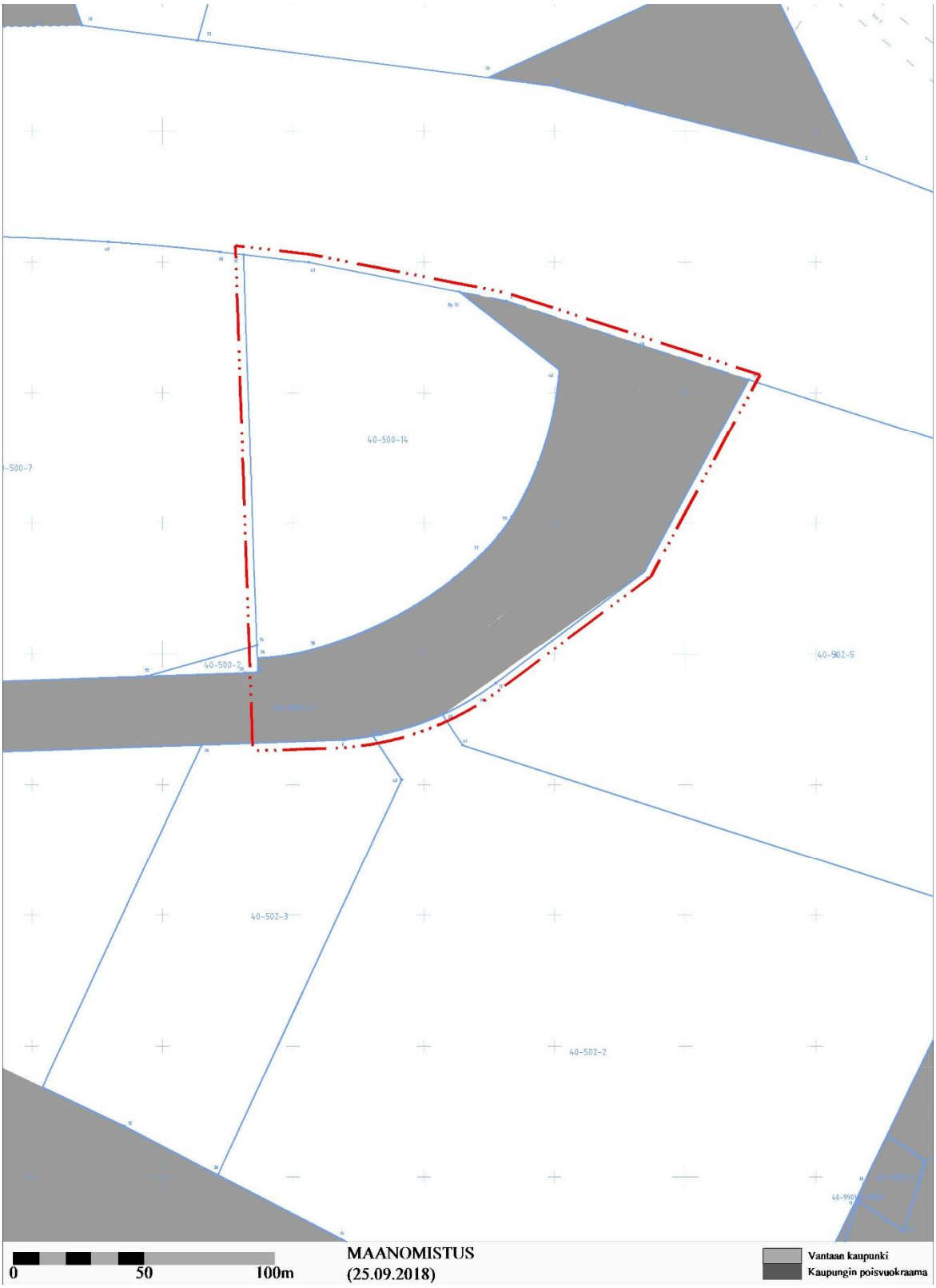
Vantaan nykytilanteen liikennemääristä on vuoden 2011 liikennetiedoilla tehty Vantaan kaupungin ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys 2012. Sen perusteella Kehä III:n liikenteen aiheuttaman melun päiväajan keskiäänitaso LAeq 7–22 kahden metrin laskentakorkeudella on Ansatie 1:n pohjois- ja koillisosassa enimmillään 70- 75 dB ja Ansatien länsireunassa 60–70 dB.

Kaavamuutosalueen merkittävin ympäristöhäiriö aiheutuu Kehä III:n liikennemelusta.

Erityistoiminnat

Kaavamuutosalueella ei ole sähkön voimajohtojen vaara-alueita eikä muita erityisalueita.

2.1.4 Maanomistus



Ansatie 1:ssä sijaitsevan kiinteistön 92-40-500-14 omistaa Motonet Kiinteistöt Oy. Ansatien katualueen omistaa Vantaan kaupunki.

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
92-40-500-14	Motonet Kiinteistöt Oy	1,68
92-40-9901-0	Vantaan kaupunki	0,77
Yhteensä		2,45

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

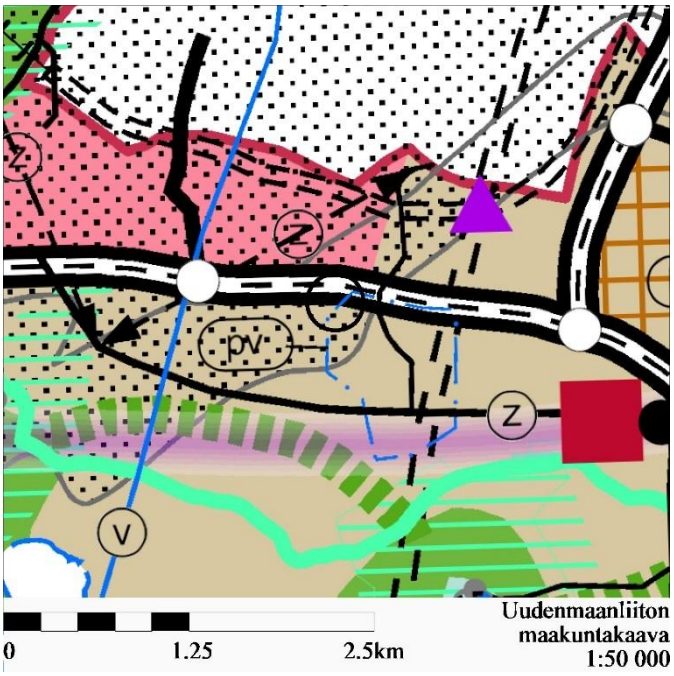
2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 30.10.2000 päättämien (tarkistettu 1.3.2009) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden erityistavoitteena on, että asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei sijoiteta irralleen olevasta yhdyskuntarakenteesta. Jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten on varattava riittävät alueet ja edistettävä niiden jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.

Helsingin seutua kehitetään kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena luomalla edellytykset riittävälle ja monipuoliselle asunto- ja työpaikkarakentamiselle, toimivalle liikennejärjestelmälle sekä hyvälle elinympäristölle. Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 3 ja 4.

Maakuntakaava



Kehä III:n eteläreunaan rajoittuva asemakaavamuutosalue on taajamatointojen aluetta ( ) ja Helsinki – Vantaan lentoaseman lentomelualuetta 1 ( ), jolla melutaso L_{DEN} on 55–60 dBA. Muutosalueen itäpuolella sijaitsee ominaisuuksiltaan arvokas Backas I –pohjavesialue ( ), joka on tai voi olla yhdyskunnan vedenhankinnan kannalta tärkeä.

Muutosalueen ulkopuolella noin 200 m Ansatie 1:stä itään kulkee 110 kV sähkön voimajohto.

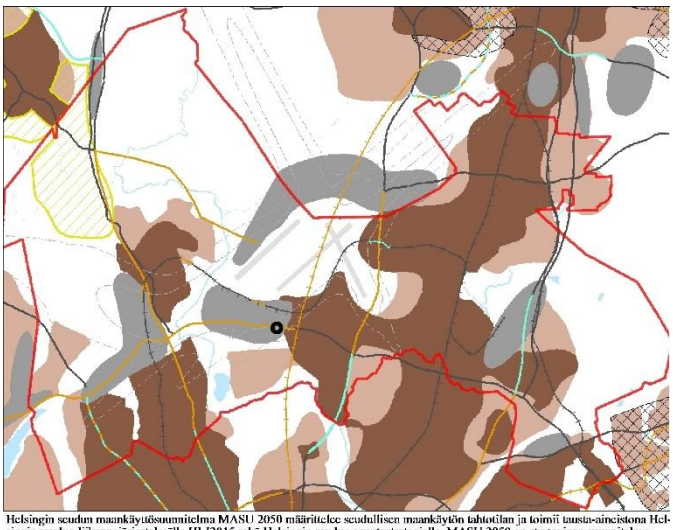
Ympäristöministeriö on vahvistanut Uudenmaan maakuntakaavan 8.11.2006, 1. vaihemaakuntakaavan 22.6.2010, 2. vaihemaakuntakaavan 30.10.2014 ja 3. vaihemaakuntakaavan 14.12.2012.

Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan MRL:ssä yli 4 000 k-m^2 suuruista vähittäiskaupan myymälää. Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alaraja auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskaupalle, jotka voivat perustelluista syistä kaupan laatu huomioiden sijoittua Vantaalla myös keskusta-alueiden ulkopuolelle, on maakuntakaavan mukaan

30 000 k-m^2. Maakuntakaavan mukaan muun erikoistavaran kaupan osalta seudullisen merkittävyyden koon alaraja on 10 000 k-m^2. Kaupan seudullisen merkittävyyden arvioimisessa on asiakokonaisuudessa tarkasteltava myös useamman myymälän muodostamaa myymäläkeskittymää.

Ansatie 1:n Motonet-kiinteistölle v. 2005 rakennettujen liiketilojen määrä on 5 539 k-m^2. Liiketilat ovat paljon tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa eikä kiinteistöllä sallita päivittäistavarakauppaa. Asemakaavamuutoksella ei lisätä liiketilojen määrää ja kiinteistöllä sallittavan kaupan laatu säilyy ennallaan. Kaavahanke on maakuntakaavojen mukainen.

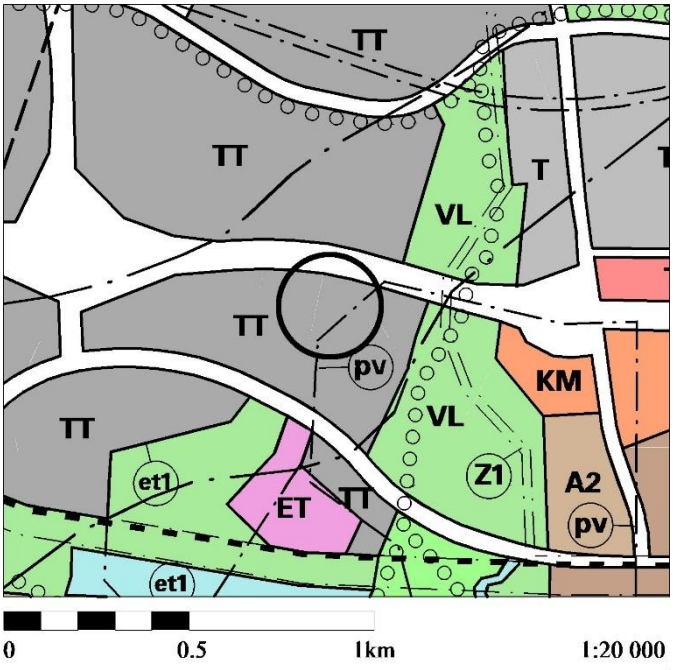
Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050



Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050 määrittelee seudullisen maankäytön tahtotilan ja toimii tausta-aineistona Helsingin seudun liikennejärjestelmälle HLJ2015 sekä Helsingin seudun asuntostrategialle. MASU 2050 on strateginen suunnitelma, joka osoittaa seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet. Yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti 80% uudesta asuntotuotannosta ohjataan seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle (kartan tummin ruskea vyöhyke). Vantaan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt suunnitelman 11.5.2015.

MASU 2050 määrittelee seudun tavoitteellista maankäyttöä ja toimii tausta-aineistona Helsingin seudun liikennejärjestelmälle HLJ2015 sekä Helsingin seudun asuntostrategialle. MASU 2050 on strateginen suunnitelma, joka osoittaa seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet. Seudulliset teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymät on soitettu harmaalla ( ). Vantaan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt suunnitelman 11.5.2015.

Yleiskaava



Ansatie 1:n kiinteistö on ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen aluetta (TT), joka sijaitsee L_{DEN} 55 – 60 dB lentomeluvyöhykkeellä 2 (m2). Alue varataan sellaisille tuotanto-, logistiikka-, varasto- ja varikkotoiminnoille, joita ei voida toiminnan aiheuttamien ympäristöhaittojen vuoksi sijoittaa muille työpaikka-alueille. Ansatien itäreuna on tärkeää pohjavesialuetta (pv).

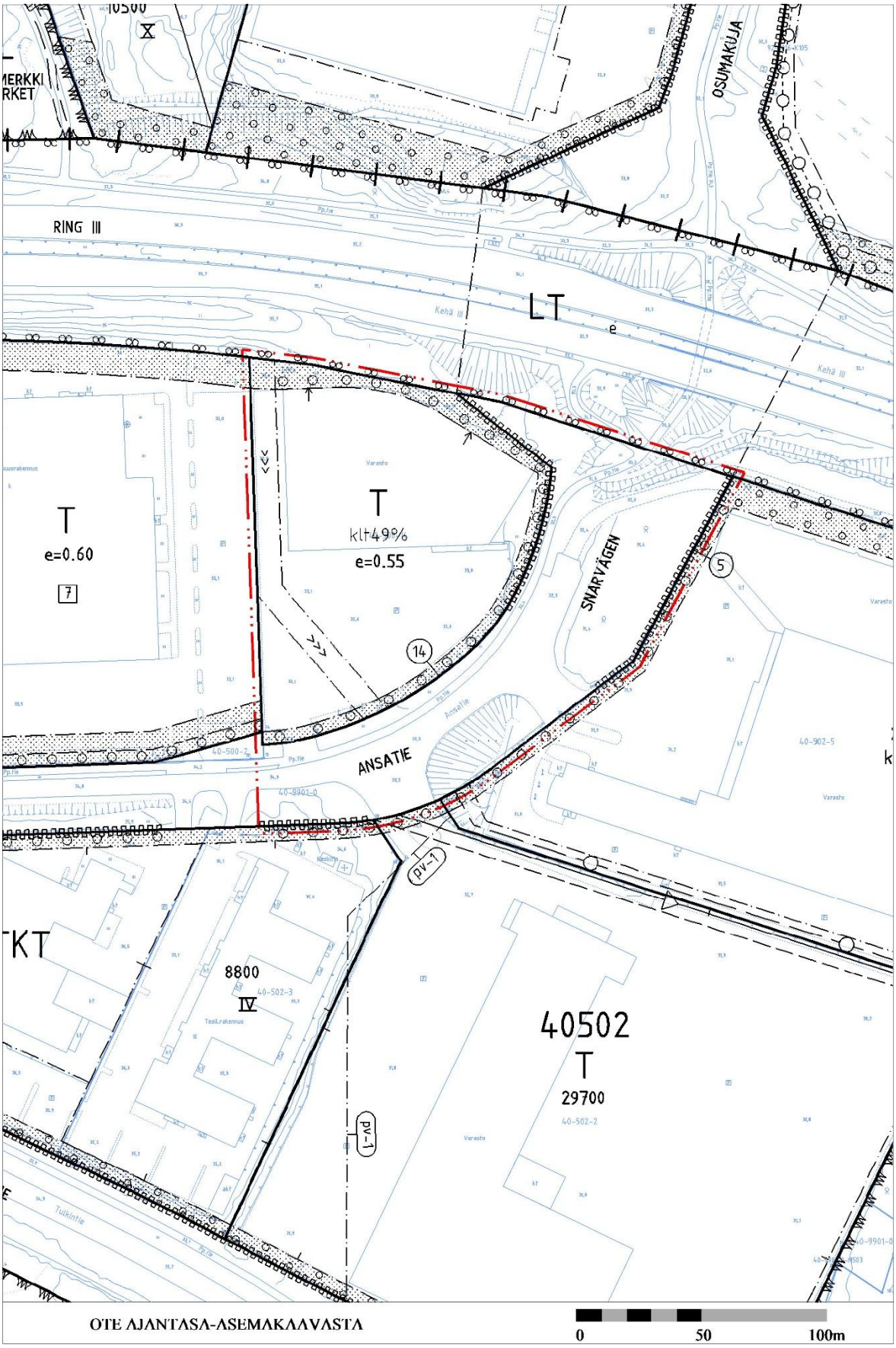
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009. Asemakaavamuutos mahdollistaa liike- (vain paljon tilaa vaativa erikoistavarakauppa, ei päivittäistavarakauppaa), varasto-, toimisto- sekä autojen korjaamo- ja huoltotilojen toteuttamisen Ansatie 1:en.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen ole perusteltu. Vähittäiskaupan suuryksikköä ei saa sijoittaa maakunta- tai yleiskaavan keskustatoiminnoille tarkoitetun alueen ulkopuolelle, ellei alue ole asemakaavassa erityisesti osoitettu tätä tarkoitusta varten. Ansatie 1:ssä on vuodesta 2005 alkaen ollut 5 539 k-m^2 kokoinen Motonet-myymälä. Kaavamuutoksen mukaisella maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia *(kts. 4.4.1 kohta "Kaupan sijoittuminen")* keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Alueelle sijoittuvat palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset.

Asemakaava

Ansatie 1:n kiinteistöllä on voimassa kaupunginhallituksen 16.8.2004 hyväksymä asemakaavamuutos nro 001849. Kiinteistö on osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T), jonka kokonaisrakennusoikeuden määrä tehokkuusluvulla e=0.55 on 7 435 k-m^2. Rakennusoikeudesta saa käyttää (kIt49%) noin 3 643 k-m^2 liike- ja toimistotiloja varten. Liiketilat saavat olla vain tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa varten eikä alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa. Ansatien katualueen osalla ovat voimassa asemakaavat nro 410500 (SM 17.5.1983), nro 511100 (YM 10.5.1989), nro 001400 (KV 18.5.1998), nro 001505 (KH 28.2.2000).

(Ote asemakaavakartasta on seuraavalla sivulla)


RING III
LT
e
OSUMAKUJA
T
e=0.60
7
T
kl+49%
e=0.55
SNARVÄGEN
5
14
ANSATIE
pv-1
8800
IV
40502
T
29700
pv-1
OTE AJANTASA-ASEMAKAAVASTA
0
50
100m

Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa asemakaavan laatimiseksi.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Ansatie 1:en on 11.6.2004 myönnetty poikkeamispäätös 4095-04-POP, mikä on ollut tuolloin vielä laadittavana olleen asemakaavamuutoksen nro 001849 mukainen.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Kaavamuutosta on hakenut Motonet Kiinteistöt Oy ja kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 14.3.2018. Kaavamuutos on tullut vireille 20.6.2018 numerolla 002397.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- vantaalaiset asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: kaupunginmuseo, kaupunkisuunnittelu, kiinteistöt ja asuminen, kuntatekniikan keskus, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyydestä ja niihin liittyvästä mielipiteiden kuulemisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä 11.8.2018, kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille ja naapureille sekä sähköpostilla viranomaisille. Kirjeet ja sähköpostit ovat sisältäneet 20.6.2018 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman.

Mielipiteiden kuulemisen (20.6.- 24.8.2018) yhteydessä saatiin 4 viranomaiskannanottoa sekä 1 mielipide. Muita mielipiteitä ei jätetty.

KGK Ansatie 2 Oy:llä, Fingrid Oyj:llä sekä Vantaan kaupunginmuseolla ei ollut huomautettavaa asemakaavamuutoksesta ja sen lähtökohdista. KGK Ansatie 2 pyytää lisäksi, että Ansatien katualueen suunnittelussa huomioidaan Oy Kaha Ab:n (Ansatie 2) varastopihan katuliittymän, jonka tulee olla rekkaliikenteelle sopiva, ja lumiportin liikennejärjestelyt.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia sekä Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski-ja pienjännitemaakaapeleita. Niiden mahdollisten siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY): Asemakaavamuutosaluetta palvelevat yleisen vesihuollon verkostoyhteydet sijaitsevat Ansatiellä. Suunnittelualueen kaakkoisreunalla sijaitsee kaksi yleisen hulevesiverkoston rummun lähtöpäätä. Mikäli jatkosuunnittelussa todetaan, että asemakaavamuutos edellyttää yleisen vesihuollon siirtoa, tulee johtosiirrot suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa. Suunnitelmat hyväksytetään HSY:llä.

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen.

Asemakaavan muutosehdotus asetetaan MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville ja kaupunkisuunnittelu pyytää siitä lausunnot.

3.3 ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2018 – 2021 strategia (Kv 11.12.2017):

Kaupunkia tiivistetään lähiluontoa vaalien. Nykyistä kaupunkirakennetta vahvistetaan resurssiviisaasti. Kaupunkikeskusten kehittämismahdollisuudet hyödynnetään rohkeasti ja kaupunkiympäristöistä ja asunnoista tehdään kansainvälisesti kilpailukykyisiä. Yrityksille on monipuolisia ja vetovoimaisia työpaikka-alueita. Ratkaisuissa ja päätöksenteossa turvataan talouden tasapainoa, lisätään kaupungin elinvoimaa ja vetovoimaa, edistetään asukkaiden hyvinvointia, ollaan edelläkävijöitä palvelujen kehittämisessä ja johdetaan uudistuen ja osallistuen.

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset (Kv 18.6.2018)

Nykyistä kaupunkirakennetta vahvistetaan ja täydennetään. Rakentamista ohjataan erityisesti joukkoliikenneyhteyksien varrelle ja olemassa olevan infrastruktuurin yhteyteen. Kaupungin omistaman maan kaavoittaminen on etusijalla. Kaavoituksella luodaan edellytyksiä vetovoimaisille yritys- ja työpaikka-alueille. Yritystoimintaa suunnataan alueille, joilla on parhaimmat edellytykset toiminnan harjoittamiseen ja jotka muodostavat muiden yritysten kanssa menestymisen mahdollisuuksia.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.
- Vihertehokkuuden käyttöönotto, minkä avulla osaltaan toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita.

MAL-tavoitteet:

Maankäyttöä, asuntotuotantoa ja liikennejärjestelmää ohjataan kokonaisuutena yhdyskuntarakennetta eheyttäen ja kestävää liikkumista edistäen.

Hulevesien hallinnassa on noudatettava Vantaan kaupungin hulevesiohjelmaa (Kh 11.5.2009).

Muut tavoitteet

Motonet Kiinteistöt Oy:n sekä Vantaan kaupungin tavoitteena on varmistaa nykyisen v. 2005 rakennetun vähittäiskaupan suuryksikön toiminta ja kehittäminen Ansatie 1:ssä sekä mahdollistaa Motonetin palvelukonseptin monipuolistaminen ja konttoritoimintojen keskittäminen Ansatielle.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Kaavamuutoksessa on tutkittu ratkaisu, joka mahdollistaa Ansatie 1:n nykyiseen rakennukseen v. 2005 toteutettujen paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan liiketilojen säilymisen kiinteistöllä sekä uuden toimistorakennuksen ja autojen korjaamo-, pesula- ja rengaspalvelutilojen rakentamisen nykyisen rakennuksen yhteyteen.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Motonet Kiinteistöt Oy:n tavoitteena on uudistaa Motonet Vantaa vastaamaan yrityksen nykyistä konseptia, johon nykyisen vähittäiskaupan lisäksi kuuluvat autojen korjaamo-, pesula- ja rengaspalvelut. Motonet-myymälöiden useissa toimipisteissä sijaitsevia konttoritoimintoja halutaan keskittää Ansatielle. Kiinteistölle tarvitaan em. uusille palvelu- ja toimistotiloille rakennusoikeutta lisää noin 1 085 k-m^2. Kumoutuvan asemakaavan mahdollistamasta rakennusoikeudesta on rakentamatta noin 1 900 k-m^2.

Lähtökohtana on Ansatie 1:en Kehä III:a vasten v. 2005 rakennetun Motonet-myymälärakennuksen ja sen eteläpuolelle toteutetun pysäköintialueen säilyminen nykyisillä paikoillaan. Kiinteistön länsirajan ja nykyisen rakennuksen välissä on n. 13 m levyinen kaistale, joten uusien toimitilojen rakentaminen nykyisen rakennuksen länsipuolelle ei ole mahdollista. Autojen huollon yms. palveluiden uudet tilat sijoittuvat nykyisen myymälärakennuksen eteläseinustalle. Uusi toimistorakennus, joka on nykyistä myymälärakennusta hieman korkeampi, on toiminnallisista ja kaupunkikuvallisista syistä perusteltua toteuttaa Ansatien ja Kehä III:n kulmaukseen nykyisen myymälärakennuksen yhteyteen sen itäpuolelle. Se edellyttää tontin laajentamista itään siten, että osa Ansatien katualueesta on liitettävä tonttiin. Ansatien pohjoista katuosuutta ei ole rakennettu ja se aiotaan tulevaisuudessa toteuttaa leveän katualuevarauksen itäreunaan, joten katualueen länsireunan liittäminen tonttiin on mahdollista. Tontiksi muuttuvan katuosuuden alla sijaitsevaa HSY:n viemäriä ei voi siirtää uudelle katualueelle, koska viemärin kaltevuudeksi jäisi tällöin vain noin 0,3% (3 promillea). Se edellyttäisi uutta pumppaamoa HSY:n putkiin, mitä HSY ei hyväksy kiinteistölähtöisissä hankkeissa. HSY:n vesi- ja viemäriputket jäävät rasitteiksi Ansatie 1:n laajennetun tontin itäosaan.

Tontti nykytilanteessa

Tontti kaavamuutoksen jälkeen

Kiinteistölle on v. 2005 rakennettu vain paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan liiketiloja 5 539 k-m^2, mikä on enemmän kuin nykyinen asemakaava sallii. Motonet-myymälä on kuitenkin asemoinut roolinsa vaikutuksineen alueen ja seudun palveluverkossa. Sillä ei ole paikallisesti tai seudullisesti haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Nykyinen vähittäiskauppa halutaan mahdollistaa kiinteistöllä ja muuttaa asemakaava siltä osin vastaamaan kiinteistön liiketilojen toteutunutta nykytilannetta. Ellei näin toimittaisi, asemakaavasta

aiheutuisi maanomistajalle kohtuutonta rajoitusta tai haittaa. Liiketilojen lisärakennusoikeudelle ei ole tarvetta.

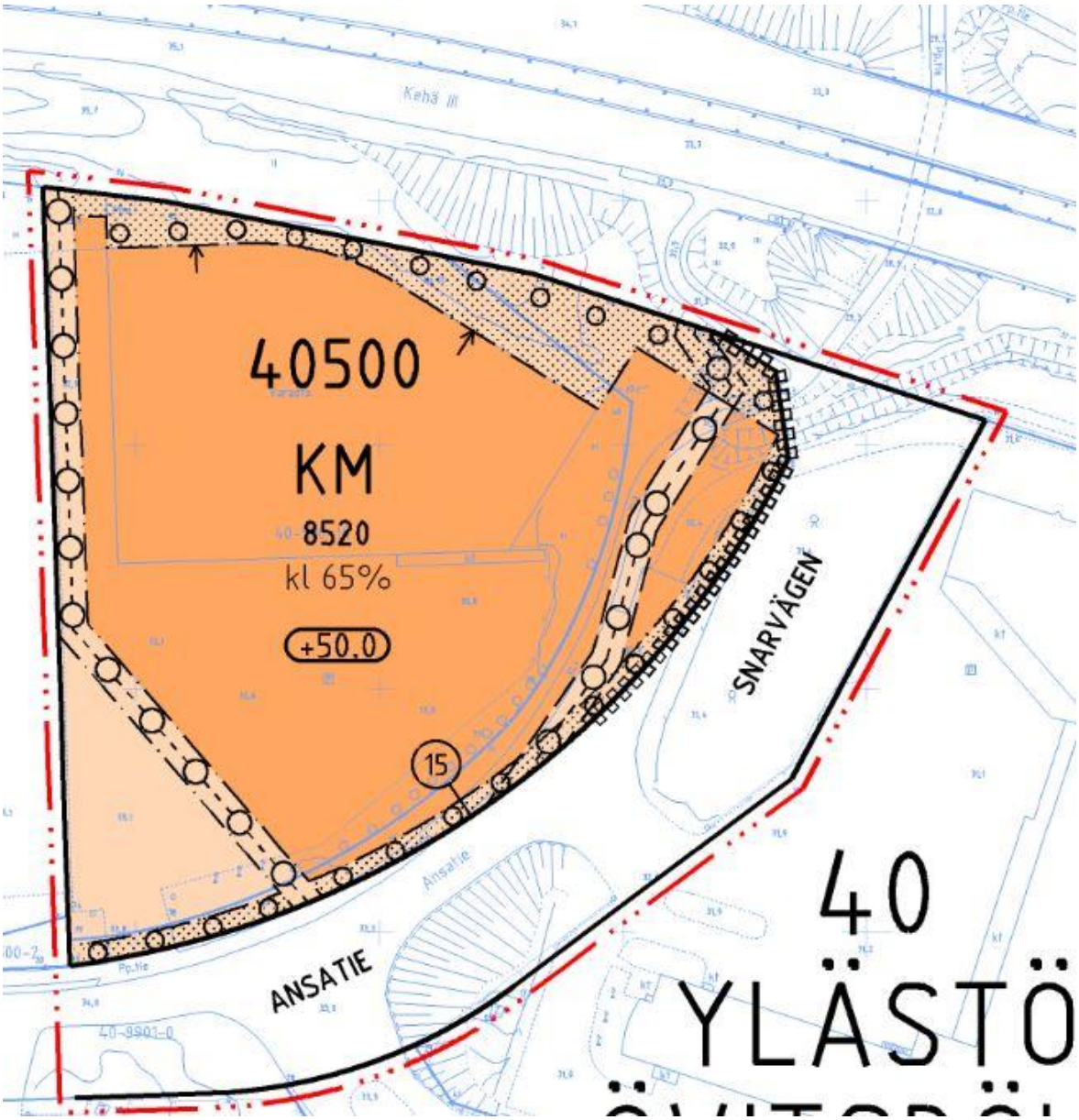
Luonnos tontin maankäytöstä kaavamuutoksen tilanteessa (Schauman Arkkitehdit oy)

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Korttelissa 40500 vuodesta 2005 toiminut Motonet-kiinteistö muutetaan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueesta (T) pääkäyttötarkoitukseltaan liikerakennusten korttelialueeksi (KM), jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Liikerakennusten kokonaisrakennusoikeus vastaa kiinteistölle jo toteutunutta liiketilojen määrää. Osa Ansatien katualueen länsireunasta muutetaan kortteliin 40500 muodostettavan KM-korttelialueen tontin 15 osaksi. Tontin laajennusalueelle sijoittuu uusi noin nelikerroksinen toimistorakennus.

Tontille ajetaan Ansatien kautta mutta ajoneuvoliittymiä ei sallita Kehä III:en rajoittuvalta Ansatien pohjoiselta osuudelta.



4.1.1 Mitoitus

Kaavamuutosalueen pinta-ala on n. 2,45 ha ja 1 085 k-m^2 lisärakennusoikeuden myötä uusi aluetehokkuus on e=0,35.

Vähittäiskaupan suuryksikön sallivan liikerakennusten korttelialueen KM pinta-ala on noin 1,68 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä tehokkuusluvulla e=0,55 on 7 435 k-m^2. Kaavamuutoksen mahdollistama uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 8 520 k-m^2 ja sen perusteella korttelitehokkuus e=0,51.

Auto- sekä polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät ovat:

- liiketilat ja toimistot 1 ap / 50 k-m²
- varastot ja muut 1 ap / 150 k-m²
- polkupyöräpaikkojen tarve määritellään rakennusluvan yhteydessä.

Katualueiden pinta-ala pienenee kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna 3 280 m^2.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavamuutoksessa on huomioitu ympäristön laatua koskevat tavoitteet. Kaavamuutoksen kokonaisratkaisulla, asemakaavamääräyksillä ja –merkinnöillä sekä niiden huomioimisella rakennuslupia myönnettäessä edistetään rakentamisen ja lähiympäristön hyvän laatutason toteutumista.

4.3 ALUEVARAUKSET

Valtaosa kaavamuutosalueesta on vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumisen sallivaa liikerakennusten korttelialuetta KM. Ansatie on katualuetta.

4.3.1 Korttelialueet

KM, Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön

Motonetin kiinteistöstä muodostetaan tontti nro 15. Rakennusten sallittu enimmäiskorkeus +50.0 mahdollistaa maanpinnan tasosta katsoen enintään nelikerroksisten rakennusten toteuttamisen ja vuodesta 2005 kiinteistölle rakennetun, vähittäiskaupan suuryksiköksi luokitellun Motonet-myymälän toiminnan jatkumisen nykyisellä paikallaan. Kiinteistölle saa liiketilojen lisäksi rakentaa varasto- ja toimistorakennuksia, autojen korjaamo- ja huoltotiloja sekä niiden yhdistelmiä. Toiminnot sopivat alueen yhdyskuntarakenteeseen ja lisäävät alueen monipuolisuutta.

Kokonaisrakennusoikeuden määrä kasvaa kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna 1 085 k-m^2, jotta kiinteistölle voidaan rakentaa uusi toimistorakennus sekä autojen korjaamo-, pesula- ja rengaspalvelutiloja. Vähittäiskaupan liiketilojen määräksi osoitetaan 65 % kokonaisrakennusoikeudesta (kl65%), mikä on sama kuin kiinteistölle toteutettujen nykyisten liiketilojen määrä. Koska kiinteistö ei sijaitse keskusta-alueella, päivittäistavarakaupan liiketilat kielletään.

Rakennusten ja uusien pihojen rakentamisessa on huolehdittava kaupunkikuvan kannalta keskeisiltä Kehä III:lta sekä Ansatieltä kiinteistölle avautuvista näkymistä. Avovarastointia pihoilla ei sallita. Rakennuksille on määrätty tarvittava ääneneristävyys lento- ja liikennemelua vastaan. Rakennuksen pääsisäänkäyntiä tulee korostaa ja sijoittaa polkupyöräpaikat sen yhteyteen. Koska kiinteistö on ns. tilaa vaativan erikoistavaran kauppa, jollaisissa ei tähän asti yleensä ole asioitu polkupyörillä, määritellään polkupyöräpaikkojen määrä rakennusluvan yhteydessä. Rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkeille.

Kehä III:a ja Ansatietä vasten osoitetut istutettavat puurivit tarvitaan jäsentämään kaupunkikuvaa ja ne säilyvät kaavamuutoksessa. Korttelialueella sijaitseville HSY:n maanalaisille vesi- ja viemäriputkille on muodostettu rasite maanalaisia johtoja varten varatulla alueen osalla Ansatien reunaan. Korttelialueen länsireunaan toteutunut hulevesiviemäri on myös merkitty putkirasitteeksi. Rakennettaessa ajoyhteyksiä, pysäköintialueita tms. rasitealueille, on putket suojattava painumiselta sellaisella ratkaisulla, joka mahdollistaa putkien helpon kunnossapidon.

Vantaan kaupungin arkkitehtuuriohjelmaa sekä hulevesiohjelmaa edistetään viherkerrointa sekä hulevesien hallintaa koskevilla kaavamääräyksillä. Ilmastonmuutosta hillitään myös sallimalla tontilla maalämmön hyödyntäminen sekä aurinkopaneelit ja muut energiaa säästävät ja tuottavat ratkaisut.

Korttelialueelle voidaan järjestää tonttiliittymät Ansatieltä mutta ei Kehä III:lta eikä siihen rajoittuvalta Ansatien pohjoiselta osuudelta. Kehä III:n liikenneturvallisuuteen vaikuttavien mainospylonien rakentamisesta on pyydettävä lausunto maantien tienpitäjältä.

4.3.2 Muut alueet

Liikenne- tai katualueet

Ansatie, jonka länsireunaa on kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna kavennettu kadun pohjois-osassa, on osoitettu katualueeksi. Ansatie 1:lle ei sallita tonttiliittymiä Ansatien pohjoisosalle Kehä III:n alitukseen liittyvien kadun ja kevyen liikenteen väylien järjestelyiden vuoksi.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista. Kaavamuutosta varten on laadittu selvitys hulevesien hallinnasta.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle tai rakennettavaksi asemakaavoitetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Alue on saavutettavissa joukkoliikenteellä. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

Vaikutusten arviointi on ollut osa kaavan laadintaa ja vaikutusten arviointia on tehty kaavoituksen eri vaiheissa. Arvioinnin tarkoituksena on tunnistaa kaavamuutoksen mahdollistaman maankäytön ja siihen liittyvien toimintojen merkittävät vaikutukset. Asemakaavamuutoksen vaikutukset on arvioitu kaupungin omana työnä. Viranomaisten lausunnot ja muiden osallisten kannanotot ovat osa vaikutusten arviointia.

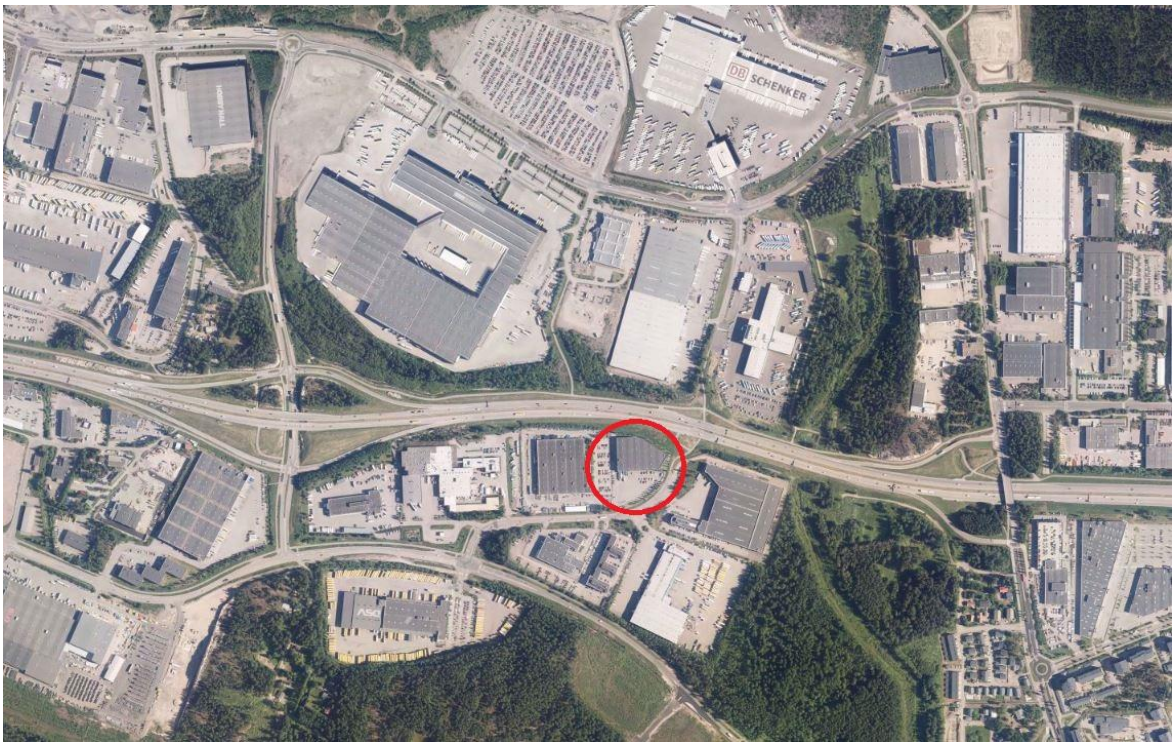
Mikäli Ansatie 1:n asemakaavaa ei muutettaisi, sen nykyinen käyttötarkoitus teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueena ja kokonaisrakennusoikeus säilyisivät ennallaan. Tällöin Motonet Kiinteistöt Oy ei voisi kehittää nykyisiä vähittäiskaupan toimintojaan eikä toteuttaa niihin tukeutuvia tarpeellisia tilojensa uudelleenjärjestelyjä ja laajennuksia autojen huolto- ja korjaamopalveluita sekä toimistotiloja varten Ansatie 1:ssä. Se aiheuttaisi kiinteistönomistajalle kohtuutonta rajoitusta ja haittaa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Yhdyskuntarakenne

Alue sijoittuu Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolelle Ylästön kaupunginosan asutuksen ja Kehä III:n väliin olemassa olevan katu- sekä kunnallistekniikan verkostojen piiriin. Alue on asemakaavoitettu suurista rakennuksista koostuvaksi teollisuus-, varasto- ja logistiikkapainotteiseksi työpaikka-alueeksi eikä kaavamuutos muuta tilannetta oleellisesti. Asemakaavamuutos ei myöskään muuta Ansatien lähialueelle rakennettujen liiketilojen määrää ja sijaintia yhdyskuntarakenteessa. Ansatie 1 sijaitsee olevassa yhdyskuntarakenteessa siihen tukeutuen.

Ansatie 1:n tonttia laajennetaan Ansatien katualueelle siten, että kadun länsireunassa kulkeva nykyinen kevyen liikenteen väylä siirretään uuden katualueen rajan mukaiseen paikkaan. Sillä ei ole vaikutusta Ansatie 1:stä kävelyetäisyydellä sijoittuvien Kehä III:n varren bussipysäkkien saavutettavuuteen eikä Kehä III:n ali suunnitellun Ansatien jatkeen tulevaan toteuttamiseen.



Ansatie 1 on osoitettu punaisella rinkulalla.

Kaupunkikuva

Kaavamuutos ei kumoutuvaan asemakaavan verrattuna oleellisesti muuta korttelialueiden rakennusaloja eikä rakennusten enimmäiskorkeuksia. Nykyisen myymälärakennuksen itäpäätyyn Kehä III:n ja Ansatien kulmaukseen rakennettava uusi toimistorakennus kohentaa ja jäsentää logistiikkarakennusten muodostaman alueen kaupunkikuvaa.

Yllä: Havainnekuva Ansatie 1:en rakennettavasta kiinteistöstä kaakon suunnasta.

Seuraava sivu: Havainnekuva Ansatie 1:en rakennettavasta kiinteistöstä idän suunnasta.

(Kuvat: Schauman Arkkitehdit Oy)

Asuminen

Kaavamuutosalueella ei ole asumista. Lähimmät asuinkorttelit sijaitsevat yli 600 m etäisyydellä Ansatie 1:stä länteen eikä kaavamuutoksella ole niihin suoria vaikutuksia.

Kaupan sijoittuminen, palvelut ja työpaikat

Maankäyttö- ja rakennuslaki määrittelee yli 4 000 k-m^2 suuruisen vähittäiskaupan myymälän vähittäiskaupan suuryksiköksi. Ansatie 1:n Motonet-kiinteistölle on v. 2005 toteutettu paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tiloja yhteensä 5 539 k-m^2, joten se muodostaa vähittäiskaupan suuryksikön. Kiinteistöllä ei sallita päivittäistavarakaupan tiloja. Paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tilojen on luontaista mm. kaupan laatu ja asiointitiheys huomioiden sijaita keskusta-alueiden ulkopuolella, jollainen kaavamuutosalue on. Asemakaavamuutos lisää kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna liiketilojen määrää 1 896 k-m^2 mutta vastaa kiinteistöllä jo vuodesta 2005 lähtien olevaa liiketilojen toteutunutta määrää. Uutta liiketilaa ei Ansatie 1:en siten ole mahdollista enää rakentaa.

Asemakaavamuutoksen lisärakennusoikeuden mahdollistamiin Ansatie 1:n Motonet-kiinteistön uusiin tiloihin, jotka eivät siis ole kaupan tiloja, tarvitaan nykyisten noin 40–50 työntekijän lisäksi noin 40–50 uutta työntekijää. Niistä autojen korjaamoon ja rengashuoltoon arvioidaan tulevan noin 10–12 henkilöä ja toimistorakennukseen noin 30–40 henkilöä.

Vähittäiskaupan myymäläkeskittymäksi katsotaan useasta erillisestä ja toisistaan lähietäisyydellä olevasta myymälästä muodostuva toiminnallisesti yhtenäinen kaupan aluekokonaisuus. Lähin toteutunut vähittäiskauppa on Ansatie 1:stä n. 400 m länteen Ansakuja 3:ssa sijaitseva KehäVeho Vantaa Hyötyajoneuvot, mille asemakaavassa vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupalle osoitetun liiketilan osuus on 5 208 k-m^2. Ansakuja 3:en KehäVeholle toteutunut rakennus on kooltaan 4 664 k-m^2, joten se on vähittäiskaupan suuryksikkö. Ansatie 1:n ja Ansakuja 3:n erottaa toisistaan kaksi pinta-alaltaan isoa kiinteistöä. Myymälät ovat etäällä toisistaan eivätkä ne muodosta toiminnallisesti yhtenäistä kokonaisuutta eivätkä näköyhteyttä toisiinsa. Myymälöiden ei katsota muodostavan vähittäiskaupan myymäläkeskittymää.

Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alaraja paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupalle, joka voi perustelluista syistä kaupan laatu huomioiden sijoittua Vantaalla myös keskusta-alueiden ulkopuolelle, on maakuntakaavan mukaan 30 000 k-m^2. Ansatie 1:n Motonet-kiinteistölle on kumoutuvassa asemakaavassa osoitettu rakennusoikeutta tilaa vaativan eri-

koistavaran kaupan liiketiloille 3 643 k-m^2 ja asemakaavamuutoksessa 5 539 k-m^2, joka vastaa kiinteistöllä jo vuodesta 2005 lähtien rakennettua liiketilojen määrää ja tilannetta. Ansatie 1 ei muodosta merkitykseltään seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä. Ansatie 1:en ja sen lähialueelle Caravellentien ja Tulkintien liittymän tuntumaan (Ansatie 1, Ansatie 5, Ansakuja 3, Tulkintie 29, Tuupakantie 23, Tuupakantie 32) on asemakaavoitettu teollisuus-, varasto- ja toimitilakiinteistöille liiketilaa yhteensä noin 36 500 k-m^2, jonka voi toteuttaa mm. paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppana. Siitä vähittäiskaupoiksi on Ansatie 1:en (Motonet) sekä Ansakuja 3:en (KehäVeho) rakennettu yhteensä 10 203 k-m^2, joka ei ylitä seudullisen merkittävyyden alarajaa. Muut on rakennettu tukkukaupan tai logistiikkapalveluiden kiinteistöiksi, joten ne eivät ole vähittäiskauppoja. Niistä Ansatie 5 sijaitsee noin 200 m Ansatie 1:stä länteen ja kiinteistöjen välissä on Ansatie 3, jolle ei ole asemakaavoitettu rakennusoikeutta liiketiloille. Asemakaavamuutoksen myötä Ansatie 1:n ja Ansatie 5:n rakennusoikeuden määrä liiketiloille on yhteensä 12 476 k-m^2, joka ei ylitä seudullisen merkittävyyden alarajaa.

Caravellentien ja Tulkintien liittymän eteläpuolella Mustikkamäentien alueella noin 600 m etäisyydellä Ansatie 1:stä lounaaseen on asemakaavoitetuille mutta rakentamattomille teollisuus- ja varastorakennusten kortteleille 40503 ja 40506–40508 osoitettu rakennusoikeutta myös liiketiloille yhteensä noin 2 400 k-m^2. Liiketilojen rakennusoikeuden käyttötarkoitusta ei kaupan laadun osalta ole määritelty tai rajoitettu.

Maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää, että vähittäiskaupan suuryksikköä ei saa sijoittaa maakunta- tai yleiskaavan keskustatoiminnoille tarkoitetun alueen ulkopuolelle, ellei alue ole asemakaavassa erityisesti osoitettu tätä tarkoitusta varten. Tämä koskee myös olemassa olevan vähittäiskaupan myymälän laajentamista tai muuttamista vähittäiskaupan suuryksiköksi, vähittäiskaupan suuryksikön laajentamista sekä sellaista myymäläkeskittymää, joka vaikutuksiltaan on verrattavissa vähittäiskaupan suuryksikköön. Ansatie 1:n lähialueelle asemakaavoitettuja liiketiloja ei ole erityisesti osoitettu vähittäiskaupan suuryksiköitä varten. Mikäli lähialueen kiinteistöjen liiketiloja muutettaisiin nykyisten asemakaavojen puitteissa rakennusluvilla vähittäiskaupoiksi, kullekin kiinteistölle toteutettavan myymälän tulisi olla kooltaan enintään 4 000 k-m^2, jotta niistä ei erillisinä muodostuisi vähittäiskaupan suuryksiköitä. Tämä ja Ansatie 1:n asemakaavamuutos huomioiden Caravellentien jaTulkintien liittymään tukeutuvalle alueelle, ml. rakentamaton Mustikkamäentien alue, voisi nykyisen kiinteistöjaon, rakennuskannan ja teoreettisen tarkastelun perusteella muodostua useasta myymälästä koostuva enintään yhteensä noin 24 900 k-m^2 kokoinen vähittäiskauppojen alue. Mikäli ne toteutuisivat paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppoina, niistä ei kokonaisuutena muodostuisi vähittäiskaupan suuryksiköksi tulkittavaa myymäläkeskittymää. Maakuntakaavan mukaan muun erikoistavaran kaupan osalta seudullisen merkittävyyden koon alaraja on 10 000 k-m^2. Ansatie 1:n Motonet-kiinteistö ei ole nyt, eikä asemakaavamuutoksenkaan myötä voi olla, muun erikoistavaran kauppa, joten asemakaavamuutoksella ei ole vaikutusta muun erikoistavaran kauppaan. Ansatie 1:n Motonet-kiinteistön nykyisten jo rakennettujen liiketilojen osoittaminen asemakaavalla vähittäiskaupaksi (KM) rajoittaa mahdollisuuksia muuttaa alueen muiden kiinteistöjen liiketiloja vähittäiskaupan tiloiksi.

Lähialueen kiinteistöt, joille on asemakaavoitettu myös liiketilaa, ovat pinta-alaltaan isoja ja ne sijaitsevat noin 1,3 km pituisella alueella Tulkintien ja Tuupakantien varrella keskittyen Caravellentien liittymän tuntumaan. Ansatie 1 on niistä erillään. Alueelle ei muodostu yhtä yksiselitteisesti selkeää toiminnallista kokonaisuutta ja sen mukaista yhtä myymäläkeskittymää. Ansatie 1:n suunniteltu maankäyttö on liiketilojen osalta alueella jo vuodesta 2005 lähtien olleen tilanteen mukaista ja Motonet-kiinteistö on asemoinut roolinsa vaikutuksineen alueen ja seudun palveluverkossa. Asemakaavamuutoksella ei ole vaikutusta kaupan nykyiseen toteutuneeseen palveluverkkoon eikä asiointimatkojen pituuteen ja tiheyteen. Suunnitellulla maankäytöllä ei ole paikallisesti tai seudullisesti haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Asemakaavamuutos edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset siten mahdollisimman

vähäiset. Alueelle sijoittuvat palvelut ovat saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.

Taloudelliset vaikutukset

Kaavoitettava alue sijaitsee nykyisessä yhdyskuntarakenteessa ja hyvien yhdyskuntateknisten verkostojen alueella, mikä on yhdyskuntataloudellisten kustannusten kannalta edullisempaa kuin uuden, yhdyskuntarakenteesta irrallisen alueen toteuttaminen.

Ansatie 1:n tonttia laajennetaan Ansatien katualueelle siten, että kadun länsireunassa kulkeva nykyinen kevyen liikenteen väylä ja sen alla olevat tietoliikenne- yms. kaapelit sekä sähkökaappi siirretään uuden katualueen rajan mukaiseen paikkaan. Katualueesta tontiksi muuttuvalla alueella on myös HSY:n vesi- ja viemäriputkia, joita on siirrettävä uuden toimistorakennuksen takia noin 40 m pituiselta osuudelta hieman idemmäksi. Kustannusarvio kevyen liikenteen väylän muutosten osalta on noin 105 000 € ja HSY:n putkien siirron osalta 55 000 €. Kevyen liikenteen väylän sekä HSY:n putkien siirroista aiheutuvista kustannuksista vastaa Motonet Kiinteistöt Oy.

Kaavamuutoksen pitkän aikavälin taloudellisten hyötyjen on katsottu ylittävän kaavamuutoksen toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavamuutosalue ei ole Pakkalan ja Ylästön asutuksen käytössä olevaa naapurustoa tai aluetta eikä kaavamuutos siten aiheuta vaikutuksia sosiaaliseen ympäristöön.

Virkistys

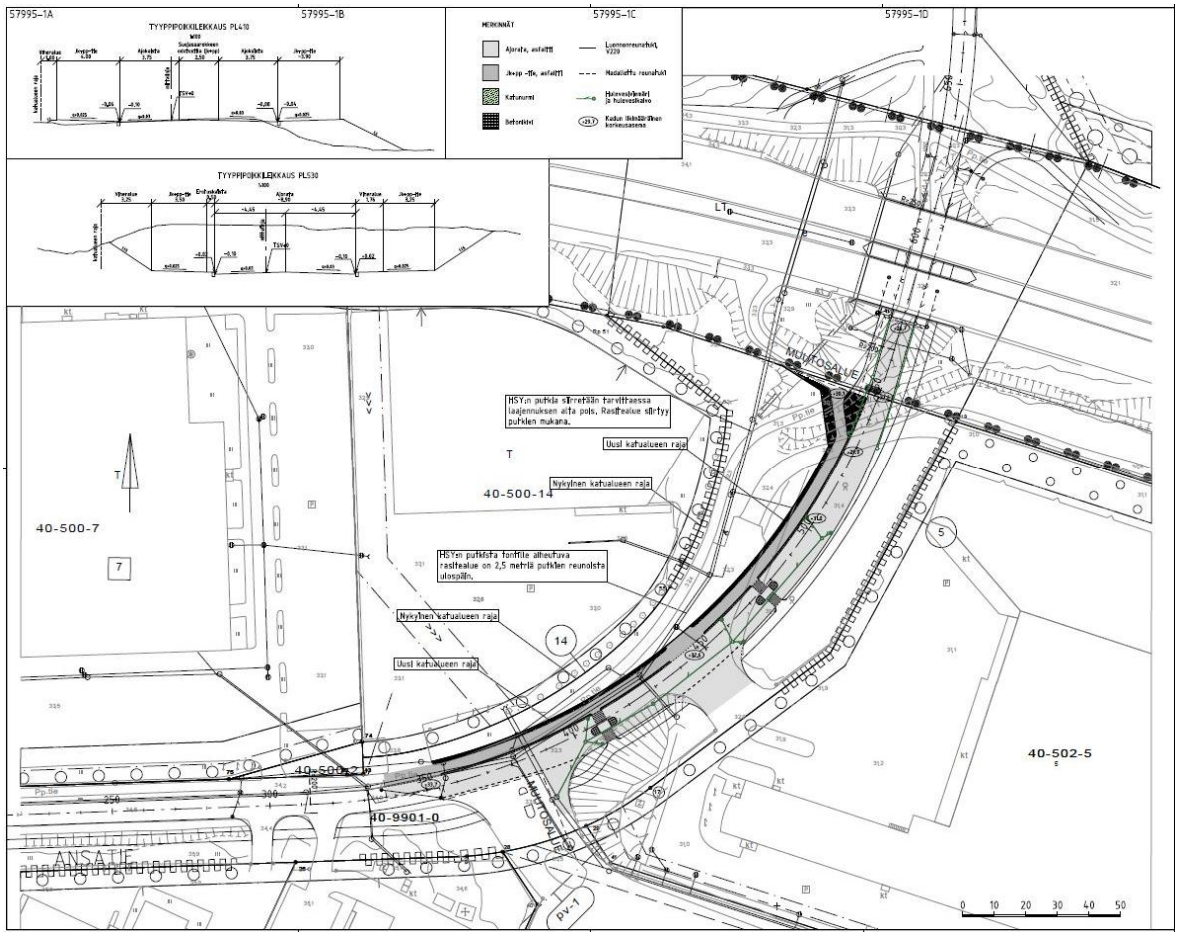
Kaavamuutos ei muuta virkistysalueita eikä vaikuta lähialueen virkistysalueverkostoon.

Liikenne

Ansatiellä on tällä hetkellä Kehä III:n alittava yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie, mutta lopullisen katusuunnitelman mukaan koko katu alittaisi Kehä III:n. Kadun alitus ei aiheudu kaavamuutoksesta eikä alituksen rakentamisen ajankohta ole tiedossa. Ansatie 1:n tonttia laajennetaan Ansatien katualueelle siten, että kadun länsireunassa kulkeva nykyinen kevyen liikenteen väylä siirretään uuden katualueen rajan mukaiseen paikkaan. Ansatien asemakaavoitettu katualue pienenee 3 280 m^2. Muille välittömille muutoksille katualueella ei kaavamuutoksesta johtuen ole tarvetta.

Korttelialueiden kokonaisrakennusoikeuden määrä kasvaa 1 085 k-m^2 ja käyttötarkoitus muuttuu kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna mutta ne säilyvät liiketilojen osalta v. 2005 rakennetun tilanteen mukaisina. Kaavamuutoksella ei siten ole olennaisia vaikutuksia niiden perusteella muodostuviin liikennemääriin. Motonet-kiinteistöllä on nykytilanteessa yhteensä 180 autopaikkaa ja kaavamuutoksen jälkeen noin 221 autopaikkaa.

Ansatien pohjoisosan länsireunan kaistaleen liittäminen Ansatie 1:n tontin osaksi ei heikennä Ansatie 2:n tonttiliittymien toimivuutta eikä Ansatien tulevaa toteuttamista Kehä III:n ali läpiajoyhteydeksi Osumakujan kautta Tikkurilantielle.



Alustava suunnitelma Ansatien muutoksista ja jatkeesta Kehä III:n ali (Ramboll Finland Oy)

Vesihuolto

Kaavamuutoksesta johtuen Ansatien katualueen länsireunasta muutetaan noin 240 metrin matkalta 3 280 m^2 kokoinen kaistale osaksi Ansatie 1:n tonttia. Ko. kaistaleella kulkee HSY:n jätevesiviemäri 315 M (rak. 2011) ja vesijohto 225 M (rak. 2011), jotka ovat osa Ansatien alla kulkevia putkia. Tontiksi muuttuvalla alueella viemärin ja vesijohdon päälle on suunniteltu pysäköintialue. Uusi toimistorakennus tulee paikoin niin lähelle jäteveden runkoviemäriä sekä vesijohtoa, että niitä on siirrettävä noin 40 m pituiselta osuudelta. Viemäriä ei voi siirtää uudelle katualueelle, koska viemärin kaltevuudeksi jäisi tällöin vain noin 0,3% (3 promillea). HSY:n putkille varataan riittävä rasitealue Ansatie 1:n laajennetun tontin itäosaan. Motonet kiinteistöt Oy toteuttaa vesihuollon siirron HSY:n hyväksymien suunnitelmien mukaisesti ja vastaa aiheutuvista kustannuksista. Maanalaisia johtoja varten varattu alueen osa on toteutettava siten, että putkien painuminen on estetty ja putkien kunnossapito on mahdollista tehdä helposti.

Kaavamuutosalueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää/imeyttää tontilla ja yleisillä alueilla ennen niiden johtamista yleisiin hulevesiviemäreihin. Lähtökohtana on, ettei kaavamuutosalueen hulevesimäärien virtaama tontin ulkopuolelle lisäänny eikä äärevöidy nykytilanteesta. Ramboll Finland Oy on laatinut alustavan suunnitelman kaavamuutosalueen hulevesien viivyttämisestä tontilla.

Suunnitelman mitoitus on laskettu Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamallin (julkaistu 2014) mukaan. Laskennassa on huomioitu uusien tonttirajojen sisällä syntyvä hulevesi ennen ja jälkeen laajennuksen:
$Q=A*i*\Psi$

Sateen rankkuus i=150 l/s/ha
Valumakertoimet Ψ ohjeesta "Katu 2002"
Sateen kesto 10 min

Virtaama ennen laajennusta

	Ala ennen [m2]	Valumakerroin Ψ	Q [l/s]
Rakennus	5162	0,9	69,7
Asfaltti	6268	0,8	75,2
Laatoitus	0	0,8	0,0
Sora	0	0,3	0,0
Nurmi	1024	0,1	1,5
Pensaat	1063	0,1	1,6
Kallio	0	0,4	0,0
Asfaltti (tontin laajennusosa)	935	0,8	11,2
Sora (tontin laajennusosa)	200	0,3	0,9
Viheralue (tontin laajennusosa)	2139	0,2	6,4
		Virtaama Q yht=	166,6

Virtaama laajennuksen jälkeen

	Ala jälkeen [m2]	Valumakerroin Ψ	Q [l/s]
Rakennus	6445	0,9	87,0
Asfaltti	6497	0,8	78,0
Laatoitus	364	0,8	4,4
Sora	902	0,3	4,1
Nurmi	775	0,1	1,2
Pensaat	1489	0,1	2,2
Kallio	327	0,4	2,0
		Virtaama Q yht=	178,8

Tontilla viivytettävä hulevesimäärä:
Virtaama Q=178,8-166,6=12,2 l/s
Viivytysaltaan tilavuus V=12,2 l/s*10*60 s=7320 l = 7,3 m^3

Ympäristöhäiriöt

Valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 on päiväajan enimmäismelutason ohjearvo LAeq liike- ja toimistohuoneille 45 dB.

Kaavamuutosalue on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen lentomeluvyöhykkeellä, jolla melutaso L_{DEN} on 55–60 dB. Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen perusteella se edellyttää toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 32 dB.

Vantaan nykytilanteen liikennemääristä on vuoden 2011 liikennetiedoilla tehty Vantaan kaupungin ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys 2012. Sen perusteella Kehä III:n liikenteen aiheuttaman melun päiväajan keskiäänitaso LAeq 7–22 kahden metrin laskentakorkeudella on Ansatie 1:n pohjois- ja koillisosassa enimmillään 70- 75 dB ja Ansatien länsireunassa 60–70 dB. Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaan sallittava liike- ja toimistotilojen sisämelun keskiäänitason päiväohjearvo $L_{Aeq7\text{-}22}$ on 45 dB. Siten tieliikenteen enimmäismelutaso 75 dB edellyttäisi liike- ja toimistotilojen ulkovaipan ääneneristävyyttä DL 30 dB.

Kaavamuutosalueen merkittävin ympäristöhäiriö aiheutuu Kehä III:n liikennemelusta. Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen perusteella rakennusten ulkovaipan ääneneristävyyden kannalta lentoliikenteen melu on kuitenkin mitoittava, mikä huomioidaan kaavamääräyksissä toimisto- yms. hiljaisten työtilojen ulkokuoren ääneneristysvaatimuksena 32 dBA. Tieliikenteen aiheuttama melu tai pienhiukkaset eivät edellytä niiden erityistä huomioimista asemakaavassa. Kaavamuutos ei muuta alueen ympäristöhäiriöiden tilannetta kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille ja Ansatien pohjoisosan jatkeen tulevan toteuttamisen myötä rakentuville alueille, eikä sillä ole vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke hyödyntää olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on nykyisin pääosin rakennettua pintaa ja osin kasvipäällysteistä pintaa. Rakennetun pinnan osuus kasvaa alueen rakentumisen johdosta nykyisestä, minkä seurauksena hulevesien muodostuminen lisääntyy. Kaavamuutosalueella muodostuvia hulevesiä tulee uusien kaavamääräysten mukaan viivyttää/imeyttää tontilla ennen niiden johtamista hulevesiviemäriin, jotta tontilta pois lähtevien hulevesimäärien virtaamat eivät kasva nykytilanteesta. Kaavamuutoksen uudet kaavamääräykset edellyttävät hulevesien viivyttämistä ja hallintaa tontilla kumoutuvaa asemakaavaa ja nykytilannetta paremmin, mikä vaikuttaa tontilta poisjohdettavien hulevesien laatuun ja määrään positiivisesti.

Rakennusluvan yhteydessä tulee laatia tarkempi hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Keskeiset vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta aiheutuvat rakentamisesta, rakennusten käytöstä ja ylläpidosta sekä liikenteestä kiinteistöille. Näiden osalta kaavamuutos ei oleellisesti muuta tilannetta kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna. Kaavamuutos mahdollistaa nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen tukeutuvan alueen rakentumisen, mikä on ilmanmuutoksen kannalta parempi vaihtoehto kuin täysin uuden rakennusalueen muodostaminen ja toteuttaminen yhdyskuntarakenteesta irrallaan olevaan neitseelliseen luonnonympäristöön.

Vantaan kaupungin arkkitehtuuriohjelmassa 2015 yhtenä tavoitteena on vihertehokkuuden käyttöönotto. Vihertehokkuus-menetelmän avulla luodaan viihtyisää elinympäristöä ja toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Menetelmää on testattu asemakaavoituksessa vuodesta 2016 lähtien Ilmastonkestävä kaupunki -hankkeessa luodulla ja Vantaalle muokatulla laskurilla. Vihertehokkuudella tarkoitetaan vihreän ja läpäisevän pinnan painotettua määrää alueella (tontti tai kortteli). Kaavamuutoksen kaavamääräyksissä edellytetään Motonetin tontin toteuttamiselta viherkerrointa 0,6. Asemakaavavaiheen laskelman perusteella korttelin / tontin vihertehokkuusvaatimuksen tavoitetaso 0,6 on saavutettavissa. Vihertehokkuustuloskortti on kaavaselostuksen lopussa liitteenä.

Kaavamääräyksissä mahdollistetaan myös maalämmön käyttö sekä edellytetään, että aurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Lento- sekä tieliikenteen melu on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöt on otettu VAT:n mukaisesti huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy toteuttamissopimus.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Broman Group Oy (Motonet yms.):	Eero Broman	
	Ari Laamanen	
	Juha Schreck	
Schauman Arkkitehdit Oy:	Tuomas Mikkola	
	Janne Helin	
Ramboll Finland Oy:	Taneli Ratilainen	
Vantaan kaupunki:		
Kaupunkisuunnittelu:	Anitta Pentinmikko	aluearkkitehti (→31.10.2018)
	Merja Häsänen	aluearkkitehti, va. (1.11.2018→)
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Vuokko Rova	suunnitteluavustaja
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
Kuntatekniikan keskus :	Harri Keinänen	suunnitteluinsinööri, vesihuolto
	Paula Luomala	suunnitteluinsinööri, vesihuolto
	Mikko Kettunen	alueinsinööri
	Jarmo Pajunen	liikenneinsinööri
Ympäristökeskus:	Ari Pietilä	ympäristösuunnittelija
Kiinteistöt ja asuminen:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Jukka Köykkä	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI, Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Vantaalla, 10. päivänä joulukuuta 2018.

Jukka Köykkä	Merja Häsänen
kaavasuunnittelija	aluearkkitehti, va.

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa **Täyttämispvm**		19.11.2018
Kaavan nimi	002397 Ylästö 40 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	20.06.2018
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002397
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	2,4534	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	2,4534

Ranta-asemakaava

Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

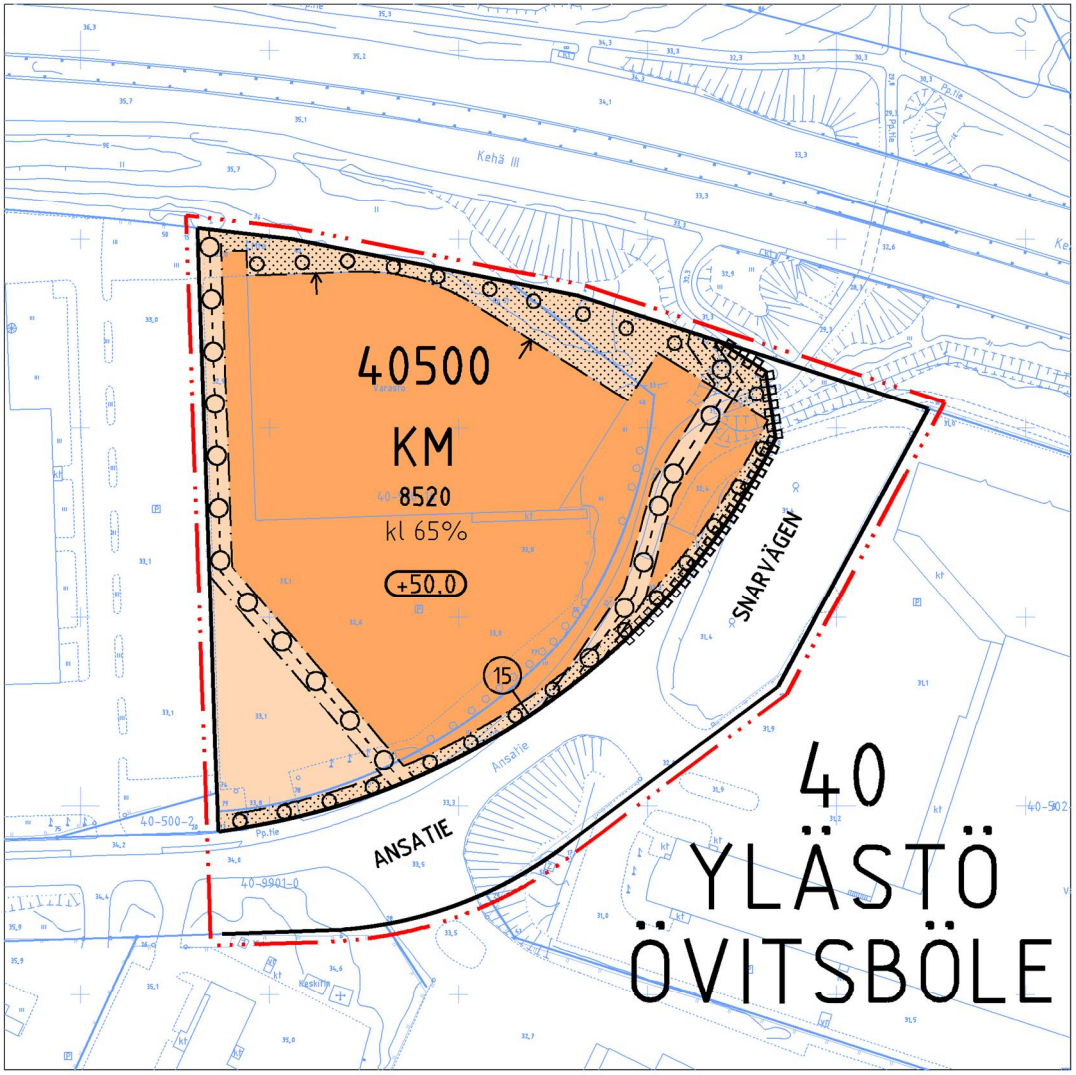
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,4534**	**100,0**	**8520**	**0,35**	**0,0000**	**1085**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	1,6797	68,5	8520	0,51	1,6797	8520
T yhteensä	0,0000		0		-1,3517	-7435
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,7737	31,5	0		-0,3280	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

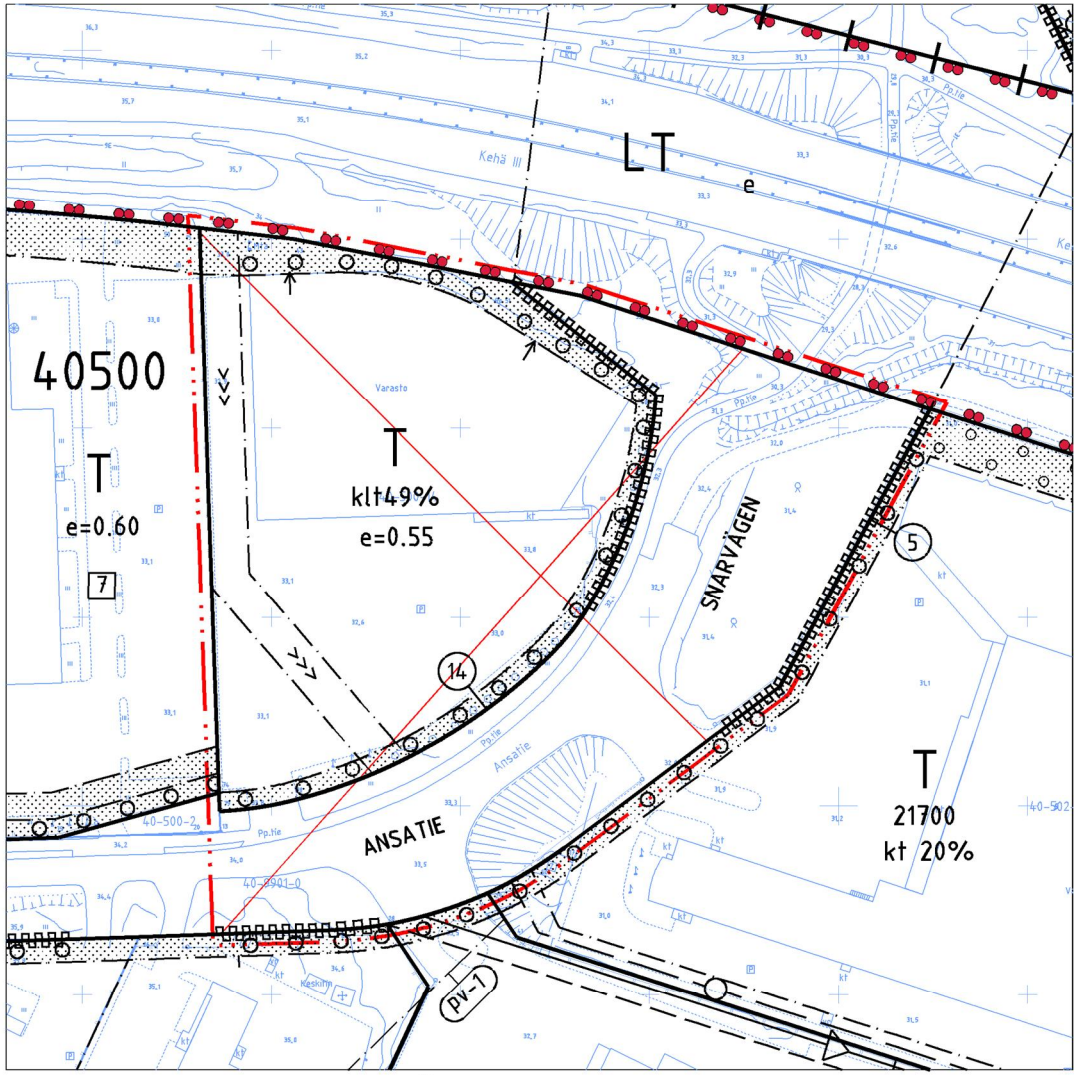
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,4534**	**100,0**	**8520**	**0,35**	**0,0000**	**1085**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	1,6797	68,5	8520	0,51	1,6797	8520
KM	1,6797	100,0	8520	0,51	1,6797	8520
T yhteensä	0,0000		0		-1,3517	-7435
T	0,0000		0		-1,3517	-7435
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,7737	31,5	0		-0,3280	0
Kadut	0,7737	100,0	0		-0,3280	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS



POISTETTAVAT MERKINNÄT

0 50 100m

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
002397	10.12.2018	686496, 687496 1 / 2

Vantaan kaupunki

ANSATIE 1

Kaupunginosa 40, Ylästö

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 40500
sekä katualuetta.

Tonttijako ja tonttijaon muutos
Osa korttelia 40500.

1:2000

Vanda stad

SNARVÄGEN 1

Stadsdel 40, Övitsböle

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 40500
samt gatuområde.

Tomtindelning och ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 40500.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

— · · · — 3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

KM **Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.**

Alueelle saa rakentaa liike-, varasto- ja toimistorakennuksia, autojen korjaamo- ja huoltotiloja sekä niiden yhdistelmiä.

Vähittäiskaupan liiketilat saavat olla vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan liiketiloja.

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja.

Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Kehä III:n ja Ansatien suunnista.

Tonttia ei saa käyttää avovarastointiin.

Tontti tulee rajata Kehä III:n ja Ansatien puolelta kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Rakennuksesta ja tonttia rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus.

Tontin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,6. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Tontilla voidaan hyödyntää maalämpöä.

Aurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Hulevedet tulee viivyttää tontilla.

Maanalaisia johtoja varten varattu alueen osa on toteutettava siten, että putkien painuminen on estetty ja putkien kunnossapito on mahdollista tehdä helposti.

Rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkeille.

Jalankulkualueet on kivettävä ja rajattava upotetuilla reunakivillä muista piha-alueista.

Liikkeen pääsisäänkäyntiä tulee korostaa.

Liike- ja toimistotilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.

Lastauskatokset saavat ulottua rakennusalan ulkopuolelle.

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.

På området får byggas affärs-, lager- och kontorsbyggnader, reparationsverkstads- och underhållslokaler för bilar samt kombinationer av dessa.

Affärslokalerna för detaljhandel får enbart vara affärslokaler för specialvaror som kräver mycket utrymme.

Butikslokaler för dagligvaror får inte placeras i området.

Kvartersområdet ska byggas så att det byggnadssätt och den arkitektur som används håller hög klass. Särskilt vyerna från Ring III och Snarvägen ska tas i beaktande.

Tomten får inte användas för öppen lagring.

Tomten ska avgränsas mot Ring III och Snarvägen med urbana konstruktioner och planteringar som stadsbildsmässigt och arkitektoniskt håller hög klass. Byggnaden och de konstruktioner som avgränsar tomten samt underhållsområdenas och soprummens konstruktioner ska utgöra en sammanhängande helhet i stadsbilden.

Tomtens gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstal 0,6. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Jordvärme kan utnyttjas på tomten.

Solpaneler och andra energisparande och -producerande ska gynnas.

För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten. Dagvattnet ska fördröjas på tomten.

Den områdesdel som reserverats för underjordiska ledningar ska anläggas på ett sätt som förhindrar ledningarna att sätta sig i marken och gör det enkelt att utföra underhåll av ledningarna.

Från byggnaden ska en smidig och trygg gångförbindelse till hållplatser för kollektivtrafik ordnas.

Fotgångarområdena ska stenläggas och med infällda kantstenar avgränsas från de andra gårdsområdena.

Affärens huvudingång ska framhävas.

Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och trafikbuller ska i affärs- och kontorslokalers ytterhölje vara minst 32 dB.

Lastplatserna som är försedda med tak får nå utanför byggnadsområdet.

Mainoslaitteiden sijoittelussa ja rakenteissa tulee erityisesti ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat.	Vid placeringen och konstruktionen av reklamanläggningar ska särskild hänsyn till stadsbildaspekter tas.
Maantiealueen viereinen mainos- ja informaatiopyloni ei saa aiheuttaa haittaa maantien liikenneturvallisuudelle. Pylonin pystyttämisestä on pyydettävä lausunto maantien tienpitäjältä.	Reklam- och informationspylonen intill landsvägsområdet får inte äventyra trafiksäkerheten på landsvägen. För att resa pylonen ska ett utlåtande skaffas av landsvägens väghållare.
Auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät: Liiketilat ja toimistot 1 ap / 50 k-m² Varastot ja muut 1 ap / 150 k-m²	Minimiantalet bil- och cykelplatser: Affärslokaler och kontor 1 bp / 50 km²-vy Lager och övrigt 1 bp / 150 km²-vy
Polkupyöräpaikkojen tarve määritellään rakennusluvan yhteydessä.	Behovet av cykelplatser bestäms i samband med bygglovet.
Polkupyöräpaikat sijoitetaan pääsisäänkäynnin yhteyteen. Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.	Cykelplatser ska placeras vid huvudingången. Av cykelplatserna ska minst hälften vara väderskyddade och ha möjlighet till ramlåsning.
Autopaikat tulee jäsentää runkopuin ja pensain enintään 40 autopaikan yksiköiksi.	Bilplatserna ska delas in med hjälp av stamträd och buskar i enheter på högst 40 bilplatser.
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
Osa - alueen raja.	Gräns för delområde.
Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.	Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
40 Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
YLÄS Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
40500 Korttelin numero.	Kvartersnummer.
ANSATIE Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
8520 Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
kl 65% Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää liiketiloja varten.	Beteckningen anger hur många procent av den tillåtna byggnadsrätten som får användas för affärslokaler.
+50.0 Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.	Högsta höjd för byggnads vattentak.
Rakennusala.	Byggnadsyta.
Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.
Istutettava alueen osa.	Del av område som bör planteras.
Säilytettävä / istutettava puurivi.	Trädrad som skall bevaras / planteras.
Katu.	Gata.
Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	Del av område reserverad för underjordisk ledning.
Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.
TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.

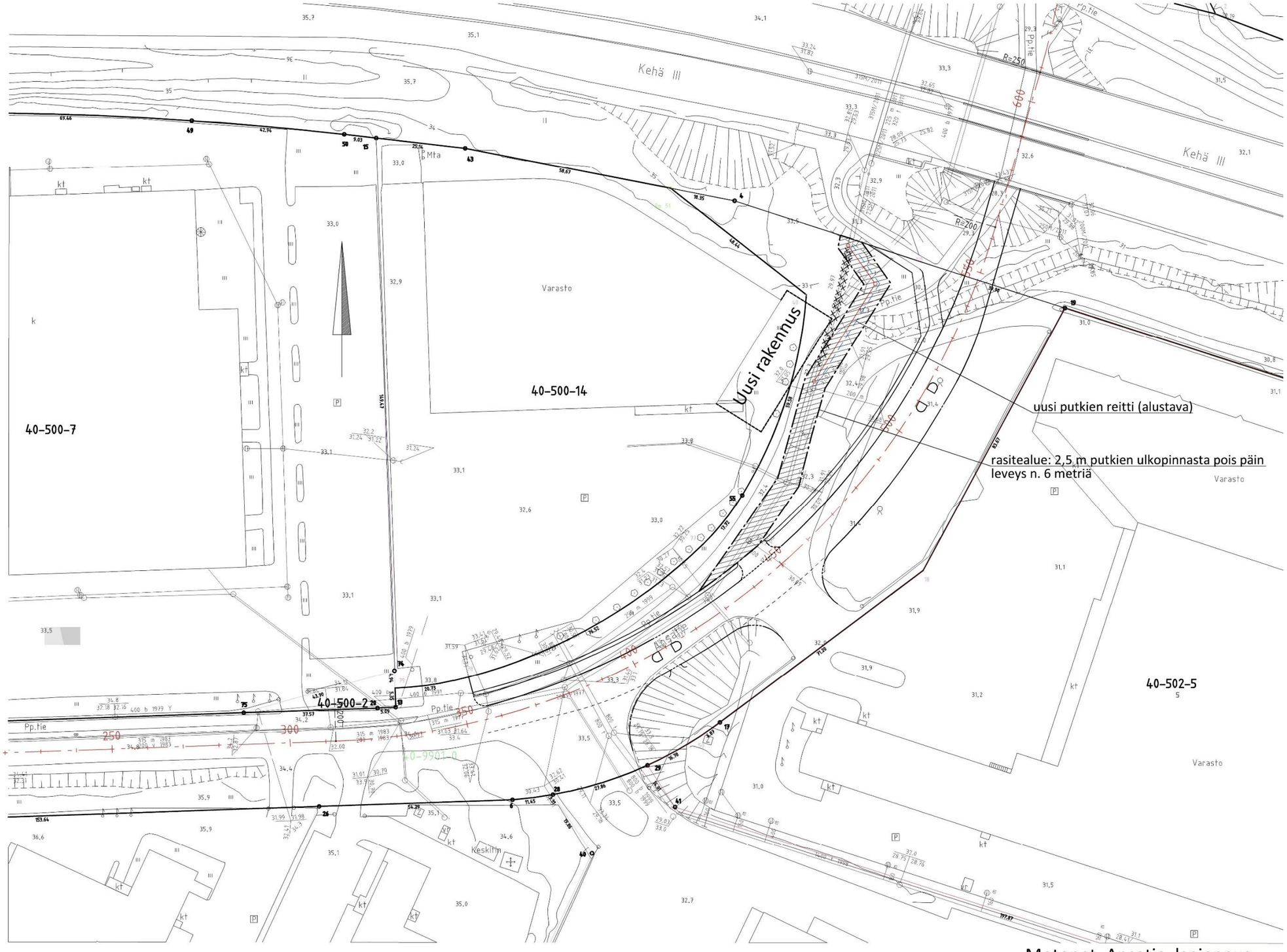
Stadsmätning

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/__20__

Godkänd av stadsfullmäktige __/__20__



Motonet, Ansatie, laajennus
HSY:n vesihuolto, rasitealue
Ansatie, Vantaa
Ramboll Finland Oy 26.10.2018

Tuloskortti

Päivämäärä: 29.11.2018

Lomakkeen täyttäjä ja yritys: Tuomas Mikkola, Schauman Arkkitehdit Oy

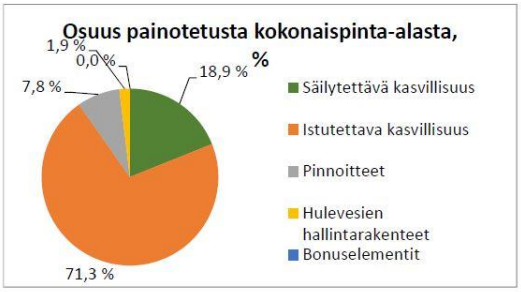
Kohteen osoite: Motonet, Ansatie 1, 01740 VANTAA

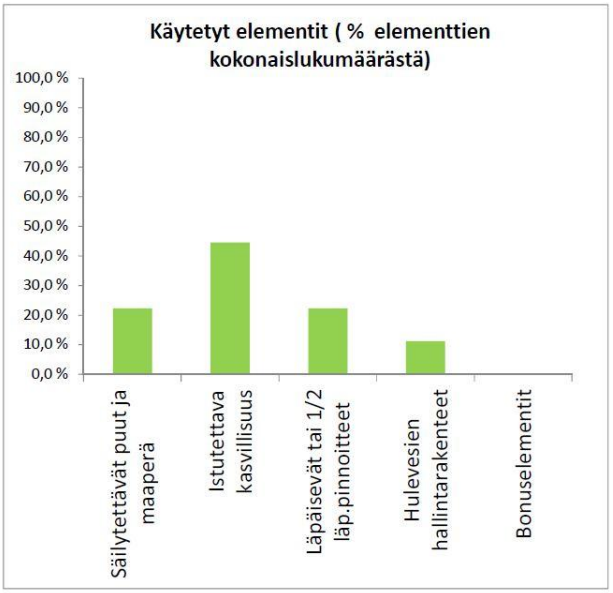
Saavutettu vihertehokkuus
0,6
Tavoitetaso
0,6
Minimitaso
0,3

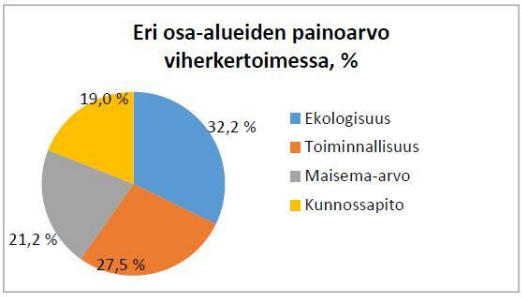
Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävät puut ja maaperä	2	5
Istutettava kasvillisuus	4	13
Läpäisevät tai 1/2 läp.pinnoitteet	2	2
Hulevesien hallintarakenteet	1	5
Bonuselementit	0	ei käytössä Vantaalla
Yhteensä	9	25

Asemakaavavaiheen pinta-ala kaavio







45 § Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta / Motonet Kiinteistöt Oy / Asemakaavamuutos 002397

VD/9355/10.00.01.05/2018
HP/AK/HW/AVP/AV

Motonet Kiinteistöt Oy on hakenut Ansatie 1:ssä omistamansa tontin asemakaavan muuttamista ja rakennusoikeuden määrän lisäämistä, jotta kiinteistöllä toimineen Motonet-myymälän yhteyteen voidaan toteuttaa toimistorakennus sekä autojen huolto- ja rengaspalveluiden tiloja. Asemakaava-muutoksella nro 002397 muodostettavalle tontille on osoitettu lisärakennusoikeutta 1085 k-m^2 uusia toimisto- sekä autojen huolto-, korjaamo- ja rengaspalveluiden tiloja varten. Kunnallistekniikan rakentamissopimuksella sovitaan muun muassa asemakaavamuutoksesta ja tontin rakennustöistä johtuvien kuntatekniikan muutostöiden vastuista. Esisopimuksella määräalan kaupasta varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen.

Motonet Kiinteistöt Oy on hakenut Ansatie 1:ssä omistamansa kiinteistön 92-40-500-14 asemakaavan muuttamista ja rakennusoikeuden määrän lisäämistä, jotta kiinteistöllä v. 2005 alkaen toimineen Motonet -myymälän yhteyteen voidaan toteuttaa toimistorakennus sekä autojen huolto- ja rengaspalveluiden tiloja. Tavoitteena on uudistaa Motonet Vantaa vastaamaan yrityksen nykyistä konseptia, johon nykyisen vähittäiskaupan lisäksi kuuluvat autojen huoltoon yms. liittyvät palvelut. Motonet -myymälöiden useissa toimipisteissä sijaitsevia konttoritoimintoja halutaan keskittää Ansatielle.

Uusi toimistorakennus toteutetaan nykyisen myymälän jatkeeksi sen itäpuolelle Ansatien ja Kehä III:n kulmaukseen. Sitä varten on Ansatien pohjoisosuuden länsireunaa liitettävä osaksi Ansatie 1:n laajentuvaa kiinteistöä, jonka pääkäyttötarkoitus muutetaan vastaamaan kiinteistölle v. 2005 rakennettua (5 539 k-m^2) vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikköä. Päivittäistavarakauppaa ei sallita. Asemakaavamuutoksella nro 002397 lisärakennusoikeutta osoitetaan 1085 k-m^2 uusia toimisto- sekä autojen huolto-, korjaamo ja rengaspalveluiden tiloja varten. Kaavamuutoksen yhteydessä muodostetaan kortteliin 40500 tontti 15.

Ansatiestä tontin osaksi muuttuvan alueen maanalaisia HSY:n putkia joudutaan hieman siirtämään.

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus
Asemakaavamuutokseen nro 002397 liittyen Vantaan kaupunki ja Motonet Kiinteistöt Oy ovat maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun nojalla neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta mm. seuraavaa:

Sopimusalueen kunnallistekniikka on toteutettu. Ansatien pohjoisella osuudella nykyisen katualueen länsireunassa sijaitsee jalankulku- ja pyörätie sekä vesijohto ja jätevesiviemärilinja, jotka molemmat on rakennettu vuonna 2011. Edellä mainitut vesihuoltolinjat ovat HSY:n omistuksessa ja kunnossapidossa. Jalankulku- ja pyörätietä sekä edellä mainittuja vesihuoltolinjoja joudutaan siirtämään asemakaavamuutoksen ja tontin rakennustöiden vuoksi.

Motonet Kiinteistöt Oy vastaa jalankulku- ja pyörätien siirron katu- ja rakennussuunnittelusta sekä HSY:n putkisiirtojen rakennussuunnittelusta, siirtojen toteutuksesta sekä siihen liittyvistä kustannuksista kokonaisuudessaan. Yhtiö tilaa suunnittelun riittävän asiantuntemuksen ja kokemuksen omaavalta suunnittelijalta. Katu- ja rakennussuunnitelmat perustamisratkaisuineen tulee laatia noudattaen kaupungin ja HSY:n suunnitteluohjeita ja hyväksyttää sekä Vantaan kaupungilla että HSY:llä ennen toteutusta.

Kehä III:n parantamisen yhteydessä on laadittu katusuunnitelmaluonnos Kehä III:n lopullisen toteutusvaiheen ratkaisusta, jossa Ansatie alittaa Kehä III:n. Yhtiö vastaa kustannuksellaan em. katusuunnitelman tarkistamisesta asemakaavamuutoksen mukaiselle katualueelle. Yhtiö varautuu myös tontin suunnitelmissa ottamaan huomioon tontin ja Ansatien tulevan tasauksen välisen korkeuseron. Mikäli tulevaisuudessa Ansatien rakentamisen yhteydessä em. korkeusero edellyttää tukimuurirakennetta, niin Yhtiö suunnittelee, rakentaa ja kunnossapitää em. rakenteen kustannuksellaan.

B. Esisopimus määräalan kaupasta
Esisopimuksella määräalan kaupasta varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen. Esisopimuksella määräalan kaupasta Vantaan kaupunki ja Motonet Kiinteistöt Oy sopivat seuraavaa:

Vantaan kaupunki myy Motonet Kiinteistöt Oy:lle noin 3 279 m^2 suuruisen määräalan Vantaan kaupungin Ylästössä sijaitsevasta yhteisestä alueesta 92-40-9901-0. Määräala on osa asemakaavamuutoksen nro 002396 mukaista liikerakennusten korttelialuetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM). Määräalaan kohdistuva rakennusoikeus on 1 085 k-m^2. Määräala on esitetty liitteessä B1.

Kauppahinta on 238 700 euroa.

Lopullisen kauppakirjan tekemisen edellytyksenä on, että asemakaavamuutos nro 002396 on tullut voimaan.

Toimivalta maankäyttösopimuksista päätettäessä
Vantaan kaupungin hallintosäännön 9. luvun 1 §:n kohdan 36 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 20

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Motonet Kiinteistöt Oy:n kanssa liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta,
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen kauppakirjan, kun asemakaavamuutos nro 002396 on tullut voimaan,
c) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimus ja lopullinen kauppakirja sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 45

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Motonet Kiinteistöt Oy:n kanssa liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta,
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen kauppakirjan, kun asemakaavamuutos nro 002396 on tullut voimaan,
c) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimus ja lopullinen kauppakirja sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- maankäyttösopimus
- liite A1: sopimusalue
- liite B1: myytävä määräala

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 0400 417436, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
tonttipäällikkö Armi Vähä-Piikkiö, puh. 040 7337447, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

MAANKÄYTTÖSOPIMUS

TAUSTAA

Motonet Kiinteistöt Oy on hakenut Ansatie 1:n asemakaavan muuttamista ja rakennusoikeuden määrän lisäämistä, jotta omistamallaan kiinteistöllä 92-40-500-14 k v. 2005 alkaen toimineen Motonet-myymälän yhteyteen voidaan toteuttaa toimistorakennus sekä autojen huolto- ja rengaspalveluiden tiloja. Tavoitteena on uudistaa Motonet Vantaa vastaamaan yrityksen nykyistä konseptia, johon nykyisen vähittäiskaupan lisäksi kuuluvat autojen huoltoon yms. liittyvät palvelut. Motonet-myymälöiden useissa toimipisteissä sijaitsevia konttoritoimintoja halutaan keskittää Ansatielle.

Uusi toimistorakennus toteutetaan nykyisen myymälän jatkeeksi sen itäpuolelle Ansatien ja Kehä III:n kulmaukseen. Sitä varten on Ansatien pohjoisosuuden länsireunaa liitettävä osaksi Ansatie 1:n laajentuvaa kiinteistöä, jonka pääkäyttötarkoitus muutetaan vastaamaan kiinteistölle v. 2005 rakennettua (5 539 k-m^2) vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran vähittäiskaupan suuryksikköä. Päivittäistavarakauppaa ei sallita. Asemakaavamuutoksella nro 002397 lisärakennusoikeutta osoitetaan vain uusia toimisto- sekä autojen huolto-, korjaamo ja rengaspalveluiden tiloja varten. Kaavamääräyksiä tarkistetaan nykyvaatimusten mukaisiksi erityisesti hulevesien hallinnan ja viherkertoimen osalta. Kaavamuutoksen yhteydessä muodostetaan kortteliin 40500 tontti 15.

Ansatiestä tontin osaksi muuttuvan alueen maanalaisia HSY:n putkia joudutaan hieman siirtämään.

Asemakaavamuutokseen nro 002397 liittyen Vantaan kaupunki ja Motonet Kiintistöt Oy ovat maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun nojalla neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta. Esisopimuksella määräalan myynnistä varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen.

A KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. OSAPUOLET

Vantaan kaupunki (y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä ”Kaupunki”).

Motonet Kiinteistöt Oy (y-tunnus: xxxxxx-x)
[osoite]
(jäljempänä ”Yhtiö”).

2. SOPIMUSALUE

2.1 Sopimusalue muodostuu Ylästön kaupunginosan korttelin 40500 tontista 14 sekä osasta

Ansatien katualuetta. Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteettä A1. Sopimusalue on osoitettu asemakaavamuutoksessa nro 002397 liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM). Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 2,45 ha, josta korttelialuetta on noin 1,68 ha. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 7 435 k-m^2. Kaavamuutosalueen rakennusoikeutta lisätään 1 085 k-m^2, jolloin uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 8 520 k-m^2.

3. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMINEN

3.1 Osapuolet toteavat, että sopimusalueen kunnallistekniikka on toteutettu. Ansatien pohjoisella osuudella nykyisen katualueen länsireunassa sijaitsee jalankulku- ja pyörätie sekä vesijohto d225 ja jätevesiviemärilinja d320, jotka molemmat on rakennettu vuonna 2011. Em. vesihuoltolinjat ovat HSY:n omistuksessa ja kunnossapidossa. Jalankulku- ja pyörätietä sekä em. vesihuoltolinjoja joudutaan siirtämään asemakaavamuutoksen ja tontin rakennustöiden vuoksi.

Yhtiö vastaa jalankulku- ja pyörätien siirron katu- ja rakennussuunnittelusta sekä HSY:n putkisiirtojen rakennussuunnittelusta, siirtojen toteutuksesta sekä siihen liittyvistä kustannuksista kokonaisuudessaan. Yhtiö tilaa suunnittelun riittävän asiantuntemuksen ja kokemuksen omaavalta suunnittelijalta. Katu- ja rakennussuunnitelmat perustamisratkaisuineen tulee laatia noudattaen kaupungin ja HSY:n suunnitteluohjeita ja hyväksyttää sekä Vantaan kaupungilla että HSY:llä ennen toteutusta.

Kunnallistekniikan siirtotyöt tulee toteuttaa HSY:n ja kaupungin valvonnassa ja HSY:n ja kaupungin nimeämät valvojat hyväksyvät rakennustyöt. Molempien vesihuoltolinjojen tulee olla keskeytyksettä toiminnassa koko rakennustyön ajan. Vesihuoltolinjojen mahdollisista väliaikaisista pumppausjärjestelyistä vastaa Yhtiö kustannuksellaan. Hyväksytyn vastaanottotarkastuksen jälkeen rakennetut putkilinjat siirtyvät korvauksetta HSY:n omistukseen ja kunnossapitoon. Myös jalankulku- ja pyörätieyhteyden tulee olla käytettävissä koko rakennustyön ajan. Työnaikaiset liikenteenjärjestelyt tulee hyväksyttää kaupungilla ennen toteutusta.

Kehä III:n parantamisen yhteydessä on laadittu katusuunnitelmaluonnos Kehä III:n lopullisen toteutusvaiheen ratkaisusta, jossa Ansatie alittaa Kehä III:n. Yhtiö vastaa kustannuksellaan em. katusuunnitelman tarkistamisesta asemakaavamuutoksen mukaiselle katualueelle. Yhtiö varautuu myös tontin suunnitelmissa ottamaan huomioon tontin ja Ansatien tulevan tasauksen välisen korkeuseron. Mikäli tulevaisuudessa Ansatien rakentamisen yhteydessä em. korkeusero edellyttää tukimuurirakennetta, niin Yhtiö suunnittelee, rakentaa ja kunnossapitää em. rakenteen kustannuksellaan.

Yhtiö hakee kustannuksellaan tarvittavat Uudenmaan ELY:n luvat, mikäli rakennustyöt joltain osin ulottuvat Kehä III:n liikennealueelle.

4. VESIHUOLTOVERKOSTOON LIITTYMINEN

4.1 Sopimusalue ja sille toteutettavat uudisrakennukset Yhtiö on velvollinen liittämään

kustannuksellaan HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin.

5. ERIMIELISYYKSIEN RATKAISEMINEN

5.1 Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista sopijapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Vantaan käräjäoikeudessa.

6. SOPIMUKSEN VELVOITTEIDEN SIIRTO KOLMANNELLE

6.1 Yhtiö sitoutuu ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot sopimusaluetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin, kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä. Yhtiö sitoutuu ilmoittamaan kirjallisesti vastaisista luovutuksista Kaupungille.

6.2 Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteista siihen asti, kun Kaupunki on hyväksynyt sopimusvelvoitteiden siirron luovutuksensaajalle tai sopimusvelvoitteet ovat tulleet täytetyiksi. Jos Yhtiö ei ole siirtänyt velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta myös luovutetun alueen osalta.

7. SOPIMUKSEN VOIMAANTULO

7.1 Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet ja molemmilla osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun xx.xx.xxxx päivätty asemakaavamuutosehdotus nro 002397 on tullut olennaisilta osiltaan muuttumattomana ja lainvoimaisena voimaan.

7.2 Tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa, ellei kaupunginvaltuusto ole hyväksynyt asemakaavan muutosehdotusta nro 02397 31.12.2020 mennessä.

7.3 Mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2019 mennessä hyväksynyt asemakaavan muutosehdotuksen nro 002397, mutta siitä on valitettu, pysyy tämä sopimus siinä tapauksessa voimassa. Sen jälkeen, kun mainittu valitus on lainvoimaisesti ratkaistu ja kaava on tullut olennaisilta osiltaan muuttumattomana ja lainvoimaisena voimaan, on molemmilla sopijapuolella oikeus vaatia tämän sopimuksen sopimusehtojen täyttämistä. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen, tämä sopimus raukeaa.

7.4 Kumpikaan sopijapuoli ei esitä tämän sopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

B ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN KAUPASTA

B.I LOPULLISEN KAUPAN TOTEUTUMISEN EHDOT

Osapuolet sitoutuvat tekemään kohdan II mukaisen kauppakirjan kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun asemakaavamuutosta nro 002397 koskeva valtuuston päätös on saanut lainvoiman ja kaupunginhallitus on kuuluttanut kaavan voimaan.

Esisopimus lakkaa olemasta voimassa, mikäli

- Vantaan kaupunginvaltuusto ei ole hyväksynyt asemakaavamuutosta nro 002397 31.12.2020 mennessä, tai
- asemakaavamuutosta nro 002397 koskeva valtuuston päätös kumotaan muutoksenhaussa.

Kumpikaan osapuoli ei esitä tämän esisopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

B.II MÄÄRÄALAN KAUPPAKIRJA

Sopimus perustuu Vantaan [päätöksentekoelin] lainvoimaiseen päätökseen [päätösnumero].

Myyjä	Vantaan kaupunki (y-tunnus: 0124610-9) Asematie 7, 01300 Vantaa (jäljempänä ”**Kaupunki**”)
Ostaja	Motonet Kiinteistöt Oy (y-tunnus: [xxxxxx-x]) [ostajan osoite] (jäljempänä ”**Ostaja**”)
Kaupan kohde	Noin 3 279 m^2 suuruinen määräala Vantaan kaupungin Ylästössä sijaitsevasta yhteisestä alueesta 92-40-9901-0 (jäljempänä ”**Määräala**”). Määräala kuuluu asemakaavassa liikerakennusten korttelialuetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM). Määräalaan kohdistuva rakennusoikeus on 1 085 k-m^2. Rakennusoikeus on osoitettu uusia toimistotiloja sekä autojen huolto-, korjaamo- ja rengaspalvelun tiloja varten. Määräala on merkitty oheiseen karttaliitteeseen (liite 1).
Kauppakirjan ehdot	Tämän määräalan kaupan kaikki ehdot on esitetty tässä kauppakirjassa.

1 Kauppahinta

7.5 Kauppahinta on **238 700 euroa**. Kauppahinta on maksettu Kaupungin lähettämää laskua vastaan ennen kaupantekotilaisuutta ja kuitataan maksetuksi tämän kauppakirjan allekirjoituksin.

8. Omistus- ja hallintaoikeus

8.1 Määräalan omistus- ja hallintaoikeus siirtyvät Ostajalle tämän kauppakirjan allekirjoitushetkellä.

9. Kohteeseen tutustuminen

9.1 Ostaja on tarkastanut Määräalan, sen alueen ja rajat sekä tutustunut alueen maasto-olosuhteisiin. Ostaja on verrannut näitä seikkoja Määräalasta esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Ostajalla ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

10. Asiakirjoihin tutustuminen

10.1 Ostaja on tutustunut Määräalaa koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisteriote, kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

10.2 Ostaja on tutustunut myös naapurikiinteistöä koskeviin asiakirjoihin, joita ovat kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

11. Kiinnitykset, rasitukset ja rasitteet

11.1 Kaupunki luovuttaa Määräalan kiinnityksistä, rasitteista ja muista käyttöoikeuksista vapaana.

11.2 Kaupungilla on oikeus sijoittaa Määräalalle tarpeelliset johdot, laitteet ja kiinnikkeet, sekä ulottaa tarvittaessa Määräalalle kadun katuluiskat korvauksetta ilman eri sopimusta.

11.3 Määräalalla sijaitsevat johdot on merkitty liitteenä olevaan johtokarttaan (liite 2).

12. Irtaimisto

12.1 Tätä kauppaa ei seuraa mitään irtaimistoa, eikä irtaimen omaisuuden myymisestä ole tämän kaupan yhteydessä tehty eri sopimusta.

13. Määräalan maaperä

13.1 Kaupungin tietojen mukaan Määräalalla ei aiemmin ole harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista.

13.2 Mikäli rakennettaessa kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän puhdistamiseen, Ostaja on velvollinen välittömästi ottamaan yhteyttä Kaupunkiin, jotta tarvittavasta menettelystä voidaan sopia. Tällöin Kaupunki vastaa pilaantuneiden maa-ainesten poistamisesta aiheutuvista tavanomaisiin maanrakennuskustannuksiin nähden ylimääräisistä kustannuksista ja työn tekemisestä sovitaan erikseen.

14. Muita ehtoja

14.1 Määräalaan kohdistuvista muista veroista ja maksuista, joiden maksuunpanon perusteena on tämän kauppakirjan allekirjoituspäivän jälkeinen aika, vastaa Ostaja. Ne verot ja maksut, joiden peruste on kauppaa edeltävältä ajalta, kuuluvat Kaupungin vastattaviksi.

14.2 Ostajan velvollisuus pitää kunnossa ja puhtaana Määräalaan rajoittuva katu- ja yleinen alue määräytyy sen mukaan kuin laissa kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa ja puhtaanapidosta säädetään ja asianomaisessa kunnallisessa säännössä määrätään.

14.3 Määräalaa ei saa käyttää muuhun kuin asemakaavan ja tämän kauppakirjan mukaisiin tarkoituksiin, eikä Määräalalla saa harjoittaa toimintaa, joka kohtuuttomasti häiritsee ympäristöä.

14.4 Tästä kaupasta menevän varainsiirtoveron maksaa Ostaja.

15. Erimielisyyksien ratkaiseminen

9.1 Tästä sopimuksesta mahdollisesti syntyvät riitaisuudet, joita ei voida osapuolten välisin neuvotteluin ratkaista, annetaan Vantaan käräjäoikeuden ratkaistavaksi.

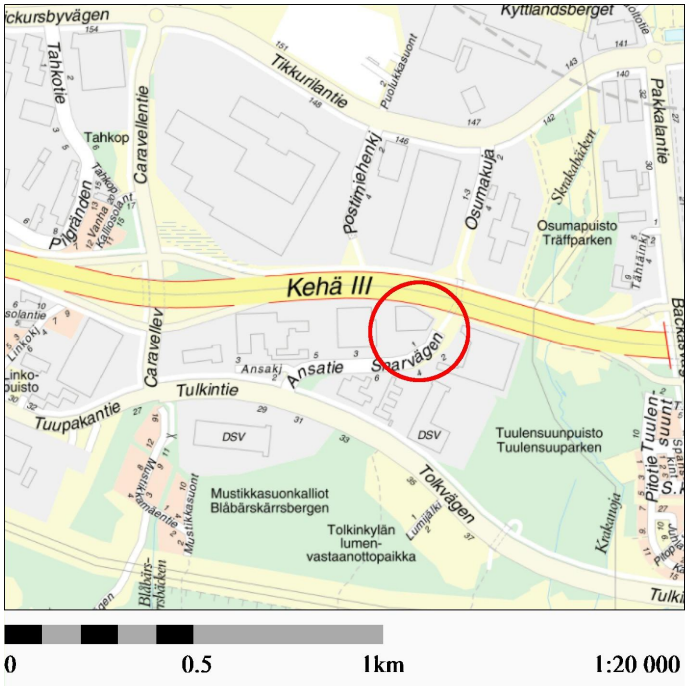
[kauppakirjan allekirjoitukset ja kaupanvahvistus]

_____

Tätä maankäyttösopimusta on laadittu kolme yhtäpitävää kappaletta, yksi molemmille osapuolille ja yksi kaupanvahvistajalle.

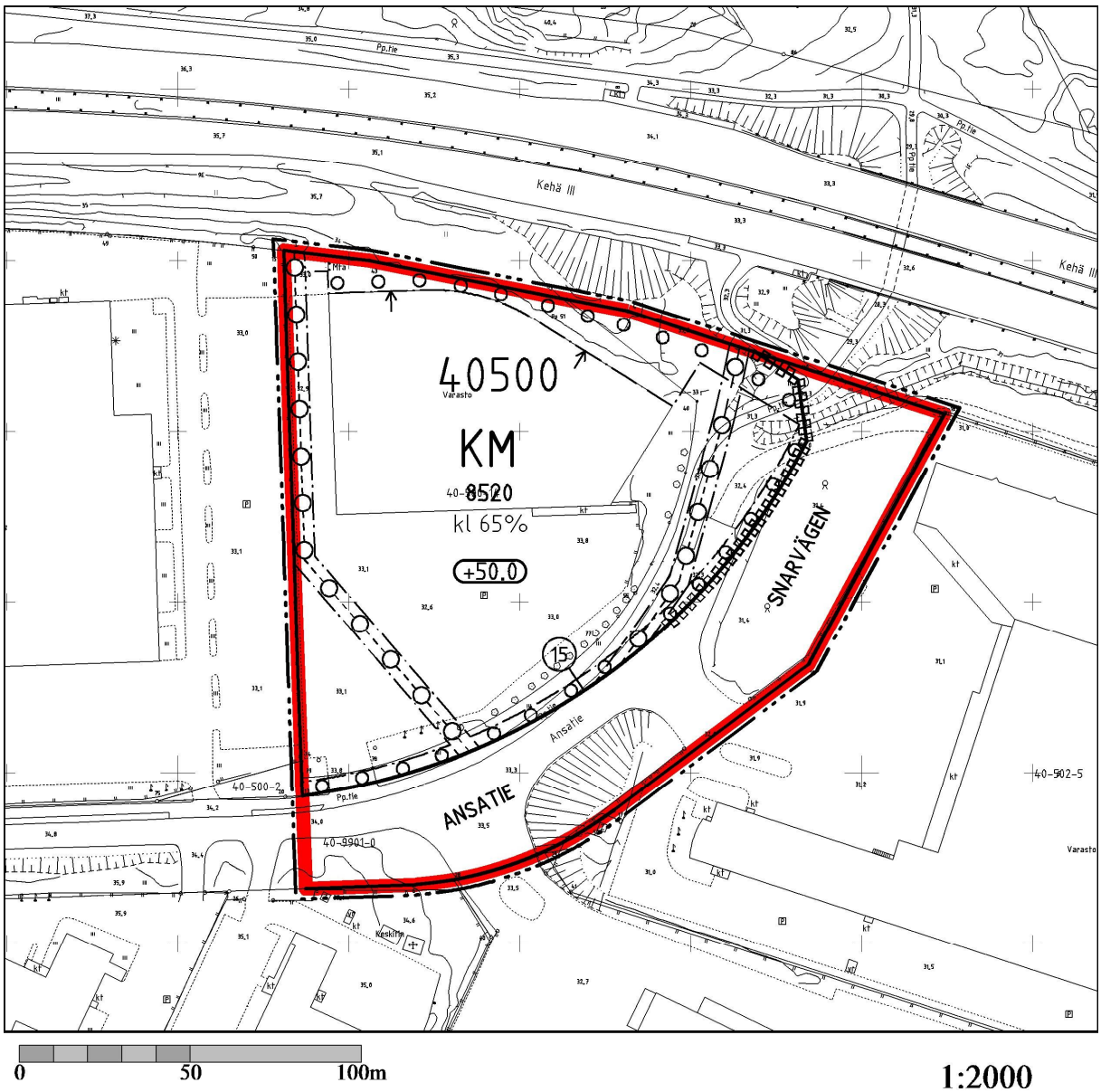
LIITTEET
- Liite A1: sopimusalue
- Liite B1: kaupan kohde

KOHTEEN SIJAINTI

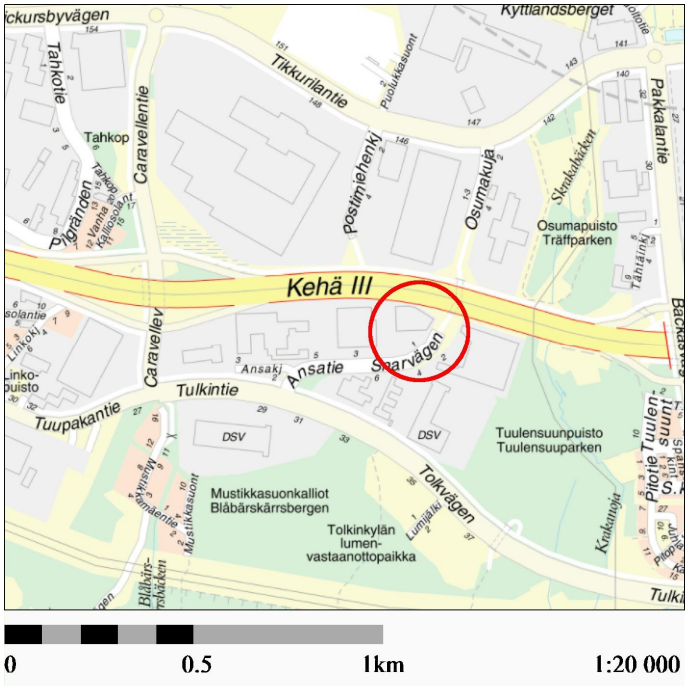


SOPIMUSALUE
(punaisella rajattu alue)

Asemakaavan muutos nro 002397



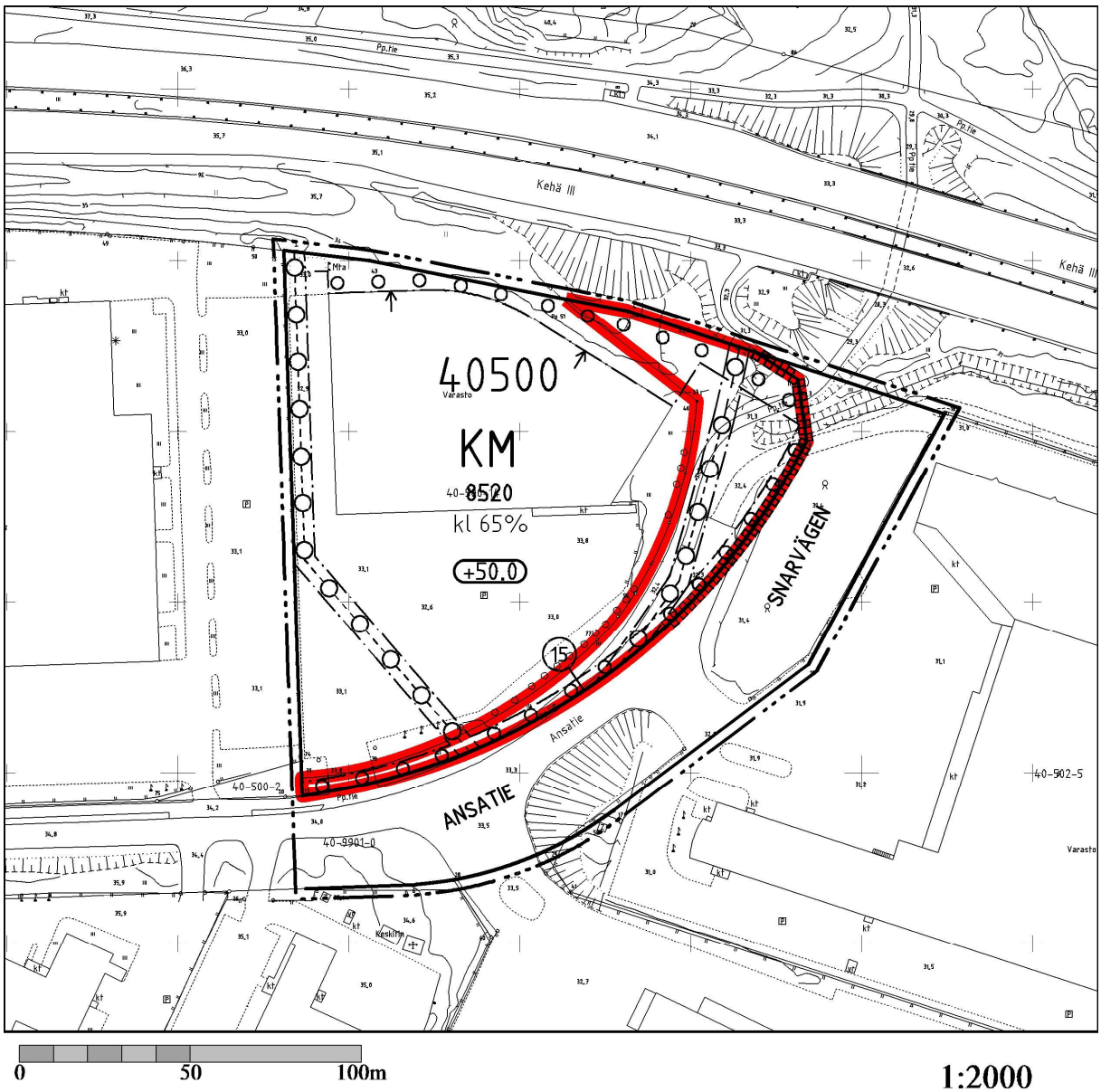
KOHTEEN SIJAINTI



ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN MYYNNISTÄ /
Motonet Kiinteistöt Oy

Kaupunginosa: YLÄSTÖ (40)

n. 3279 m^2:n suuruinen määräala yleisestä alueesta: 92-40-9901-0



46 § Asemakaavan muutos 002381 ja tonttijaon muutos, 17 Martinlaakso / Kivivuorenkuja 1 - 3

VD/11605/10.02.04.01/2017
HP/TLA/TKA/MKU/AV

Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 / Kojamo Oyj ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Kojamo Oyj hakevat purkavaa saneerausta. Tällöin purettaisiin kolme kolmekerroksista kerrostaloa (5 979 k-m²) ja niiden tilalle rakennettaisiin viisi 6–14 -kerroksista kerrostaloa (18 950 k-m²). Yksi kuusikerroksinen kerrostalo (4 371 k-m²) kunnostetaan. Rakennusoikeus kasvaa 13 261 k-m². Uusi tonttitehokkuus on e = 1,62. Rakennuksista tulee keskenään erilaisia. Hanke sijoittuu lähelle rautatieasemaa ja kauppakeskusta.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelista 17571 sekä katualuetta, kaupunginosassa 17 Martinlaakso.

Tonttijaon muutos koskee osaa korttelia 17571.

Alue sijaitsee osoitteessa Kivivuorenkuja 1 - 3 ja Kivivuorentie 3.

Kaavan hakijat
Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 / Kojamo Oyj ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Kojamo Oyj

Maanomistus
Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 / Lumo Kodit Oy / Kojamo Oyj ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Lumo Kodit Oy / Kojamo Oyj, katualueen osalta Vantaan kaupunki.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Kojamo Oyj ja sen konsultteina Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy, A-insinöörit Suunnittelu Oy ja Geotek Oy.

Yleiskaava
Kaava-alue on kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa tehokasta asuntoaluetta A1.

Asemakaavan muutos
Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 / Kojamo Oyj ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Kojamo Oyj hakevat kerrostalotonteille purkavaa saneerausta. Tällöin purettaisiin kolme kolmekerroksista kerrostaloa (5 979 k-m2) ja niiden tilalle rakennettaisiin viisi 6–14 kerroksista kerrostaloa (18 950 k-m²) ja liiketiloja (290 k-m²). Yksi kuusikerroksinen kerrostalo kunnostettaisiin (4 371 k-m²).

Tonteilla on neljä vuosina 1973–1974 valmistunutta 3–6 -kerroksista eriväristä kerrostaloa, joissa on maanpäälliset kellarit.

Voimassa olevassa asemakaavassa tontti on asuinrakennusten korttelialuetta AK. Tonttien rakennusoikeus on yhteensä 10 350 k-m² ja suurin kerrosluku kuusi (VI).

Asemakaavamuutoksessa tontille rakennetaan viisi uutta kerrostaloa 18 950 k-m². Lisäksi Kivivuorentien puolelle sijoittuu nykyinen määrä liiketiloja 290 k-m². Kunnostettavan talon kanssa kokonaisrakennusoikeus on 23 611 k-m². Rakennusoikeus kasvaa 13 261 k-m². Tontilta puretaan 81

asuntoa sekä rakennetaan 326 asuntoa ja neljäkerroksinen pysäköintitalo. Tonttitehokkuudeksi muodostuu e = 1,62.

Rakennusten korkeus vaihtelee 6–14 kerrokseen. Korkein torni muodostaa parin Martintornin kanssa. Sen katolle rakennetaan saunaosasto, viherhuone ja terassi.

Rakennusten keskelle jää iso luonnonvarainen piha. Kivivuorentien puolelle sijoittuu nykyinen määrä liiketiloja, jotka ovat nyt sivukadulla. Taloista tulee keskenään erilaisia. Talousrakennuksiin, taloussiipiin ja autokatoksiin tulee viherkatot. Korkea pohjavesi estää aputilojen sijoittamisen kellariin.

Tavoitteena on tiivistää kaupunkirakennetta lähellä kehäradan rautatieasemaa ja palveluja.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat 23.4.2018 ja 10.9.2018.
Kaavan vireille tulo ilmoitettiin Vantaan asukaslehdissä 10.3.2018, Myyrmäen uutiskirjeessä 24.4.2018 sekä Vantaan Sanomissa 12.5.2018 ja 15.9.2018.
Kaavatilaisuudet Kivivuorenkujalla 16.5.2018 ja 24.9.2018.

Mielipiteitä saatiin yhteensä 14 (yhdessä 47 nimeä), joissa nousi erityisesti esiin
- asuntojen purkaminen, rakentamisen määrä ja korkeus, julkisivut, viherkatot ja pysäköinti.

Rakentamisen määrä perustuu sijaintiin lähellä asemaa ja kauppakeskusta. Rakennuksista tulee pääosin vaaleita tehostevärein. Talousrakennuksiin, taloussiipiin ja pysäköintilaitokseen tulee viherkatot. Kaavassa noudatetaan pysäköinnin kokeilunormia asunnoille 1 ap/130 k-m² (Kala 9.12.2013 § 23). Autopaikat sijoitetaan 4-kerroksiseen pysäköintilaitokseen.

Mielipiteet vastineineen on esitetty kaavaselostuksessa.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (Kv 18.6.2018 § 9), tuottaa Martinlaakson keskustaan asuinkerrosalaa 13 261 k-m² ja korkeaa rakentamista. Nykyinen liiketilojen määrä säilyy.

Sopimus
Asemakaavan muutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Muutoskustannukset maksaa hakija Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 / Kojamo Oyj ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Kojamo Oyj ja kaupunginhallitukselle esitetään vahvistettavaksi maksuluokka 4 (18 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 250 €), yhteensä 19 250 €.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 21

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.12.2018 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002381 ja tonttijaon muutosehdotus, 17 Martinlaakso / Kivivuorenkuja 1 – 3,
b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot,

c) vahvistetaan maksuluokka 4 ja todetaan, että hakija Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 / Kojamo Oyj ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Kojamo Oyj maksaa muutoskustannukset (18 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 250 €), yhteensä 19 250 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 46

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.12.2018 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002381 ja tonttijaon muutosehdotus, 17 Martinlaakso / Kivivuorenkuja 1 – 3,

b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja

c) vahvistaa maksuluokaksi 4 ja todeta, että hakija Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 / Kojamo Oyj ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Kojamo Oyj maksaa muutoskustannukset (18 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 250 €), yhteensä 19 250 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Asemakaavamuutoksen selostus 10.12.2018

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, puh. 050 312 2132, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Vantaa
Myyrmäki

002381 KIVIVUORENKUJA 1 – 3
MARTINLAAKSO

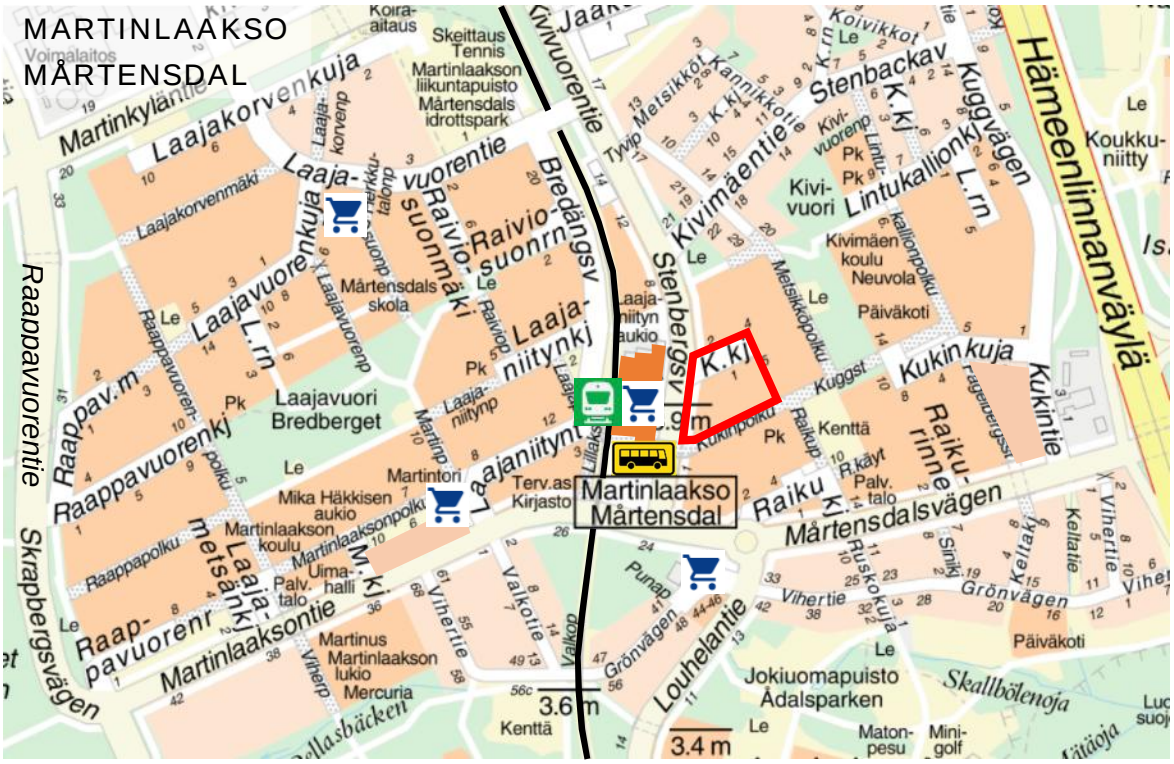
MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavan muutoksen selostus sekä tonttijaon muutos,
joka koskee 10.12.2018 päivättyä asemakaavakarttaa
nro 002381

LIITE: Kaupunginhallitus 17.12.2018 / 46 §

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 / Kojamo Oyj ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Kojamo Oyj hakevat purkavaa saneerausta. Tällöin purettaisiin kolme kolmekerroksista kerrostaloa (5 979 k-m2) ja niiden tilalle rakennettaisiin viisi 6 – 14 -kerroksista kerrostaloa (18 950 k-m2). Yksi kuusikerroksinen kerrostalo (4 371 k-m2) kunnostetaan. Rakennusoikeus kasvaa 13 261 k-m2. Rakennuksista tulee keskenään erilaisia. Hanke sijoittuu lähelle rautatieasemaa ja kauppakeskusta.



Kaava-alueen sijainti ja suhde kaupunkirakenteeseen ja palveluihin.

Asemakaavan muutos

Vantaan kaupungin kaupunginosa 17 Martinlaakso
osa korttelia 17571 sekä katualue

Tonttijaon muutos

osa korttelia 17571

Kaava-alueen sijainti

Kivivuorenkuja 1 – 3, Kivivuorentie 3

Sisällys

1	Tiivistelmä	3
2	Lähtökohdat	4
3	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	10
4	Asemakaavan kuvaus	23
5	Asemakaavan toteutus	41

1. TIIVISTELMÄ

Näkymä Kivivuorentieltä. Säilyvä talo vasemmalla, purettavat oikealla. TKa 5.2.2018

Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 / Kojamo Oyj ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Kojamo Oyj hakevat kerrostalotonteille purkavaa saneerausta. Tällöin purettaisiin kolme kolmekerroksista kerrostaloa (5 979 k-m2). Niiden tilalle rakennettaisiin viisi 6 – 14 kerroksista kerrostaloa (18 950 k-m2) ja liiketiloja (290 k-m2). Yksi kuusikerroksinen kerrostalo kunnostettaisiin (4 371 k-m2).

Tonteilla on neljä vuosina 1973 – 1974 valmistunutta 3 – 6 -kerroksista eriväristä kerrostaloa, jotka on tehty betonielementeistä ja joissa on maanpäälliset kellarit.

Yleiskaavassa alue on tehokasta asuntoaluetta A1.

Voimassa olevassa asemakaavassa tontti on asuinrakennusten korttelialuetta AK. Tonttien rakennusoikeus on yhteensä 10 350 k-m2 ja suurin kerrosluku kuusi (VI).

Asemakaavamuutoksessa tontille rakennetaan viisi uutta kerrostaloa 18 950 k-m2 ja Kivivuorentien puolelle liiketiloja 290 k-m2. Kunnostettavan talon kanssa kokonaisrakennusoikeus on 23 611 k-m2. Rakennusoikeus kasvaa 13 261 k-m2. Tontilta puretaan 81 asuntoa ja rakennetaan 326 asuntoa ja neljäkerroksinen pysäköintitalo.

Rakennusten korkeus vaihtelee 6 – 14 kerrokseen. Tornista muodostuu nykyisen Martintornin pari. Rakennusten keskelle jää iso luonnonvarainen piha. Kivivuorentien puolelle sijoittuu nykyinen määrä liiketiloja, jotka ovat nyt sivukadulla. Taloista tulee keskenään erilaisia ja vaaleita tehostevärein. Talousrakennuksiin, taloussiipiin ja autokatoksiin tulee viherkatot. Korkea pohjavesi estää aputilojen sijoittamisen kellariin.

Tavoitteena on tiivistää kaupunkirakennetta lähellä kehäradan rautatieasemaa ja palveluja.

2. LÄHTÖKOHDAT

Tuorein ilmakuva. Google maps 2017

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

Alueen yleiskuvaus

Martinlaakson pientaloalueita alettiin rakentaa 1950-luvulla, kun Nurmijärventie (nyt Hämeenlinnanväylä) valmistui. Kerrostaloalue on osa 1960-luvulla suunniteltua Haaga – Vantaan nauhakaupunkia ja perustuu aluerakentamissopimukseen 1967. Asemakaavaan laativat Nils Kostiainen ja Juhani Wallenius. Sen koordinaatisto perustuu 1700-luvun isojaon palstajakoon. Rakentaminen alkoi 1968 ja rautatie valmistui 1975. Täällä oli kehityshanke alueen peruskorjaamiseksi 1990-luvulla, jolloin taloista tuli keskenään eri näköisiä. Purkava saneeraus alkoi 2000-luvulla, jolloin valmistui kauppakeskus Martinlaakson ostari ja siihen liittyvä 14-kerroksinen asuintorni (2011).

Luonnonympäristö

Alue on ollut kuusimetsää kahden ojan välissä. Nyt kaavamuutosalue on kaksi rakennettua tonttia, joilla on tavanomaista pihakasvillisuutta: puita, pensaita ja nurmikkoa. Alueella ei ole inventoituja luontokohteita. Maaperä on täyttömaata ja pohjavesi on lähellä maanpintaa, tarkemmin s. 36.

Rakennettu ympäristö

Tonteilla on yksi kuusikerroksinen ja kolme kolmikerroksista kerrostaloa, joissa on maanpäälliset kellarit. Talot ovat valmistuneet 1973 – 1974. Rakennukset ovat erivärisiä pastellinsävyisiä betonielementtikerrostaloja. Peltikatot on maalattu julkisivuväriä vastaavasti. Väritys voidaan tulkita vastareaktioksi harmaille betonikerrostalolähiöille, jollainen Martinlaaksostakin oli tullut.

1960-luvulla talot kaavoitettiin sinänsä kaupunkimaisesti ruutukaavaan, mikä johtui erityisesti rakennustekniikasta ja nosturiradoista. Avoimet pysäköintikentät estivät sijoittamasta asemakaavaan riittävästi rakennuksia kaupunkimaisen ilmeen aikaansaamiseksi.

Naapuritonteilla on kolme- ja kuusikerroksisia kerrostaloja vuosilta 1979 – 1989, niissä on maanpäälliset kellarit, julkisivumateriaalina betoni.

Kivivuorenkujan päässä oleva liiketila on Vantaan Kilpatanssijat ry:n käytössä. TKa 5.2.2018

Nykyiset rakennukset									
Rakennus		Val-mis	Kerros-luku	Kerrosala k-m2	Huoneisto-ala h-m2	Asunnot kpl	Hissi	Julkisivu	Toimenpide
Tunnus	Raput								
Kivivuorenkuja 1									
1 / 20178	G – K	1973	6	4 371	3 576	72	on	betoni	Kunnostetaan
2 / 20179	A – C	1974	3	1 699	1 410	27	on	betoni	Puretaan
3 / 20180	D – F	1974	3	1 699	1 410	27	on	betoni	Puretaan
Kivivuorenkuja 3									
1 / 31397	A – D	1973	3	2 580*	1 920*	27	ei	betoni	Puretaan
Yhteensä				10 349	8 316	153			

*) Sisältää liiketilan.

Tonttien rakennusoikeus on nyt 10 350 k-m2, mikä sisältää 290 k-m2 liiketilaa.

Palvelut

Martinlaaksossa on koulut, päiväkodit, sosiaali- ja terveyskeskus, kirjasto, uimahalli, konserttitalo Martinus ja Kauppiaitten kauppaoppilaitos Mercuria. Kaupallisia palveluja ovat Martinlaakson Ostari, Laajaniityntien liikkeet sekä Laajavuorentien ja Vihertien kaupat. Aluekeskus on Myyrmäessä.

Virkistys

Lähellä ovat Kivivuoren puisto ja leikkipaikka sekä Raikukujankentän pallokenttä.

Liikenne

Tontit liittyvät Kivivuorenkujan kautta Kivivuorentiehen. Martinlaaksossa on ajoneuvoliikenteeltä erotettu kevyen liikenteen verkko. Junat, bussit ja taksit lähtevät Martinlaakson asemalta.

Kivivuorenkujalla kulkee 1 210 ajon/vrk. Katuun liittyy 461 autopaikkaa. Siten liikennetuotos on vain 2,43 ajon/vrk/ap, mitä selittää aseman ja palveluiden läheisyys. (Laskenta TKa 24.9.2018)

Nykyiset autopaikat	Avopaikat	Autotallit	Yhteensä
Kivivuorenkuja 1	66	20	86
Kivivuorenkuja 3	16	17	33
Yhteensä	82	37	119

Kulttuurihistorialliset kohteet

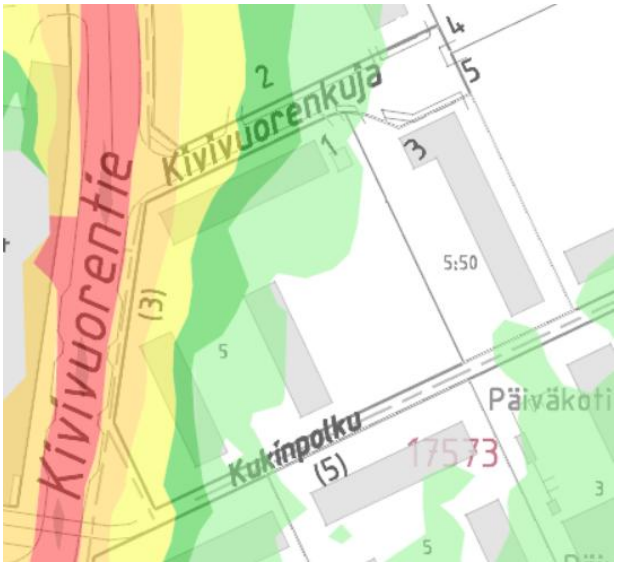
Alueella ei ole rakennusperintökohteita eikä tunnettuja muinaisjäännöksiä.

Tekninen huolto

Tonteille on valmis kunnallistekniikka. Eteläpuoleisten talojen yksityinen kunnallistekniikka kulkee osin Kukinpolun pohjoispuolella kaavoitettavan tontin kautta. Tarkemmin s. 34 – 35.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

- Lentomelu: Lentomelutaso Lden 50 – 55 dB edellyttää asunnoilta ΔL 35 dB ääneneristävyyttä sekä toimistoilta ja vastaavilta hiljaisilta työtiloilta ΔL 32 dB ääneneristävyyttä.
  (Vantaan rakennusjärjestys 57 §, Kv 15.11.2010; arvoa on korotettu laskeutumisten lisääntymisen vuoksi, Finavia 2018)
- Tiemelu: Tiemelualue ulottuu tonteille seuraavan kartan mukaisesti.



Tiemelutilanne 2016, päivällä klo 7-22 (dB).

45-50 50-55 55-60 60-65
65-70 70-75 75-

Vantaan ympäristökeskus 2016

Kivivuorentien liikennemäärä on 6 100 ajon/vrk (2016).

Tiemelun huomioon ottaminen		
Tiemeluvyöhyke Aeq (dB)	Äänitasoero asunnoissa ΔL (dB)	Äänitasoero toimistoissa ΔL (dB)
65…100	erillinen selvitys	erillinen selvitys
60…64,9	35	30
55…59,9	30	25
alle 55	30	–

Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010, YM asetus 796/2017.

- Rautatiemelu: Rautatiemelu (yli 50 dB, päivä) ja raideliikenteen runkomelu (yli 35 dB) eivät ulotu kaava-alueelle.

Maanomistus

Tontit omistavat Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3, jotka omistaa Lumo Kodit Oy, jonka omistaa Kojamo Oyj. Katualueen omistaa Vantaan kaupunki.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

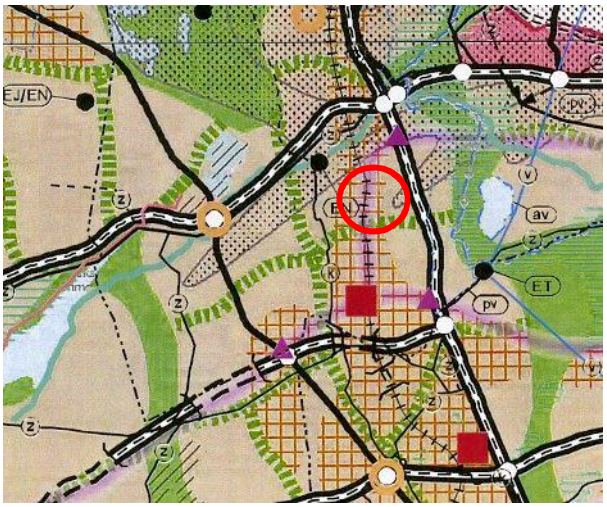
Tavoitteena on mm., että suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä. (VN 14.12.2017)

– Kaavamuutos on valtakunnallisten tavoitteiden mukainen.

Maakuntakaava

Alue on Uudenmaan maakuntakaavassa (YM 8.11.2006) taajamatoimintojen aluetta ja Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (YM 30.10.2014) tiivistettävää aluetta. Maakuntakaavan tavoitteena on asuntorakentamisen keskittäminen raideliikenteen yhteyteen.

– Kaavamuutos on maakuntakaavan mukainen.



Uudenmaan maakuntakaava.

- Taajamatoimintojen alue.
- Tiivistettävä alue.
- Keskustatoimintojen alue.
- Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö.
- Työpaikka-alue.
- Virkistysalue.
- Luonnonsuojelualue.
- Viheryhteystarve.
- Seutuliikenteen rata.
- Lentomelualue.
- Kaavamuutosalueen sijainti.

Uusimaa-kaava 2050 -luonnos

Kaavan tärkeimpänä tavoitteena on ohjata kasvua kestävästi. Martinlaakso kuuluu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeseen.

- Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke.
- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke.
- Keskustatoimintojen alue, keskus.
- Kaupan alue.
- Kaupan alue, laaturajoittamaton.

Uudenmaan liitto 2018

Yleiskaava

Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa alue on tehokasta asuntoaluetta A1. Yleiskaavan tavoitteita ovat tiivistäminen, täydentäminen ja eheyttäminen.

– Kaavamuutos on oikeusvaikutteisen yleiskaavan mukainen.

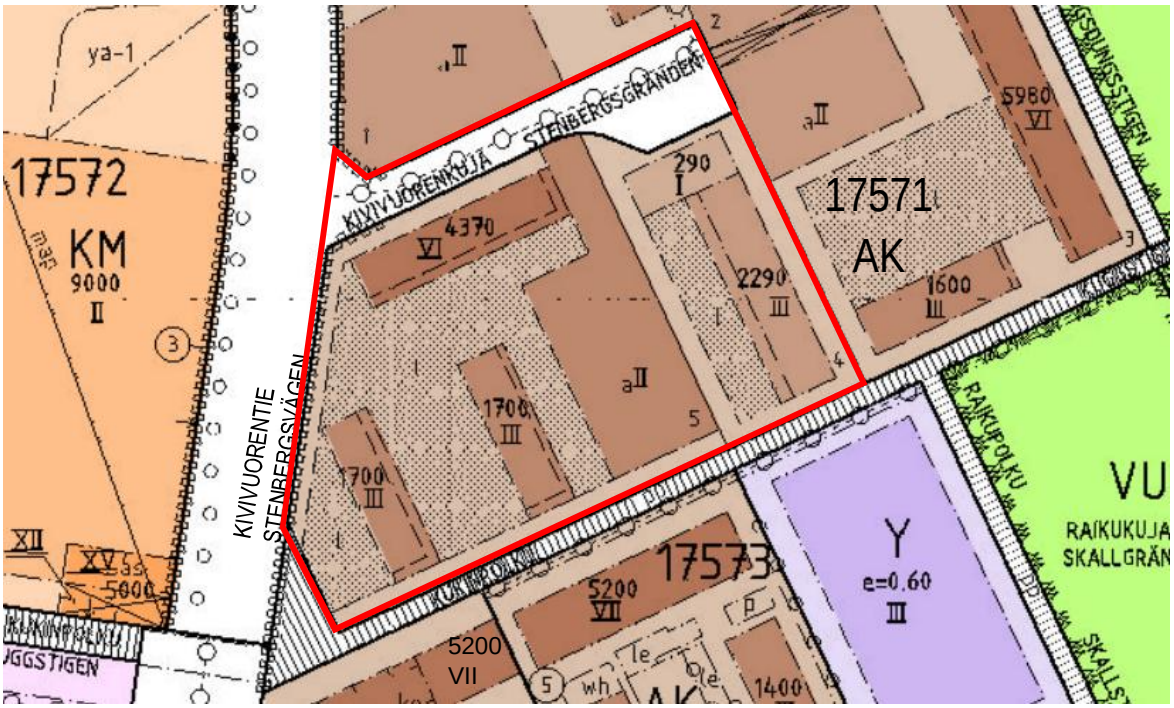
Vantaan yleiskaava.

A1	Tehokas asuntoalue.
A3	Pientaloalue.
C	Keskustatoimintojen alue.
SL	Luonnonsuojelualue.
VL	Lähivirkistysalue.
VU	Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.
(LJ)-●	Joukkoliikenteen terminaali.
o o o o	Ohjeellinen ulkoilureitti.
	Kaavamuutosalueen sijainti.

Yleiskaavan 2020 tavoitteet hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 22.1.2018. Kaupunki varautuu 100 000 asukkaan kasvuun vuoteen 2050, mikä tarkoittaa huomattavaa määrää uutta rakentamista. Kaupungin kasvu ohjataan ensisijaisesti keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille.

Asemakaava

Voimassa olevassa asemakaavassa 000133 (Kv 22.10.1979) alue on asuinkerrostalojen korttelialuetta AK ja katualuetta. Tonteilla on 10 350 k-m2 rakennusoikeus. Suurin kerrosluku on kuusi (VI).



AK	Asuinkerrostalojen korttelialue.	4370	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
KM	Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.	e = 0,60	Tonttitehokkuus eli kerrosala / tontin ala.
		VI	Suurin kerrosluku roomalaisin numeroin.
VU	Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.	aII	Autokansien suurin määrä.
Y	Yleisten rakennusten korttelialue.	IIIIIppIIIII	Jalankulku- ja pyöräilykatu.
17571	Korttelin numero.	∴∴∴∴∴∴	Istutettava alueen osa.

Ajantasa-asemakaava.

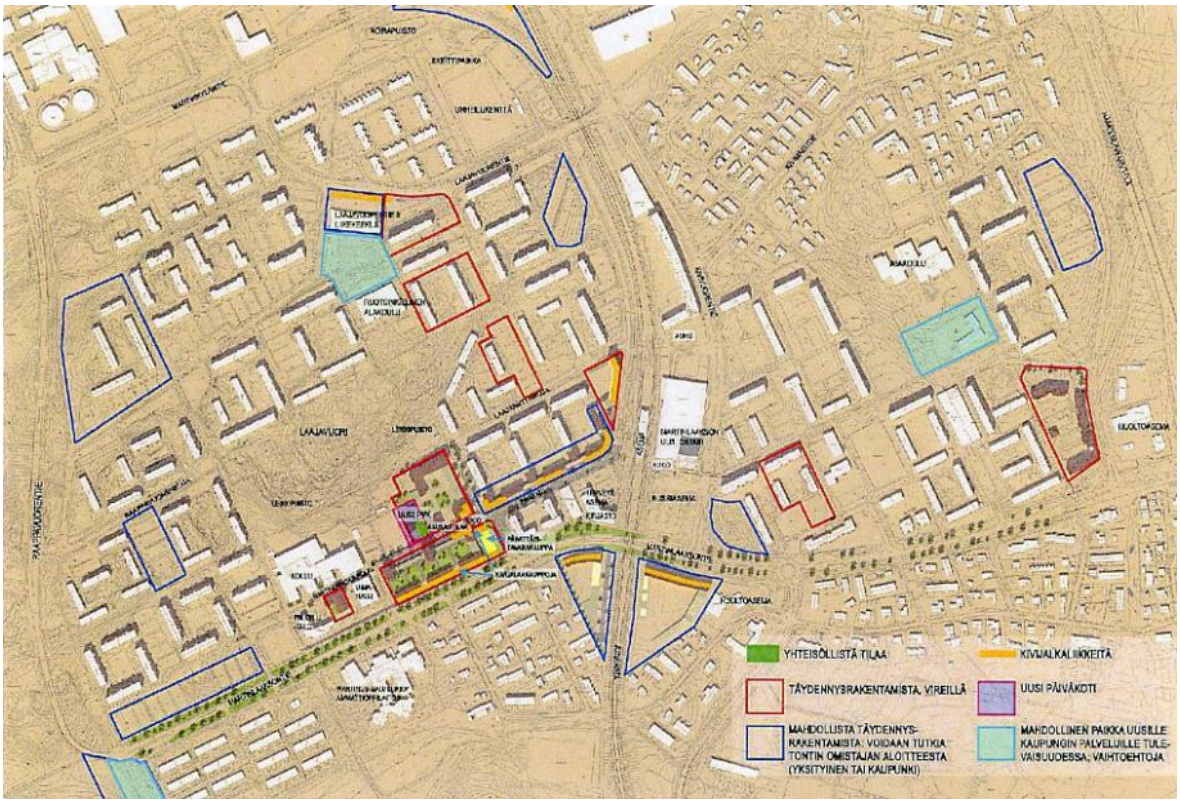
Vantaan karttoja, kaavoja, ilmakuvia ja paikkatietoja voi katsoa tarkemmin: *kartta.vantaa.fi*

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Tähdätään riittävään, monipuoliseen ja kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon sekä elinkeinoelämän ja työpaikkarakentamisen edellytysten luomiseen. Tavoitteena laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys. Lisätään korkeaa rakentamista asemanseuduilla ja keskustoissa, joissa on hyvät palvelut. (Kv 18.6.2018)

Vantaan kaupunkisuunnittelun tavoitteet 2019

Kaavoitetaan laadukasta, kohtuuhintaista ja monipuolista asumista Länsi-Vantaalle 100 000 k-m2. *– Kaava tuottaa uutta asuntorakentamista 13 261 k-m2.*



Martinlaakson kehityskuva, täydennysrakentamisen ja palveluiden sijoittumisen mahdollisuuksia.
Johanna Rajala 2015, Kv 2.3.2015.

Martinlaakson kehityskuva

Martinlaakson kehityskuvassa (Kv 2.3.2015) tavoitellaan tiivistä ja elävää kaupunginosaa kivijalkaliiketiloineen ja siinä on esitetty joitakin mahdollisia täydennysrakentamiskohteita.
– Nyt vireillä olevat kaavahankkeet Kivivuorenkuja 1 – 3 ja Laajaniitynkuja 1 (002399) tukevat Martinlaakson keskustan kehitystä. Hankkeeseen sisältyy nykyinen määrä kivijalkaliiketiloja, jotka siirtyvät sivukadulta pääkadulle.

Rakennusjärjestys

Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010.

Tonttijako- ja rekisteri

Vantaan kiinteistörekisteri.

Rakennuskiellot

Ei ole.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

Näkymä Kukinpolun sillalta. TKa 5.2.2018

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA PÄÄTÖKSET

Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 / Kojamo Oyj ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Kojamo Oyj hakivat 22.12.2017 kerrostalotonteille purkavaa saneerausta. Tontilta purettaisiin kolme huonokuntoista kolmekerroksista kerrostaloa ja rakennettaisiin uusia kerrostaloja. Yksi kuusikerroksinen kerrostalo kunnostettaisiin. Yleiskaavassa (Kv 17.12.2007) alue on tehokasta asuntoaluetta.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

Osalliset

Osallisia kaavoituksessa olivat kaavan hakija, alueen ja naapurikiinteistöjen omistajat, haltijat ja asukkaat (naapurit), kaupunginosan ja lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Uudenmaan liitto, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, kaupungin viranomaiset, kunnan jäsenet ja ne, jotka katsoivat olevansa osallisia.

Ensimmäinen osallistuminen ja vuorovaikutus

- *Osallistumis- ja arviointisuunnitelma* laadittiin, lähetettiin osallisille ja julkaistiin internetissä 23.4.2018. Mielipiteet kaavoitukselle pyydettiin kirjaamoon 31.5.2018 mennessä.
- *Vireille tulo* ilmoitettiin Vantaan asukaslehdissä 10.3.2018, Myyrmäen uutiskirjeessä 24.4.2018 ja Vantaan Sanomissa 12.5.2018 (ilmoitus Vantaan asukaslehdessä 5.5.2018 oli jäänyt pois).
- *Aluearkkitehti oli tavattavissa* Kivivuorenkujan kääntöpaikalla 16.5.2018 klo 18.30.
- *Maankäytön kuulutukset* julkaistaan kaupungin internet-sivuilla.

Ensimmäisessä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 23.4.2018 esitetty alustava luonnos, jossa uutta rakentamista oli 18 150 k-m2, kerrosluvut 4 – 13. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy

Ensimmäisessä osallistumisessa saadut mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

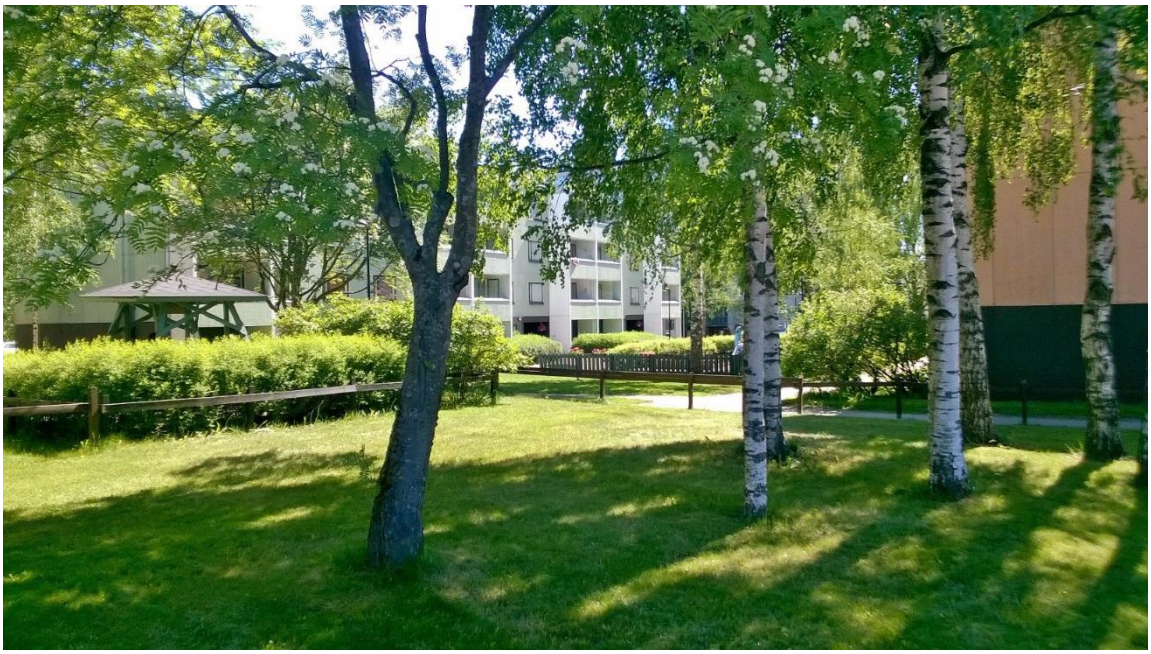
Osallistumisessa saatiin yhdeksän mielipidettä, joissa nousivat erityisesti esiin
- asuntojen purkaminen, rakentamisen määrä ja korkeus, julkisivut, viherkatto ja pysäköinti.

1. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 30.4.2018:
Sähköverkko: Alueella on Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapeleita. Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin toimitaan yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko: Alueella on Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin toimitaan yhteistyösopimuksen mukaisesti.

=> Johdot ja putket näkyvät kaupungin johtokartalla.

2. Osallistuminen Kivivuorenkujan kääntöpaikalla, 16.5.2018 klo 18.30 – 19.35:
Aluearkkitehdin muistio
Paikalla oli 34 osallista ja aluearkkitehti.
Aluearkkitehti esitteli kaavoituksen lähtökohtia ja jakoi osallistumis- ja arviointisuunnitelmia.
Käytiin vilkas keskustelu, muun muassa
- Kolmikerroksiset talot on juuri peruskorjattu, kuusikerroksista taloa ei.
- Peruskorjataanko säilyvä talo? Joitakin asuntoja kunnostettu – ei kaikkia, hissiin mahtuu juuri ja juuri pyörätuolilla. *=> Säilyvä talo korjataan hankkeen yhteydessä.*
- Säilyvässä talossa on vain yksiöitä ja kaksioita.
- Kerrottu, että entisillä vuokralaisilla ei ole vuokrausoikeutta uusiin asuntoihin.
- Minkä korkuista? Säästyykö pihaa? Säästyvätkö puut? Miten piha istutetaan?
- Minkä korkuinen pysäköintilaitos? Osittain maan alle. Tuleeko rajalle? *=> Neljä kerrosta.*
- Autokatoksiin viherkatot. *=> Tulee.*
- Tuleeko myös pesula? Rakennustyön ajan ei ole pesulaa. *=> Tulee pesula.*
- Taidepäiväkoti Sininen kuu toivoo 200 m2 päiväkotitilaa. *=> Ei mahdu tuleviin liiketiloihin.*
- Kuinka paljon ja mitä liiketiloja tulossa? Ostarilla vaatekauppa ei pärjännyt. *=> Tulee 290 k-m2.*



Näkymä pihalle. TKa 25.5.2018

- Tarvitaan vieraspaikkoja. Miksi kadun päässä pysäköinti yölläkin vain kaksi tuntia?
- Uusien talojen väritykseksi valkoista ja harmaata, ei ruskeaa eikä myrkynvihreää.
- Kivivuorenkujalle istutettava puuttuva puurivi. *=> Istutetaan.*

3. Kaksi asukasta, Kivivuorenkuja 5, 16.5.2018:
Mielipiteeni edellisestä purkamisesta ja uusien rakentamisesta. Ehdottomasti ja selkeästi EI. Purettavaksi tarkoitettuihin taloihin on tehty muutama vuosi sitten perusteelliset remontit ja laitettu jopa hissit. Eikö tämä ole järjetöntä verorahojen tuhlausta ja väärinkäyttöä, aivan hölmölästä! Annetaan näiden talojen olla paikallaan ja rakennetaan uudet talot muualle, esim. Vantaankosken ja Vehkalan asemien lähettyvillä on isot käyttämättömät maa-alat tyhjillään, rakennettakoon sinne jos on tarpeellista. Martinlaakson aseman alue on jo nyt taloja täynnä. EI saa rikkoa nyt hyvää ja toimivaa aluetta.

Martinlaakso on aikoinaan rakennettu ja suunniteltu väljäksi ja viihtyisäksi asuinalueeksi. Alue pitää ehdottomasti säilyttää tällaisena kuin se nyt on, pitäisihän jotakin vanhaa alkuperäistä suojella tuleville sukupolville. Tiheään rakennettu asuinalue aiheuttaa todistetusti valtavasti ongelmia, viihtyvyys kärsii olennaisesti, ihmiset ahdistuvat, stressaantuvat, alue slummiutuu, ruuhkaantuu ja ihmiset voivat huonosti esim. terveyskeskukset jumittuvat eivätkä tule riittämään. Me ja muut asukkaat olemme aikoinamme muuttaneet tänne väljyyden ja rauhallisuuden vuoksi, luonto on myös tosi tärkeä. Nyt te päättäjät olette viemässä nämä meiltä pois. Korkeat kerrostalot tulevat viemään näkyvyyden ja jopa auringon valonkin pois. Emme halua tätä. Ihmisiä EI saa unohtaa rahan ja ahneuden vuoksi, tässähän on kyse siitä. Mielipiteemme tälle suunnitelmalle on selkeästi EI.

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan lisää asuntoja. Täydennysrakentaminen on yleiskaavan keskeinen periaate, ei uusien asuntoalueiden perustaminen. Purkavalla saneerauksella saadaan uusia asuntoja hyvälle sijainnille keskustaan rautatieaseman ja palveluiden luokse. Vantaankoskelle ja Vehkalaan ei voida rakentaa asuntoja lentomelun vuoksi (Lden yli 55 dB). Tontille jää iso luonnonvarainen piha. Tehty varjostustutkimus.

4. Helsingin seudun liikenne HSL, 17.5.2018:
Ei lausuttavaa.

5. Vantaan kaupunginmuseo, 23.5.2018:
Kaava-alueella sijaitsevia rakennuksia ei ole arvotettu rakennetun kulttuuriympäristön kohteiksi, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

6. Kivivuorenkuja 1 – 3:n asukkaat, yhteensä 47 nimeä, 28.5.2018:
Me Kivivuorenkujan asukkaat Vantaan Martinlaaksosta saimme pari kuukautta sitten huolestuttavaa postia. Kirjeen, jossa kerrottiin vireillä olevasta kaavamuutoksesta (nro 002381), joka tarkoittaisi meille sitä, että yli 80 kotitaloutta tulisi menettämään asuntonsa ja kotinsa, sangen lyhyellä, noin vuoden varoitusajalla. Tuskin tarvinnee edes sanoa, mutta järkytys ja huoli asukkaiden keskuudessa on suuri.

Valtaosa meistä on tavallisia, pienituloisia ihmisiä; sairaanhoitajia, lastentarhan opettajia, myyjiä, varastotyöntekijöitä, eläkeläisiä, työttömiä ja opiskelijoita. Meillä ei ole varaa hankkia omistusasuntoa, ei edes asumisoikeusasuntoa – meistä on tulossa kodittomia. Kivivuorenkujalla asuu ihmisiä, jotka ovat LUMO:n (nyk. Kojamo) pitkäaikaisia vuokralaisia, osa on asunut täällä kymmeniä vuosia, pitkäaikaisimmat 40 vuotta.

Kiinteistön omistaja on perustellut kaavamuutostarvetta asuntojen huonokuntoisuudella. Mielestämme tämä ei ole asian todellinen perustelu. On suunniteltu, että alueella sijaitseva 6-kerroksinen asuintalo jätetään purkamatta, se peruskorjattaisiin. Kysymys kuuluukin, miksi sitten näitä muita taloja ei voisi korjata – tuo korkein talon on näistä rakennuksista huonokuntoisin – vauriot ovat ihan maallikon silmin havaittavissa. Kojamo on iso konserni, joka harjoittaa maanlaajuista kiinteistösijoitustoimintaa – heidän kannaltaan säästävästä peruskorjaamisesta tuskin aiheutuisi mitään sellaista, jota voitaisiin kutsua kohtuuttomuudeksi. Taloudellisesti Kojamolla menee varmasti sangen hyvin, suunnittelevathan he pörssiin listautumista.

Kivivuorenkujan matalat, kolmikerroksiset purku-uhan alaiset kerrostalot ovat hyväkuntoisia – niissä ei ole silminnähtäviä vaurioita julkisivuissa. Lisäksi viime vuosien aikana lukuisat huoneistot on saneerattu sisältäpäin, eikä tämän yhteydessä ole raportoitu kosteus- tai rakennevaurioista. Martinlaaksossa on purettu paljon vanhaa rakennuskantaa mm. Mårtendals skolan lähistöltä on purettu useita kerrostaloja, nämä talot olivat niin huonokuntoisia, että peruskorjauskaan ei olisi niitä pelastanut.
=> Purkavalla saneerauksella tehostetaan maankäyttöä ja lisätään asuntojen määrää rautatieaseman ja palvelujen lähellä. Tällöin korkein talo voidaan säilyttää.

Lähestulkoon jokainen lienee sitä mieltä, että Vanha- Porvoo tai Ruissalon pitsihuvilat ovat suojelun arvoisia, mutta kiinnostaako ketään vanhojen lähiöiden arvo? Kaupungistuminen on osa meidän suomalaisten tarinaa, osa yhteistä kulttuurihistoriaa – eikö sillä ole mitään arvoa? Kivivuorenkuja on edustava otos tuon aikakauden rakennushistoriasta – talot eivät ole mitään rumia betonikuutioita ja alueella on poikkeuksellisen kaunis, 1970-luvun viherrakentamisesta kertova pihaalue. Jos näkisitte tämän, olisitte varmasti kanssani samaa mieltä.

=> Jokainen talo edustaa omaa aikaansa. Vantaalla kaupunkikuvallisesti arvokkaiksi kerrostalo-alueiksi on luokiteltu muun muassa Kaivoksela, Pähkinärinne, Simonmetsä ja Havukoski.

Haluaisin kiinnittää huomiotanne myös kaavoitusmenettelyyn ja ennen kaikkea siinä noudatettuun tiedotusmenettelyyn. Ensimmäinen tiedoksianto oli vuokranantajan alussa mainitsemani tiedotuskirje. Talossa, jossa itse asun, asuu ulkomaalaistaustaisia ihmisiä ---. Eräs ei-suomenkielentaitoinen naapurini tuli minulle sangen hämillään näyttämään saamaansa kirjettä – se oli suomeksi, eikä hän ymmärtänyt sanaakaan. Osa näistä ihmisistä on EU-kansalaisia ja SEUT 18 artikla kieltää kansalaisuuteen perustuvan syrjinnän. En tietenkään väitä, että näitä ihmisiä olisi syrjitty ”suoraan”. Syrjintää on kuitenkin myös niin sanottu välillinen syrjintä; eli pelkästään se, että jokin menettely, käytäntö, säännös tai päätös on johtanut siihen tilanteeseen, jossa jokin ryhmä on joutunut eriarvoiseen asemaan. Mielestäni nyt on käynyt näin. Ihmisiltä ollaan purkamassa kotia, ja he eivät ole saaneet informaatiota ymmärtämällään kielellä. Ja tietenkin, Suomen Perustuslaki koskee ”jokaista” kansalaisuudesta riippumatta. Yhdenvertaisuus on vahva, oikeusvaltiomme kantava perusarvo ja oikeudellinen periaate.
=> Vantaalla puhutaan 199 eri äidinkieltä (2018). Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty suomeksi ja ruotsiksi, jotka ovat kielilain mukaisesti Vantaan kaupungin viralliset kielet.

Kaavoitustilanteesta järjestettiin tiedotustilanne Kivivuorenkujan kääntöpaikalla toukokuun 16. päivä, klo 18:30. Sain tuosta tilaisuudesta tiedon täysin sattumalta naapurilta. Tilaisuudesta oli häneltä saamani tiedon mukaan ilmoitettu Vantaan Sanomissa olevalla ilmoituksella. Vantaan Sanomat on ilmaisjakelulehti ja nykypäivänä on täysin notorisesti [*yleisesti*] tiedetty, että kerrostaloissa useimmilla ihmisillä on ”ei-mainoksia” lappu ovessa – mainospostin määrä on vuosien saatossa paisunut niin paljon, että ihmiset haluavat mieluummin olla ilman mainosröykkiöitä. Vantaan Sanomia jaetaan vastapäisessä kauppakeskuksessa olevassa telineessä – joka useimmiten on tyhjä. Tuntuu hieman erikoiselta, että tällaisessa asiassa, jolla on osallisille huomattava merkitys, tiedottaminen järjestetään näin huonosti ja mielestäni kuulemisperiaatteen kannalta sangen arveluttavalla tavalla. Purettavaksi suunnitelluissa taloissa asuu yhteensä noin 80 kotitaloutta. Tuskin olisi ollut kohtuutonta edellyttää, että po. kuulemistilaisuudesta olisi tiedotettu kirjeitse joka kotitalouteen, tai edes laitettu lappu rapun ala-oveen. Maankäyttö- ja rakennuslaissa puhutaan eräänä tiedotusvälineenä olevasta, ”paikkakunnalla yleisesti leviävästä sanomalehdestä” – mikä tällainen lehti on, ei ole KHO:n oikeuskäytäntöä. Mutta ottaen huomioon kuulemisen luonteen Perustuslaissa suojattuna oikeutena sekä Perustuslaissa suojatun osallistumisoikeuden ympäristöasioissa sekä julkisen vallan velvollisuuden turvata perusoikeuksien toteutumista, ei mielestäni voi sanoa 100 % varmasti, että Vantaan Sanomat olisi tällainen lehti. Kaiken lisäksi Vantaan sanomissa julkaistu ilmoitus oli suomenkielinen, jälleen kerran siis asuintalojemme ulkomaalaiset vuokralaiset jätettiin huomioon ottamatta.
=> Kaavan osallistuminen ja vuorovaikutus on järjestetty maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Kaavan vireille tulo ilmoitettiin Vantaan asukaslehdessä 10.3.2018, joka on kaupungin tiedotuslehti. Lumo Kodit Oy lähetti asukkaille kaavoituksesta tiedotteen 16.4.2018. Vantaan Sanomat on paikkakunnalla yleisesti leviävä ilmaisjakelulehti, jota jaetaan postilaatikkojakeluna ja kauppakeskuksissa ja näköislehti on luettavissa internetissä vantaansanomat.fi.

On totta, että Vantaallekin on viime vuosina valmistunut paljon asuinkerrostaloja ja uusia rakennetaan koko ajan. Meidän kannaltamme ongelmana on se, että valmistuneet asunnot ovat omistusasuntoja. Valtaosa vuokrataloista on yksiöitä ja kaksioita, perheasuntoja valmistuu vähän.

Me Kivivuorenkujan asukkaat olemme asuneet vuosien, jopa vuosikymmenten ajan Vantaan Martinlaaksossa. Lastemme päiväkodit, koulut ym. sosiaaliset elinympäristömme ovat täällä. Nyt meidän pitäisi kertoa lapsillemme, että se kiva koulu, jota käyt, on kohta entinen ja voit hyvästellä kaverisi, koska meidän on muutettava pois, koska meillä ei kohta ole kotia. Kotimme puretaan, jotta joku voisi tehdä vielä vähän enemmän rahaa, vaikka talot olisi ihan hyvin voitu korjatakin.

Kun sitten päätätte kaavamuutoksesta, niin muistakaa, että koti se on vuokrakotikin.
=> Martinlaaksoon kaavoitetaan ja rakennetaan myös vuokra-asuntoja. Kivivuorenkujalta purettavien 81 asunnon tilalle saadaan 182 vuokra-asuntoa ja 144 omistusasuntoa. Niiden alustava keskipinta-ala on 45 h-m2, vuokra-asunnot alustavasti 30 – 74 h-m2 (huoneistoneliömetriä).

7. Vantaan Kilpatanssijat ry, hallitus, 30.5.2018:
Vantaan Kilpatanssijat ry:n (Vakita) tanssiharjoitussali sijaitsee osoitteessa Kivivuorenkuja 3, eli kerrostalojen kupeessa olevassa matalassa rakennuksessa. Olemme olleet tässä kiinteistössä vuokralla marraskuusta 2011 lähtien, eli kohta kuusi vuotta. Tarjoamme kiinteistössä kilpatanssin ja lavatanssin opetusta palvellen vantaalaisten lisäksi koko pääkaupunkiseutua, koska meidät on täältä hyvien liikenneyhteyksien vuoksi helppoa tavoittaa. Salilla tarjotaan tanssinopetusta myös eritysryhmille, kuten pyörätuolitanssijoille. Olemme tehneet suunnitelmia salin muuttamiseksi täysin esteettömäksi.

Seurassamme on tällä hetkellä 259 jäsentä ja 39 kilpailevaa paria. Käytännössä kaikki kilpailevat parit käyttävät salia harjoitustilana viikoittain, salimme lisäksi meillä on vain joitakin yksittäisiä viikkovuoroja muualla Vantaalla. Opetuksen ulkopuolisina aikoina salimme palvelee kaikenikäisiä ja -tasoisia tanssin harrastajia vapaaharjoitustilana. Saliamme voi myös vuokrata erilaisiin (tanssiin liittyviin) käyttötarkoituksiin. Salistamme on muodostunut seurallemme tärkeä tanssin tukikohta!

Toimintamme päätukijoita ovat Vantaan kaupunki ja Aktia, seuramme kuuluu Suomen Tanssiurheiluliittoon sekä Olympiakomitean Tähtiseurat -urheiluseuroihin, joissa tuetaan ja kehitetään lasten ja nuorten liikuntamahdollisuuksia ja tarjotaan heille laadukasta ja turvallista liikunnan ohjausta.

Salin menettäminen aiheuttaa seurallemme vakavia hankaluuksia, sillä meidän on näin ollen löydettävä tarpeisiimme soveltuva, vähintään samankokoinen, yhtä kustannustehokas ja sijainniltaan sopiva uusi tila lähiaikoina. Toivomme lisätietoja hankkeen etenemisestä mahdollisimman pian!

=> Lähetetty tiedoksi alustava kaavoitusaikataulu.

8. Asukas, Kivivuorenkuja 4, 31.5.2018:
Vihertehokkuus ja sen merkitys ihmisen hyvinvoinnille
Ensimmäiseksi haluan muistuttaa, että on jo täysin tutkittua ja todistettua, että ihmisten hyvinvointiin vaikuttaa ympäristö eli se, minkälaisessa ympäristössä päivittäin liikkuu ja asuu sekä myös, mitä kotisi ikkunasta voit katsoa – betoniseinää, massiivisia rakennuksia vai metsää, puita, luontoa.

Martinlaakso on vanha asuinalue, jossa puut ovat korkeita ja pehmentävät näkymää korkeampienkin 6-kerroksisten talojen ympärillä. Yksi ainoa koivurivistö, joka jouduttiin kaatamaan Kivivuorenkuja 4:n ja 5:n autopaikkojen välistä jo yksistään muutti maisemaa suuresti. Yhtäkkiä nämä

vierekkäiset kaksi 6-kerroksista taloa näyttivät isommilta kuin aikaisemmin, kun niiden välissä näkymässä ei enää ollutkaan mitään näkymää pehmentämässä. Ja kyse oli alle 10:stä koivusta suorassa rivissä.

Nyt suunnitellaan rakentamista, joka muuttaa kyseessä olevan tontin alueen täydellisesti. Siellä kasvaa isoja puita, mutta jääkö niistä yhtään/montaakaan jäljelle rakentamisen keskelle? Voidaanko rakentajaa vaatia huolehtimaan niiden suojelemisesta siltä osin, kun se on mahdollista. Jos ei vaadita, tuskin jää yhtään, on halvempaa laittaa kaikki matalaksi, kun ei tarvitse mitään varoa.

Tässä tapauksessa siis tilalle tulisi korkeampia ja enemmän rakennuksia, joita edes nämä isot koivut eivät samalla lailla peittäisi, kuin nykyisiä rakennuksia. Ja jos niitä ei pysty säilyttämään, lopputulema on, että ainoa, mitä näkyvissä on, ovat massiiviset uudet talot. Vihreydestä ei ole enää tietoakaan.

Mikä tulee olemaan tontin vihertehokkuus??? Mitä sinne vaadittaisiin rakennuttajaa istuttamaan. Matalilla metrin korkuisilla pensailla ei ole mitään merkitystä kokonaisuuteen nähden.
=> Tontilla säilyy kolme isoa puuta ja kolme pientä puuta sekä istutetaan lukuisia uusia puita. Vihertehokkuudeksi vaaditaan 0,90. Pihasuunnitelma s. 29.

Tontin valoisuus, piha-alueen valoisuus
Entä tontin valoisuus. Mitä korkeampia rakennuksia, sitä pimeämpi piha on ja sitä epäviihtyisämpi.
=> Tehty varjostustutkimus. Kauempana tornista varjo liikkuu nopeammin.

Pysäköintitalo – tällä voi lopullisesti pilata kokonaisuuden
Pysäköintitalosta on tulossa iso, kaksikerroksinen eli silläkin on erittäin suuri merkitys kokonaisuuteen – siihen, miltä uusi rakennuskanta-/alue näyttää. Ja kaikille niille esimerkiksi erityisesti on rakennuksella suuri merkitys, jotka omalta parvekkeelta katselevat suoraan pysäköintirakennusta – JA NIITÄ ON PALJON!

Rajatorpantien varrella, Pähkinärinteen kohdalla on samalla kohtaa molemmin puolin tietä uudehkoja taloja ja siinä tien puolella yksikerroksisia pysäköintikatoksia tai pitkä rivi autokatosta, jossa katto on maisemoitu. Kivivuorenkuja 1–3:n pysäköintitalo on paljon massiivisempi ja koska se on tarkoitus kattaa, niin huonoimmillaan siitä tulee yksi massiivinen betonijärkäle, joka tuo maisemaan slummivaikutelman, kun vihreys vähenee, mutta rakennusmassa kasvaa. Esimerkiksi katon maisemoiminen kokonaisuudessaan vaikuttaisi siihen, mitä ihmiset parvekkeiltaan katsoisivat. Jos se on maisemoitu, näkymä on ihan erilainen kuin miksi se huonoimmillaan saa rakennettua. Tällainen pitää rakentajalta vaatia tehtäväksi. Muuten Martinlaakson saa äkkiä muutettua vehreästä vanhasta lähiöstä juuri sellaiseksi, joka heti tuo vain mieleen, että vain raha on ratkaissut, eikä muita asioita ole otettu huomioon.
=> Pysäköintitalo sijoittuu Kivivuorenkuja 3:n kerrostalon ja liiketilan paikalle ja siitä tulee neljäkerroksinen. Pysäköintitalo katetaan reunoiltaan viherkatoilla. Jäljempänä havainnekuvia.

Esimerkki järkyttävästä rakentamisesta
Raappavuorentien ja Rajatorpantien kulmauksessa on mielestäni ---
=> Raappavuorentie 3:n hanke on käsitelty kaavassa 002232. Osallistumisvaiheessa hanke oli rakennustyömaana ja pinnoittamatta, valmistunut 28.8.2018.

Pintamateriaalit, synkkää vai vaaleaa, yksitoikkoista vai jotain fiksua, vaihtelevaa? Ratkaiseeko materiaalivalinnassa raha vai viihtyisyys? Siinä vieressä aseman kohdalla korkea rakennus. --- Ei rakenneta synkkiä taloja Suomeen, jossa on muutenkin pimeää puolesta vuodesta. Raappavuorentien ja Uomatien lähellä on uusi kerrostaloalue, jossa on mielestäni viihtyisän näköisiä rakennuksia ulkoisesti. --- Eli katsotaan nyt sitten, jos uusia rakennuksia rakennetaan, että ne edes olisivat iloisen, nykyaikaisen, modernin, raikkaan näköisiä, eikä ainakaan ---
=> Mainitut kohteet eivät kuulu tähän kaavamuutokseen.

Rakennusten korkeus
Rakennusten korkeus syytä myös harkita uudelleen. Miettiä jälleen, mitkä talot ja lasten piha-alueet naapureissa jäävät talon varjoon. Kuusi kerrosta on jo korkea ja se istuisi tuohon rakennuskantaan, koska sitä korkeutta ovat olleet jotkin jo olemassa olevatkin rakennukset.

Toivon todella, että päätöksiä tehtäessä otetaan huomioon kokonaisvaltaisesti kaikki tekijät ja vihertehokkuus ja valo ovat ihmisten hyvinvoinneille tärkeitä.
=> Kaupungin tavoitteena on lisätä korkeaa rakentamista asemanseuduilla ja keskustoissa, joissa on hyvät palvelut (Kv 18.6.2018). Martinlaaksossa on yleisesti ja jo rakenteilla 6 – 8 -kerroksisia taloja. Uusi 14-kerroksinen rakennus liittyy naapurissa jo olevaan 14-kerroksiseen taloon, jotka yhdessä toimivat keskustaa merkitsevinä dominantteina. Korkeista taloista saadaan vapaita ja valoisia näkymiä kauas.

9. Asukas, As Oy Kivivuorenkuja 2 edustaja, 31.5.2018:
Olen As. Oy Kivivuorenkuja 2 edustaja ja haluan esittää vaatimuksemme yhtiömme asukkaiden (n. 155 henkeä, 91 huoneistoa) puolesta ko. kaavamuutokseen liittyen.

1. Kerroskorkeuksien nosto nykyisestä 3 – 7 kerroksisista jopa 13:een ei ole naapurissa olevien omistusasujien toiveiden mukaista. Selvästi olemme jäämässä korkeiden talojen varjoon ko. suunnitelmassa ja siksi vastustamme rakennusten kerroskorkeuksien nostamista yli nykyisen alueen talokorkeuksien. Yhden talon osalta korotuksen olemme hyväksyneet kun Martinlaakson ostoskeskus uusittiin. Nyt kaavamuutossuunnitelma ajaa korkeiden talojen muuria yhtiömme eteläpuolelle, mikä oleellisesti vähentää alueen viihtyisyyttä ja valoisuutta. Tästä syystä yli 7 kerroksisia rakennuksia emme voi hyväksyä.
   => Kaupungin tavoitteena on lisätä korkeaa rakentamista asemanseuduilla ja keskustoissa, joissa on hyvät palvelut (Kv 18.6.2018). Nykyisin maanpäälliset kellarit lasketaan kerroksiksi. Tehty varjostustutkimus.

2. Asukasmäärän nosto alueella aiheuttaa kasvavaa painetta liikenteeseen 100 m mittaiselle Kivivuorenkujalle, joka jo nyt toimii noin 500 auton pysäköinnin valtaväylänä. Esitämme seuraavaa:

   - Kulku tulevalle parkkitalolle on järjestettävä myös Raikukujan puolelta haitan minimoimiseksi Kivivuorenkujalla. Myös yksisuuntainen ajo parkkitaloon ja sieltä pois, missä sisäänajo ja ulosajo on ohjattu eri kujille, voisi olla toimiva ratkaisu.
     => Tontilta ei ole ajoyhteyttä Raikukujalle, joten liikennettä ei voida johtaa sinne.

   - Kivivuorenkuja 2:den puoleinen jalkakäytävä tulee laajentaa kevyenliikenteenväyläksi ja mietittävä onko toinen jalkakäytävistä enää edes tarpeellinen. Tämä klv parantaisi liiken-

neturvallisuutta Kivivuorenkuja 2, 4 ja 5 osalta, josta enin osa pyöräilijöistä kulkee Kivivuorentielle. Sen sijaan Kivivuorenkuja 1 ja 3 asukkaat voisi liikenteellisesti ohjata käyttämään Kukinpolkua vastaavaan liikenteeseen Kivivuorentielle.
=> Kerrostaloalueella tarvitaan jalkakäytävä kadun molemmin puolin. Katualueen tarkemmat järjestelyt ratkaistaan katusuunnitelmassa, ei asemakaavassa.

- Rakentamisen aikana on huolehdittava, ettei vuosia kestävä työmaaliikenne aiheuta tarpeetonta haittaa tai turvallisuusriskejä. Työalueelle kulku on oltava sujuvaa ja pääsy alueelle on järjestettävä myös Raikukujan ja Kivivuorentien puolelta. Tämä voidaan huomioida esim. päätettäessä rakennusten rakentamisjärjestyksestä.

- Liikennesuunnittelussa on otettava huomioon, ettei työmaa-ajoneuvot ja työntekijöiden omat autot ole haittana muiden taloyhtiöiden pihoissa. Haitta vähenee, jos rakennusalueella on riittävät pysäköintialueet, esim. pysäköintitalo rakennetaan heti työmaan alkuvaiheessa.

3. Työmaan meluhaitat eivät saa ylittää annettuja määräyksiä eikä työskentelyajat ---
=> Asemakaavassa ei ratkaista työmaajärjestelyjä. Naapurin pihalle ei saa pysäköidä luvatta.

4. Parkkitalon konsepti on mietittävä siten, ettei se ole käyttäjilleen liian kallis ja sen vuoksi seiso tyhjillään ja aiheuta pysäköintiongelmia muiden yhtiöiden pihoissa. Pysäköintitalon kustannukset tulisi jyvittää ainakin osittain asumisen kustannuksiin, jolloin autopaikkojen vuokrahinnat eivät nouse alueen yleistä tasoa 10…15 €/kk korkeammiksi.
=> Pysäköinnin hinnoittelu ei ole asemakaavakysymys.

5. Asukasmäärän lisääntyessä ja alueen kaupungistuessa Vantaan kaupungin tulee huolehtia siitä, että nykyistä hulevesi-infraa alueella samanaikaisesti parannetaan, ettei ylivuotavat sadevesikaivot aiheuta kasvavaa ongelmaa kun imukykyinen maa-ala (nurmikkoala ym.) tulee vähenemään.
=> Kaavaan liittyy vesihuollon esisuunnitelma s. 34 – 35 ja hulevesisuunnitelma s. 36.

10. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY, 6.6.2018:
Olemassa olevat yleisen vesihuollon verkostoyhteydet sijaitsevat Kivivuorenkujalla, Kivivuorentiellä ja Kukinpolulla. Uusien tonttien kytkentä vesihuoltoon tarkastellaan kustannusarvioineen kaavoituksen edetessä ja esitetään kaavaselostuksen osana vesihuollon esisuunnitelmassa.

=> Vesihuollon esisuunnitelma on jäljempänä s. 34 – 35. Siitä on neuvoteltu HSY:n kanssa.

Toinen osallistuminen ja vuorovaikutus

- *Osallistumis- ja arviointisuunnitelma* laadittiin, lähetettiin osallisille ja julkaistiin internetissä 10.9.2018. Lumo Kodit Oy jakoi osallistumis- ja arviointisuunnitelmat Kivivuorenkuja 1 – 3:n porrashuoneisiin. Mielipiteet kaavoitukselle pyydettiin kirjaamoon 2.10.2018 mennessä.
- *Osallistumisesta* ilmoitettiin Vantaan Sanomissa 15.9.2018.
- *Aluearkkitehti oli tavattavissa* Kivivuorenkujan kääntöpaikalla 24.9.2018 klo 17.00.
- *Kuulutukset:* Maankäytön kuulutukset julkaistaan kaupungin internet-sivuilla.

Toisessa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 10.9.2018 esitetty alustava luonnos, jossa uutta rakentamista oli 20 950 k-m2, kerrosluvut 6 – 13. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy

Toisessa osallistumisessa saadut mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

11. Kaavatilaisuus Kivivuorenkujan kääntöpaikalla, 24.9.2018 klo 17.00 - 17.34:
Aluearkkitehdin muistio
Paikalla kävi 11 asukasta ja naapuria. Satoi.
Aluearkkitehti jakoi osallistumis- ja arviointisuunnitelmia ja kertoi muutoksesta edelliseen.
Käytiin vilkasta keskustelua, muun muassa

- tulee slummi
- raha ratkaisee
- vanhat talot pitäisi kunnostaa
- puretaanko nyt säästyvä talo myöhemmin?
- muutettu jo puretusta talosta tähän
- Martinlaakso on väljä
- tehokkuus nousee 2,5-kertaiseksi
- erottuu ympäristöstään
- tuleeko samanlaista rakentamista muualle?
- nähdään keittiöihin ja makuuhuoneisiin
- piha on varjoinen, ei jää leikkipaikkaa
- Saton taloista käydään nyt naapuritalon pihalla
- liikenne lisääntyy, Kivivuorentien risteykseen liikennevalot
- mihin sijoittuu jätehuolto (molokit?)
- Martinlaaksossa on paljon maahanmuuttajia
- asuntorakentamista myös puolustettiin, asuntoja tarvitaan
- millainen parkkitalosta tulee?
- siirretään 13-kerroksinen talo uuden kerrostalon paikalle, jossa on väljyyttä
- kirje oli rapussa, olisi pitänyt jakaa jokaiselle
- kysyttiin kaavaprosessista ja aikataulusta
- kaavasta valitetaan
- mielipiteet pyydettiin 2.10. mennessä.

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan uusia asuntoja, joita on parasta rakentaa lähelle palveluja ja rautatieasemia. Maankäyttöä tehostetaan myös Martinlaaksossa muualla ja Myyrmäessä. Suunnitelmasta on esitetty jäljempänä havainnekuvia ja piirustuksia.

12. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Sähköverkot Oy, 24.9.2018:
Toistaa mielipiteen nro 1 / 30.4.2018.

13. Vantaan kaupunginmuseo, 26.9.2018:
Toistaa mielipiteen nro 4 / 23.5.2018.

14. Kaksi naapuria, Raikukuja 2, 1.10.2018:
Asemakaavamuutos on Suomen perustuslain (15 § Omaisuuden suoja. Jokaisen omaisuus on turvattu) ja Euroopan ihmisoikeussopimuksen (Ensimmäinen pöytäkirja 1 artikla: Jokaisella luonnollisella tai oikeushenkilöllä on oikeus nauttia rauhassa omaisuudestaan) vastainen.

Asunto Oy Raikukuja I on saarrettu joka puolelta kahdella vuokraslummilla (SATO ja KOJAMO, johon LUMO kuuluu). Raikukuja 1 (Lumo) oli vielä vähän aikaa sitten (1999-2010) asumisoikeusyhtiö. Nyt KOJAMO hakee rakennusoikeuden kasvattamista yli kaksinkertaiseksi (+ 117,6 %), tai haki vielä keväällä. Ruokahalu kasvaa syödessä! Lisärakennusoikeus on iltalypsyn seurauksena kasvanut vielä viidenneksellä (20,5 %).

Valtaosa (9 550 k-m2) lisärakennusoikeudesta sijoitetaan 13-kerroksiseen kolossiin, joka tulee suoraan Asunto Oy Raikukuja I:n E-portaan kaksioiden ja neliöiden keittiöiden ja makuuhuoneiden ikkunoiden eteen, ei suinkaan SATOn talon eteen. Ei korppi korpin silmää puhkaise! Asunto Oy Raikukuja I:n hallituksen mielipiteellä on pyyhitty p-tä.

Martinlaakso on Länsi-Vantaan suhteellisesti suurin ”maahanmuuttajalähiö”, jonka 12 106 asukkaasta 23,3 prosentilla eli 2 820:llä äidinkieli ei ole suomi, ruotsi tai saame (IL 5.9.2018). Myyrmäessä heitä on toki määrällisesti tuhat enemmän eli 3846 (22,4 %).

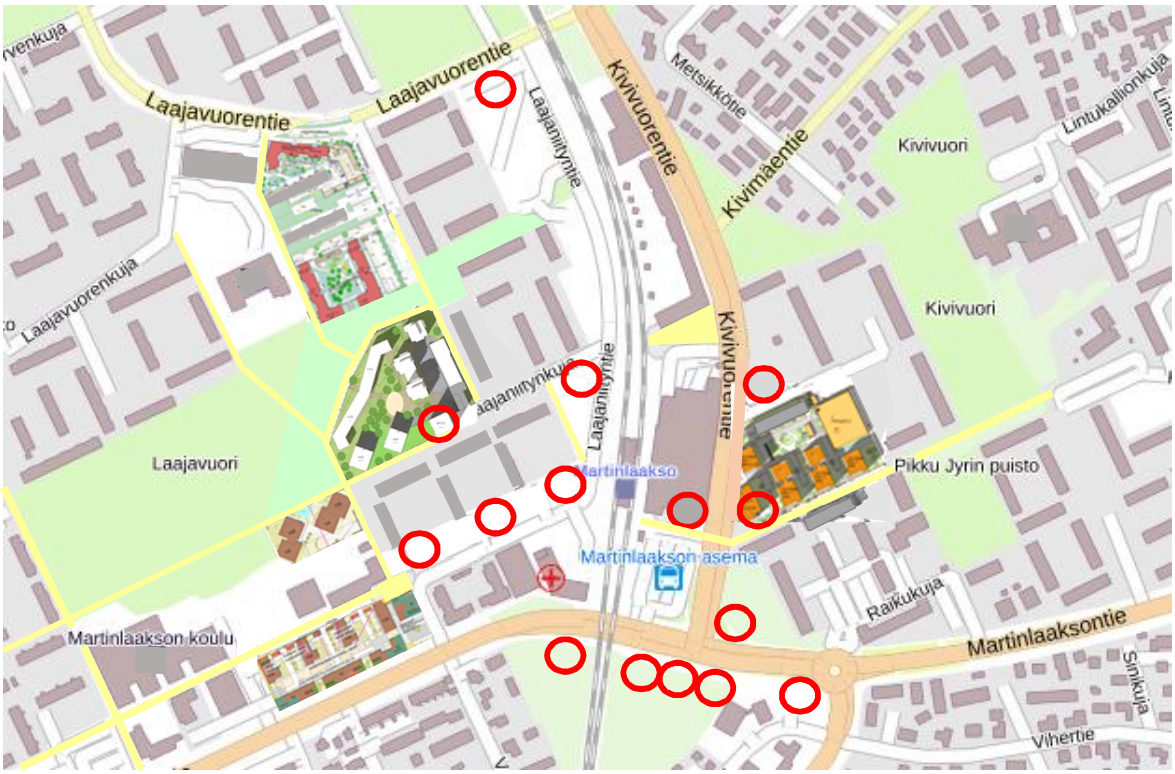
Mielenkiintoinen kysymys on, kummasta lähiöstä suomalaistaustaisen väestön ulosmuutto ensin lisääntyy tai nopeutuu. Martinlaaksossa white flight -kynnys on jo hyvin lähellä. Meitä ei pidättele enää mikään.

=> Kaavoitus perustuu erityislakiin, maankäyttö- ja rakennuslakiin. Kaavamuutoksella ei puututa Asunto Oy Raikukuja I:n tai sen osakkaiden omaisuuteen. Rakennusoikeutta on voitu lisätä, koska pysäköinti on sijoitettu kaksikerroksisen pysäköintitalon sijaan neljäkerroksiseen pysäköintitaloon. Nyt 14-kerroksinen talo (6 150 k-m2) sijoittuu lähimmäksi rautatieasemaa ja kauppakeskusta, pääkadun Kivivuorentien varrelle, vastapäätä jo olevaa 14-kerroksistan tornitaloa. Kirjaamoon ei ole saatu Asunto Oy Raikukuja I:n hallituksen mielipidettä. Asuntorakentaminen perustuu väestönkasvuun ja asuntojen kysyntään, ei asukkaiden taustaan. Osa uusista asunnoista, kuten 14-kerroksinen torni, toteutetaan omistusasuntoina.

15. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL, 1.10.2018:
Ei lausuttavaa.

MRL 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu

MRL 66 § mukainen viranomaisneuvottelu ei ollut tarpeen.



Martinlaakson rakennushankkeet ja mahdollisia korkean rakentamisen paikkoja (yli 8 kerrosta).

Osallistumisen jälkeen tehdyt tarkistukset

Aputiloja ei ole voitu sijoittaa kellariin pohjaveden korkean pinnantason vuoksi vaan ne on jouduttu nostamaan talojen 1. ja 2. kerroksiin ja osin talousrakennuksiin. Siksi uutta asuntorakentamista oli osallistumisvaiheessa 20 950 k-m2, nyt 18 950 k-m2, uusien asuntojen määrä oli 378, nyt 326 ja korkein rakennus oli 13 kerrosta, nyt 14 kerrosta. Asuinrakennusoikeuden määrä on siis laskenut. Muutos ei ole olennainen ja tulee kuulluksi kaavan nähtävillä ollessa.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

Kaava toteuttaa kaupungin asuntorakentamistavoitetta ja keskustojen kehittämistavoitetta.

Kaavamuutoksella rakennetaan Martinlaakson uutta keskustaa korkeatasoisella arkkitehtuurilla. Tavoitteena on tiivistää kaupunkirakennetta ja lisätä hyvää asumista lähellä rautatieasemaa, kauppakeskusta ja muita palveluja.

Rakennusten korkeus vaihtelee 6 – 14 kerrokseen. Kivivuorentien puolelle tulee myös liiketiloja. Taloista tulee keskenään erilaisia. Rakennusten keskelle jää iso luonnonvarainen piha. Tontin vihertehokkuudeksi vaaditaan 0,90. Talousrakennuksissa käytetään viherkattoja.

Lentomelun torjunnassa huomioidaan kasvava laskevan lentoliikenteen määrä Martinlaaksossa.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Maankäyttöluonnos 1

Ison kerrostalo 4 371 k-m2 säilyy, kolme rakennusta puretaan. Tilalle kuusi kerrostaloa, joista kolme lamellitaloa ja kolme pistetaloa, kerrosluvut 6 - 7. Uusia asuntoja 15 650 k-m2, kokonaisrakennusoikeus 20 021 k-m2. Pihakannen alla 150 ap (puuttuu 4 ap).
Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 1.12.2017

– Maanalainen pysäköinti on kallis eikä mahdollista kohtuuhintaista vuokra-asumista ja tuottaa pihan, jossa ei kasva isoja puita.

Maankäyttöluonnos 2

Isoin kerrostalo 4 371 k-m2 säilyy, kolme rakennusta puretaan. Tilalle kolme kerrostaloa. Uusia asuntoja 16 800 k-m2, kokonaisrakennusoikeus 21 171 k-m2. Uusia asuntoja 336 kpl. Pysäköintitalo 161 ap (puuttuu 2 ap). Aputiloja kellarissa.
Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 14.2.2018

– Matala kaksikerroksinen pysäköintitalo tuhlaa maata, sitä korottamalla saadaan yksi uusi kerrostalo lisää paikalle, josta avautuu vapaita näkymiä.

Maankäyttöluonnos 3

Isoin kerrostalo 4 371 k-m2 säilyy, kolme rakennusta puretaan. Tilalle viisi kerrostaloa. Uusia asuntoja 20 650 k-m2, liiketilaa 300 k-m2, kokonaisrakennusoikeus 25 021 + 300 k-m2. Uusia asuntoja 378 kpl. Pysäköintitaloon 198 ap. Aputiloja kellarissa.
Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 10.9.2018

– Pysäköintitalon korotus lisää yhden kerrostalon. Kellareita ei voida rakentaa korkean pohjavedenpinnan takia, joten aputilat tulee siirtää kerroksiin.

Kaavaratkaisun valinta ja sen perustelut

Maankäyttöluonnosta on kehitetty niin, että rakentamista on saatu lisää ja talojen korkeudet vaihtelevat. Keskelle jää iso piha. Kivivuorentien puoleista rakentamista on korotettu. Pysäköintilaitosta on korotettu, jolloin on saatu yksi talonpaikka lisää. Kivivuorentien varrelle on lisätty liiketiloja. Rakentamisen tehokkuutta perustelevat läheinen rautatieasema ja kauppakeskus.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

Havainnekuva bussiterminaalilta. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 9.11.2018

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavan tarkoituksena on purkava saneeraus ja täydennysrakentaminen.

Korttelialueelta esitetään purettavaksi kolme neljästä asuinkerrostalosta ja niiden tilalle esitetään uudisrakentamista. Rakennusten keskelle jää iso luonnonvarainen piha.

Säilyvä kuusikerroksinen asuinkerrostalo peruskorjataan uudisrakennushankkeen yhteydessä.

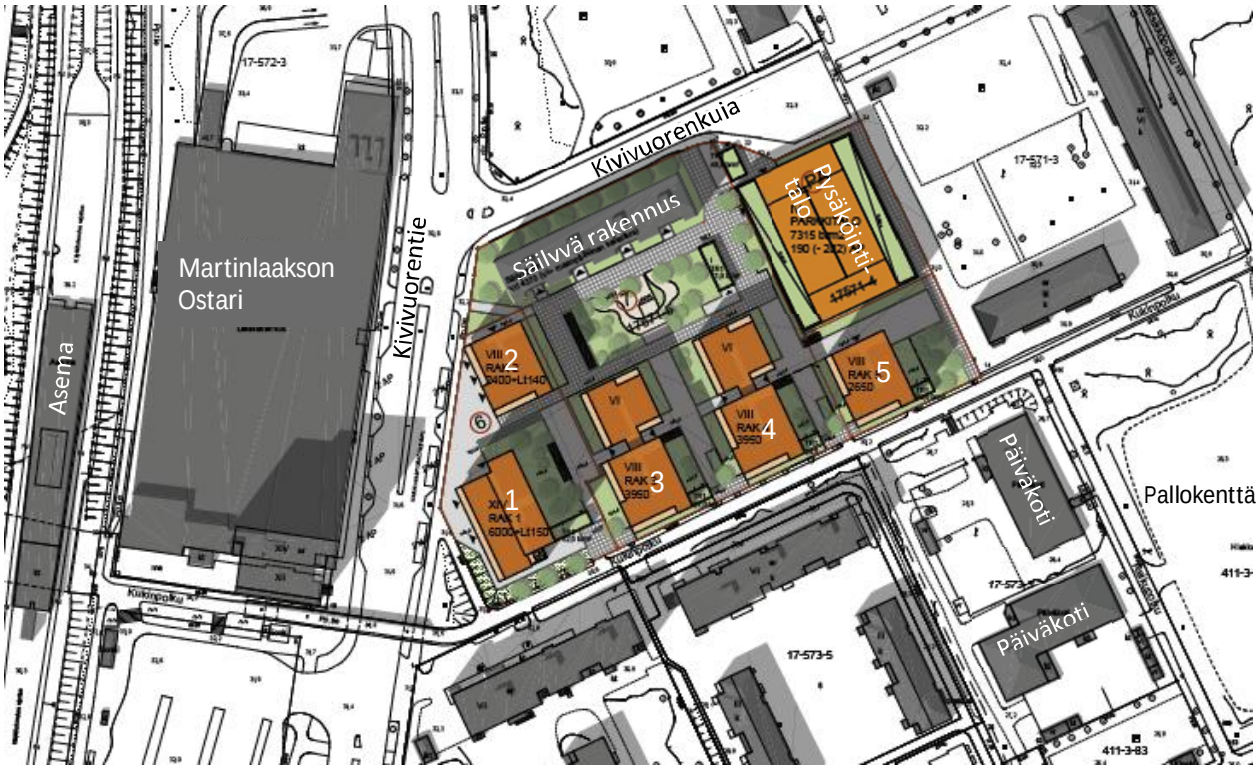
Kivivuorentien puolelle sijoittuu kaksi pistetaloa, joista toisessa on 14 ja toisessa 8 kerrosta. Näiden pohjakerroksissa on Kivivuorentien suuntaan avautuvia liiketiloja. Kukinpolun varteen sijoittuu kaksi 6 – 8 kerroksista kytkettyä pistetaloa ja yksi 8-kerroksinen. Korkea pohjavesi estää aputilojen rakentamisen kellareihin, joten aputiloja on sijoitettu asuintalojen 1. ja 2. kerroksiin ja osa pihalle talousrakennuksiin.

Rakennuksista tulee keskenään erilaisia ja vaaleita tehostevärein. Pysäköinti on neljäkerroksisessa pysäköintitalossa. Talousrakennuksiin, taloussiipiin ja autokatoksiin tulee viherkatot.

Näkymä Kukinpolulta. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

Ilmakuvaupotus koillisesta. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

Arkkitehtonisena perusratkaisuna on muodostaa uudishankkeesta katu- ja pihatiloja rajaava kortteli Martinlaakson koordinaatiston suunnassa. Tavoitteena on myös eheyttää tontilta purettavien rakennusten hajanaista ja laajaan maantasopysäköintiin perustuvaa maankäyttöä. Kivivuorentien varren rakennukset muodostavat pääkadun varteen uutta tiivistyvää kaupunkikuvaa liiketiloineen.

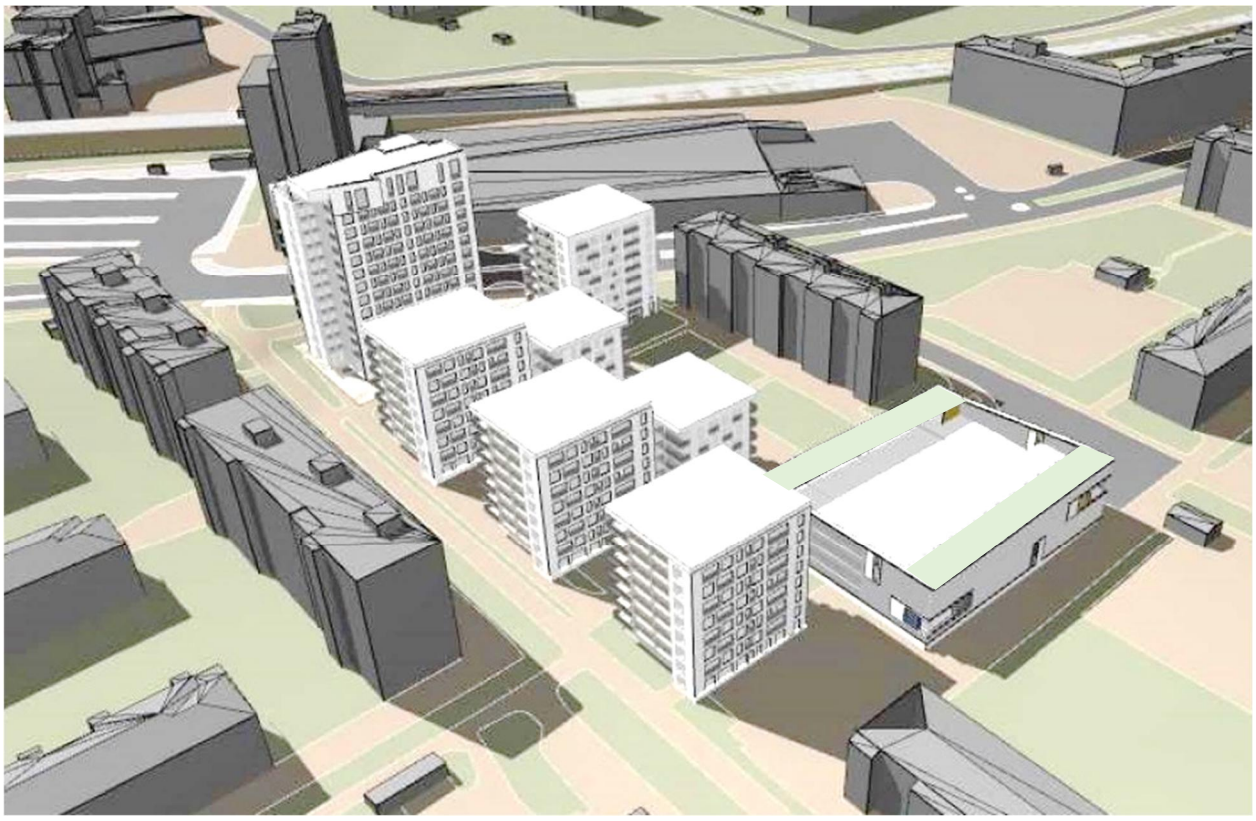


Asemapiirros. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

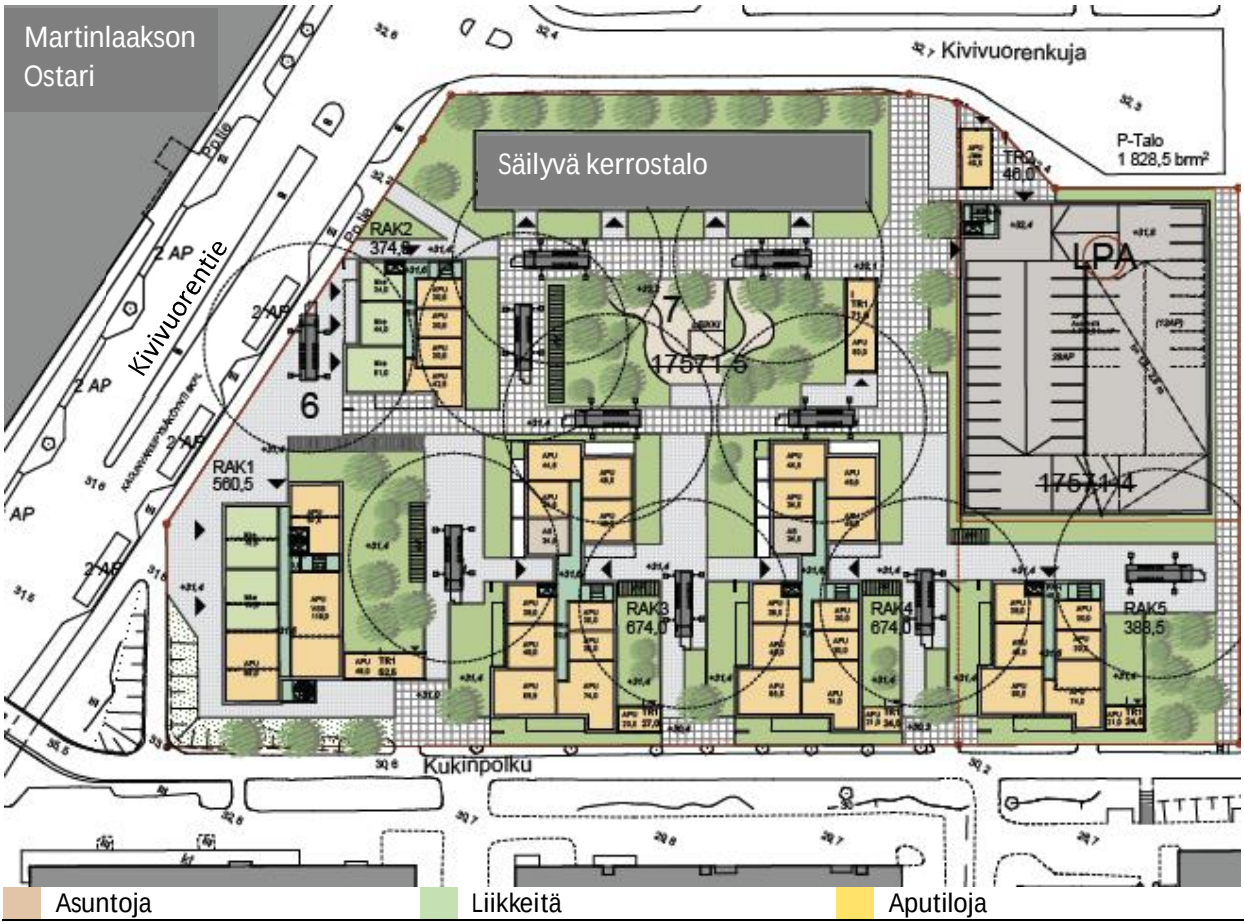
Rakennusoikeuslaskelma								
	Säilyvä rakennus	Uudet rakennukset						Kaikki yhteensä
		Rak. 1	Rak. 2	Rak. 3	Rak. 4	Rak. 5	Yhteensä	
Kerrosluku	6 + k	14	8	6 – 8	6 – 8	6 – 8		
Kerrosala k-m2								
- asunnot	4 371	5 913	2 339	3 906	3 906	2 574	18 638	23 009
- liiketilat	–	150	140	–	–	–	290	290
Kerrosala yht.	4 371	6 063	2 479	3 906	3 906	2 574	18 928	23 299
Rakennusoikeus k-m2	4 371	6 000 + kl 150	2 400 + kl 140	3 950	3 950	2 650	18 950 + kl 290	23 321 + kl 290
Bruttoala br-m2	5 100	7 593	2 990	4 820	4 820	3 107	23 330	28 430
Asuinhuoneistoala h-m2	3 576	4 684	1 770	3 081	3 081	2 000	14 616	18 192
Porrashuoneet h-m2		984	367	575	575	367	2 868	
Porrashuoneet, luhti h-m2		224	–	–	–	–	224	
Porrashuoneet, 15 m2 osat		210	120	120	120	120	690	
Aputilat h-m2		755	265	460	460	287	2 227	
Asunnot kpl	72	101	43	68	68	46	326	398
Asuntojen keskipinta-ala	49,7	46,4	41,2	45,3	45,3	43,5	44,8	45,7

Rakennusoikeuteen ei lasketa aputiloja, teknisiä tiloja eikä porrashuoneiden 15 m2 osuutta / porrashuone / kerros eikä hormeja eikä ulkoseinien 250 mm ylittävää osuutta. Pihalla on lisäksi kaksi talousrakennusta 200 k-m2 ja 46 k-m2. Pysäköintitalon bruttoala on 7 315 br-m2, mikä ei sisällä kerrosalaa.
kl = Liiketilat.

Uusi rakennusoikeus on yhteensä 23 611 k-m2, mikä sisältää asuinkerrosalaa 23 321 k-m2 ja liiketiloja nykyisen määrän 290 k-m2. Tonttien ala on yhteensä 14 380 m2, jolloin alueen keskimääräiseksi tonttitehokkuudeksi muodostuu e = 1,62. Tehokkuus perustuu sijaintiin rautatieaseman, kauppakeskuksen ja muiden palvelujen lähellä.



Havainnekuva idästä. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 7.9.2018



Pohjakaaviot, 1. kerros, pihataso. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

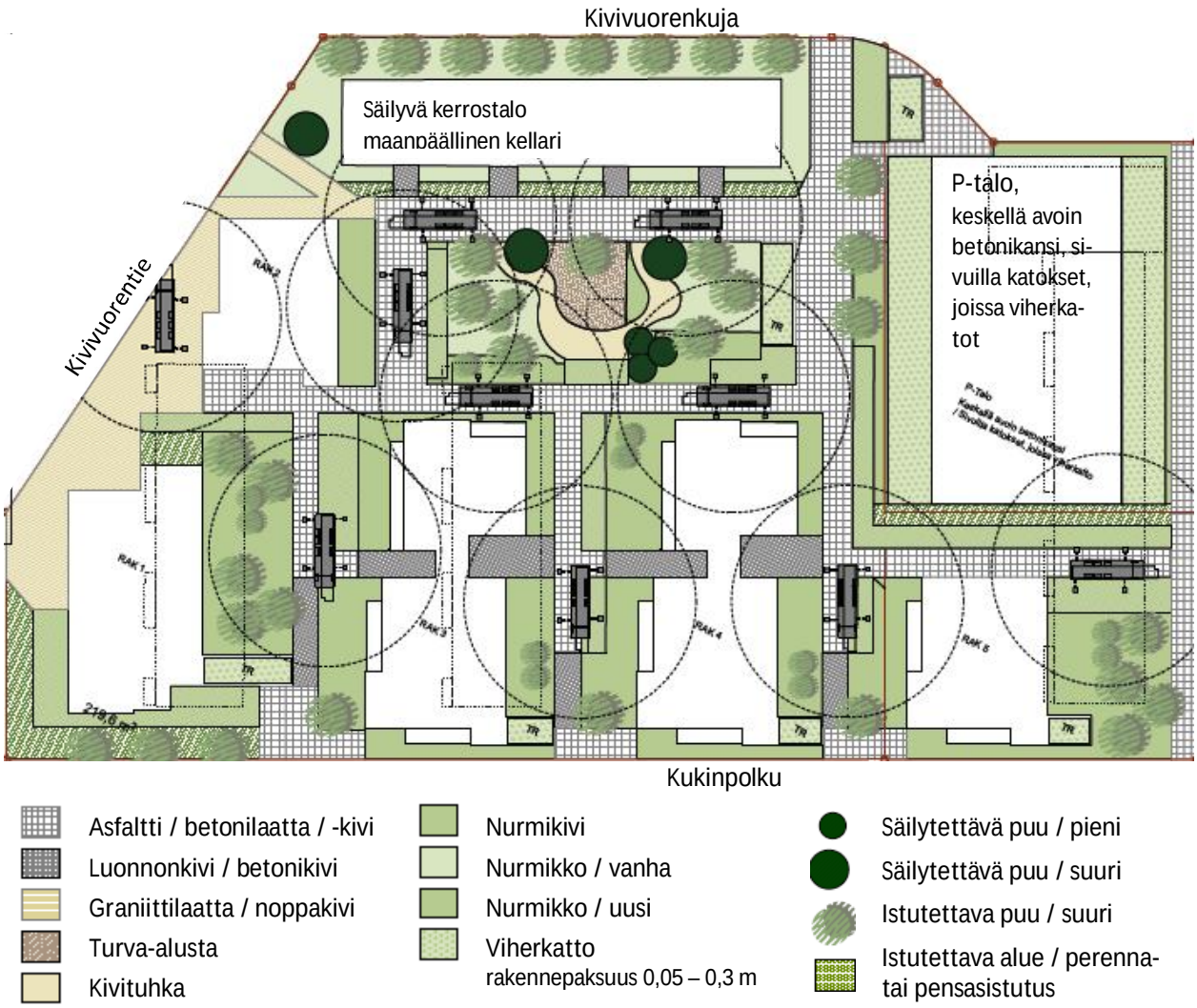
Pohjakaaviot, 2. kerros. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

Pohjakaaviot, 3. – 4. kerros. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

Pohjakaaviot, 5. – 6. kerros. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

Pohjakaaviot, 7. – 13. kerros. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

Rakennuksissa on runsaasti kulmahuoneistoja, joista avautuu näkymät kahteen suuntaan.



Pihasuunnitelma. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

Talousrakennuksiin, taloussiipiin ja autokatoksiin tulee viherkatot.

Rakennusoikeus

Voimassa olevan asemakaavan rakennusoikeus: Asuinkerrostalojen korttelialue AK, 10 350 k-m2.
Kaavailtu rakennusoikeus: AK, nykyinen 4 371 k-m2 + uutta 18 950 k-m2 + liiketilat 290 k-m2 = yhteensä 23 611 k-m2.
Tästä omistusasumisena AK 8 400 k-m2 + liiketilat 290 k-m2, loput vuokraa.
Puretaan 5 979 k-m2 (jäljelle jäävä talo on 4 371 k-m2).
Rakennusoikeuden lisäys: asumista 13 261 k-m2 + liiketiloja 0 k-m2, yhteensä 13 261 k-m2.

Vihertehokkuus

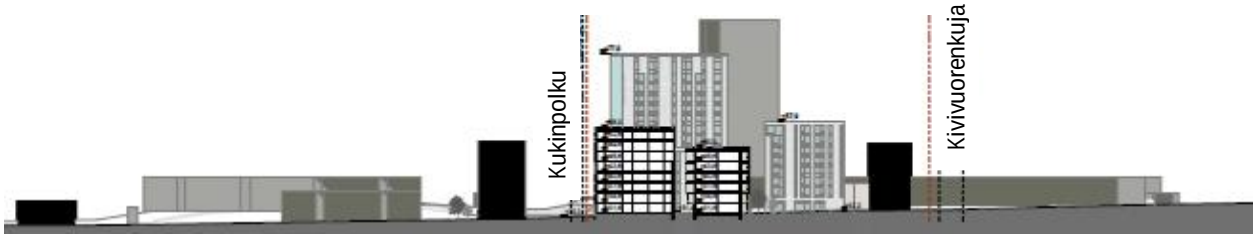
Kaavaan on tehty erillinen vihertehokkuuslaskelma.
Vihertehokkuus tarkoittaa vihreän ja läpäisevän pinnan painotettua määrää alueella.

Saavutettu vihertehokkuus	0,9
Tavoitetaso	0,8
Minimitaso	0,6

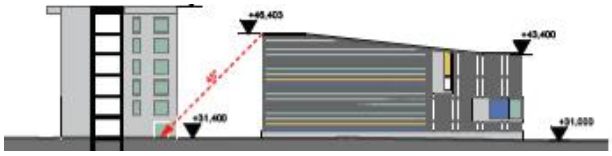
Kivivuorentien liiketilojen eteen muodostuu kaupunkiaukio. Arkkit.tsto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

Kivivuorentiellä rakentaminen kohoaa tornia kohti. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

Leikkaus 1, lännestä itään.

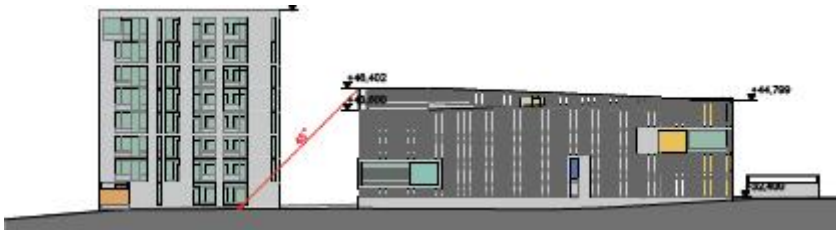


Leikkaus 2, etelästä pohjoiseen.

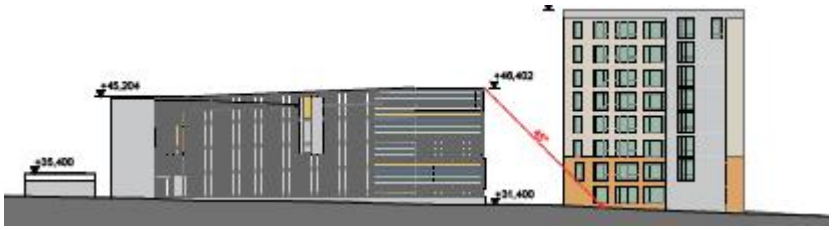


Etelään.

Pohjoiseen.



Itään.

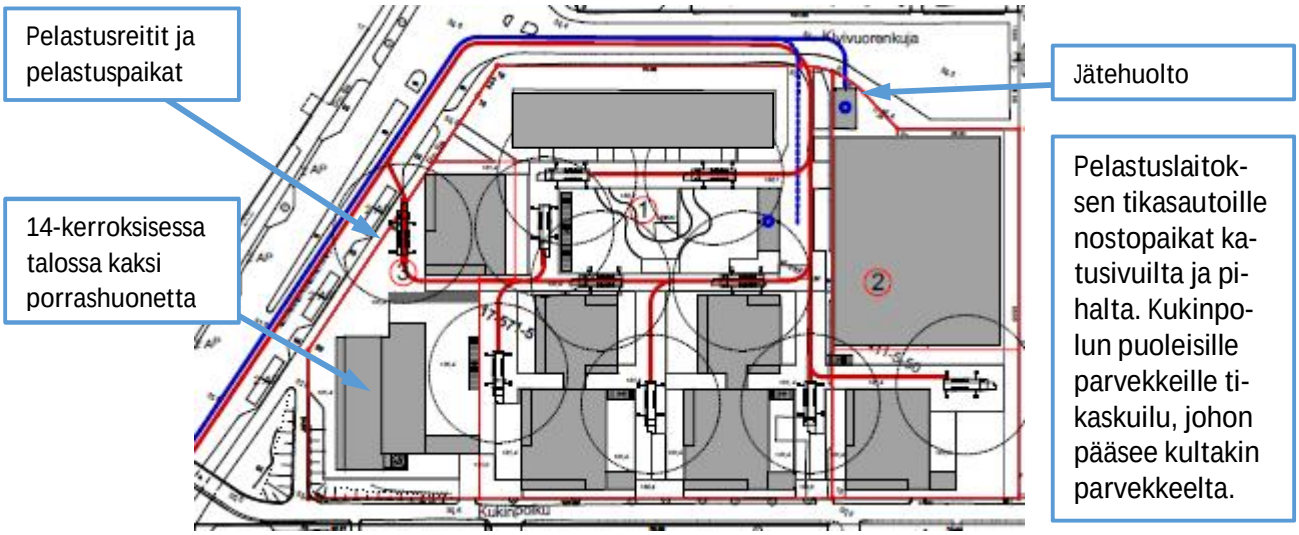


Länteen.

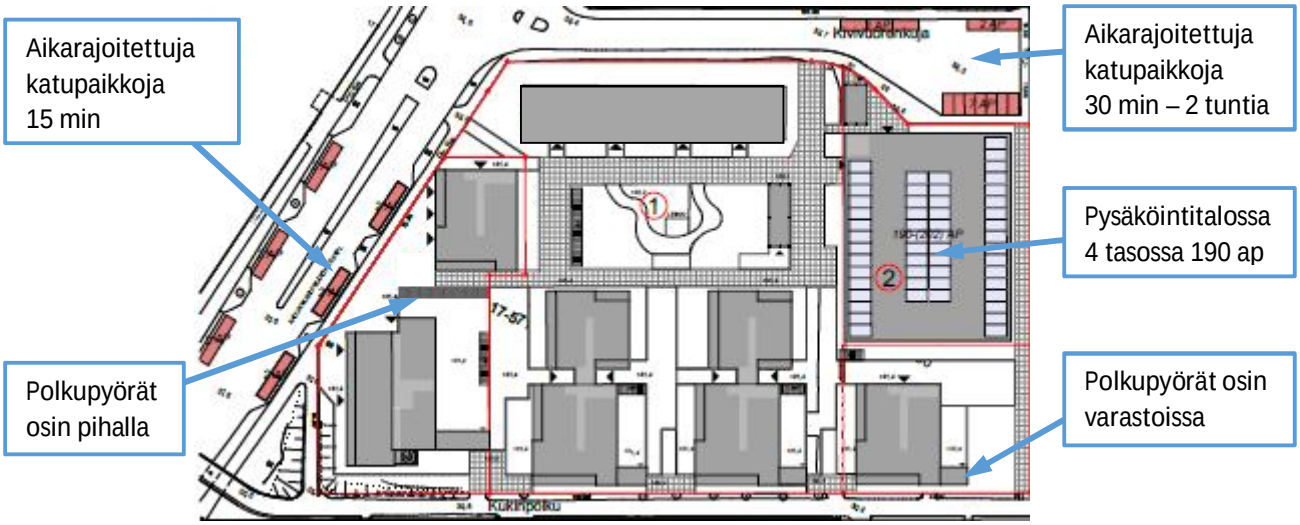
Leikkaukset ja julkisivukaaviot. / Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

Kukinpolulla asuintalot ja niihin liittyvät talousrakennukset rajaavat katutilaa.
Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

Pysäköinti sijoittuu neljäkerroksiseen pysäköintitaloon, johon ajetaan Kivivuorenkujan kääntöpaikalta.
Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018



Pelastussuunnitelma. / Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 6.11.2018



Pysäköinti. / Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 6.11.2018

Autopaikat

Autopaikkanormi asunnoille 1 ap / 130 k-m2 (Kala 19.12.2013, määräaikaisena 31.12.2018 asti) sekä liiketiloille 1 ap / 100 k-m2, kuitenkin vähintään 1 ap / liiketila.
Pysäköinnin kokeilunormin tavoitteena on helpottaa ja lisätä asuntotuotantoa joukkoliikenteen kannalta edullisilla alueilla sekä edistää asuntorakentamisen kohtuuhintaisuutta optimoimalla erityisesti rakenteellisten pysäköintipaikkojen määrää.

Asuinkerrosala yhteensä 23 321 k-m2 / 130 = 180 ap + liiketilat noin 6 ap, yhteensä noin 186 ap.
Pysäköintitaloon sijoittuu luonnoksessa 190 ap, lisäksi alimmalle tasolle voidaan sijoittaa 12 ap.

Polkupyöräpaikat

Polkupyöräpaikat mitoitetaan rakennusvalvontojen yhteisen käytännön (TOP 10) mukaisesti:
1,5 pp / 1 – 2 h asunto sekä 2 pp / 3h ja enemmän, mikä tuottaa uusille taloille noin 524 pp.
Polkupyöräpysäköinti osoitetaan pääosin asuintalojen yhteistiloihin ja osin talousrakennuksiin.
Lisäksi pihalle osoitetaan polkupyöräpaikkoja lyhytaikaiseen pysäköintiin ja vieraita varten.

Tekninen huolto

Nykytilanne

- Vesistöt ja vesitalous

Nykytilanteessa kaavamuutosalue on osin vettä läpäisemätöntä katto- ja asfalttipintaa ja osin läpäisevää piha-aluetta. Tontin läpäisemättömien pintojen vedet on johdettu Kukinpolun yleiseen hulevesiviemäriverkostoon.

Kaavamuutosalue kuuluu Mätäojan valuma-alueeseen. Mätäojanlaakso on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen arvokas alue ja se toimii luontaisena tulva-alueena. Mätäojanlaaksossa elää harvinaisia eläin- ja kasvilajeja, joista merkittävin on halavasepikkä.

Alue ei sijaitse tärkeällä pohjavesialueella.

- Vesihuolto ja vedenjakelu

Kaava-alueen lähimmät yleiset vesijohdot sijaitsevat Kukinpolulla (200 V 1972), Kivivuorenkujalla (200 V 1969) sekä Kivivuorentiellä (400 M 2009).

Kaava-alue kuuluu vedenjakelujärjestelmässä Myyrmäen painepiiriin, johon vedet johdetaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Helsingistä. Myyrmäen painepiiriin ylävesisäiliön tilavuus on 4500 m³. Alueen painetasot vaihtelevat välillä +82 m… +95 m. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa. Korkeimmissa asuinrakennuksissa saatetaan tarvita kiinteistökohtaiset paineenkorottamot.

- Jätevesiviemäröinti

Kaava-alueen lähimmät yleiset jätevesiviemärit sijaitsevat Kukinpolulla (300 B), Kivivuorenkujalla (300 B 1969) sekä Kivivuorentiellä (400 B 1969). Nykyisin tontin rajan läheisyyteen sijoittuvalle Kukinpolun jätevesiviemärille varataan kaavassa 2,5 metrin suojaetäisyys.

Kaava-alueen jätevedet johdetaan Vihertien jätevedenpumppaamolle. Pumppaamolta jätevedet johdetaan Myyrmäen, Vapaalan, Hämeenkylän ja Hämevaaran kaupunginosien kautta Espoon puolelle, jossa ne päätyvät Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

- Hulevesijärjestelmä

Kaava-alueen kuivatus perustuu hulevesiviemäröintiin. Kaavamuutosalueen eteläpuolella Kukinpolulla sijaitsee HSY:n hulevesiviemäri (300 B). Lisäksi hulevesiviemäröinti on rakennettu Kivivuorentielle (800 B 2009 / 300 B 2009) ja Kivivuorenkujalle (400 B 1969). Kukinpolulla ja Kivivuorenkujalla tontin rajan läheisyyteen sijoittuville HSY:n hulevesiviemäreille varataan kaavassa 2,5 metrin suojaetäisyys.

Tontin vettä läpäisemättömien pintojen hulevedet on johdettu Kukinpolun yleisiin hulevesiviemäreihin. Kaava-alueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäreissä ja avo-ojissa edelleen Mätäojanlaaksoon.

Suunnitelma

- Vesihuolto

Kaavamuutoksen myötä Kukinpolun vesijohtoa, jätevesiviemäriä ja hulevesiviemäriä jatketaan palvelemaan Kivivuorentiehen rajautuvaa uutta tonttia. Kukinpolun yleistä jätevesiviemäriä, vesijohtoa ja hulevesiviemäriä tulee jatkaa noin 75 m. Nykyisen hulevesiviemärin uusimistarve noin 50 metrin matkalta tulee selvittää rakennussuunnittelun yhteydessä. Vesihuollon suunnittelu- ja rakentamiskustannusarvio on 65 000 €.

Kiinteistön 92-17-573-1 (Raikukuja 2) yksityiset tonttijohdot siirretään kaavoitettavalta tontilta ja kiinteistö liitetään Kukinpolulle rakennettavaan uuteen vesihuoltoon.

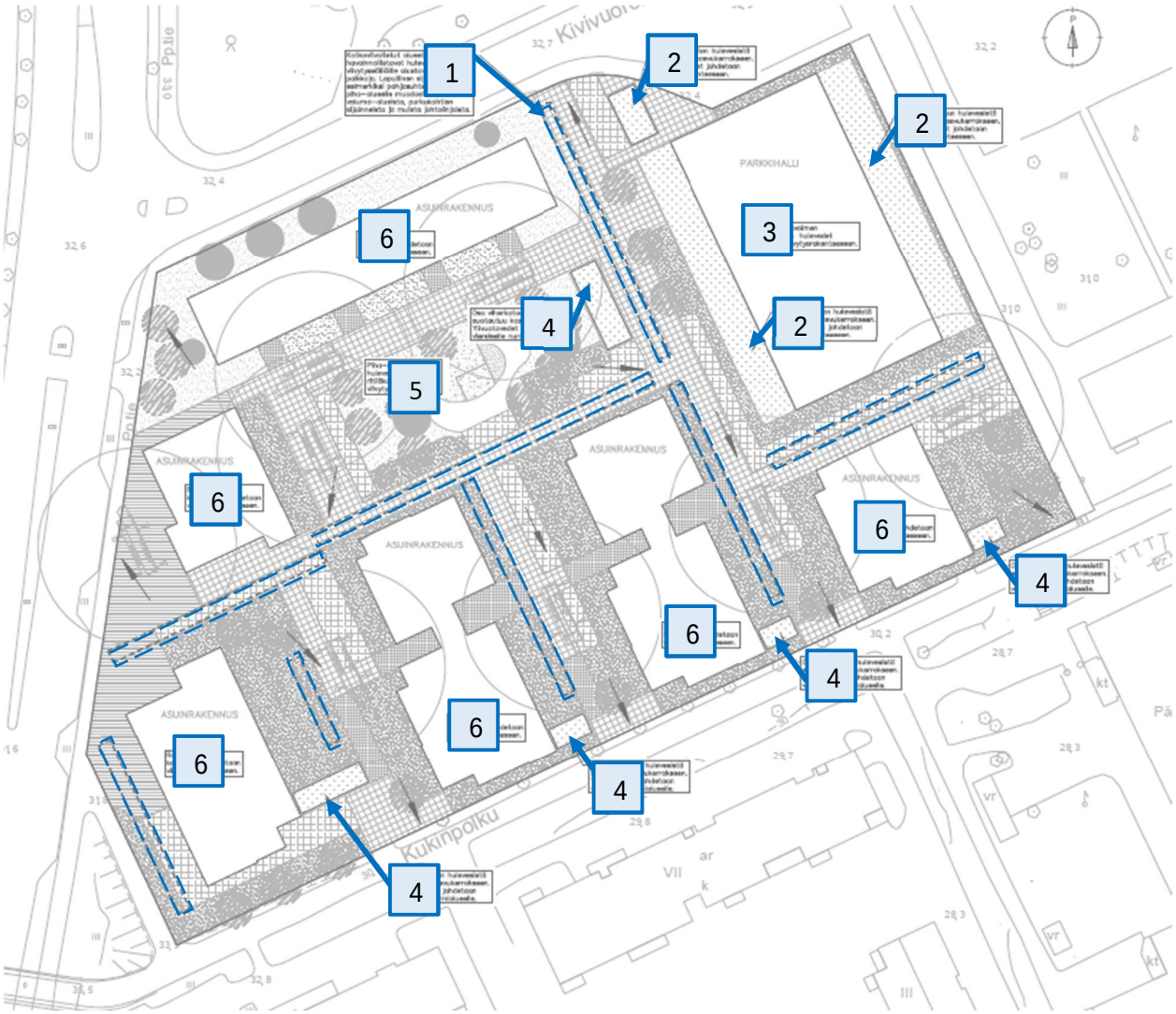
- Vesistöt ja vesitalous
Läpäisemättömien pintojen lisääntyessä on odotettavissa, että hulevesivirtaamat kaava-alueelta kasvavat.

Tontilla muodostuvia hulevesiä tulee imeyttää tai viivyttää ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon siltä osin, kun tontilla tehdään kaavamuutoksesta johtuvia muutostöitä. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tonttien tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Tämä tulvamitoitus tehdään 30 minuuttia kestävälle sateelle, jonka rankkuus on 167 l/s/ha. Tätä suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille. Tulvareitti on syytä mitoittaa 50 mm sadetilanteelle.

Kaavatyön yhteydessä kaava-alueelle on laadittu hulevesien hallintasuunnitelma. Mikäli hulevedet viivytetään hulevesien hallintasuunnitelman (piir.nro 1877-G01/pvm. 29.10.2018) mukaisesti tonttien yhteisillä järjestelmillä, yhteisistä hulevesijärjestelmistä tulee olla sopimukset tonttien kesken. Rakennusluvan yhteydessä tulee tehdä tarkemmat hulevesisuunnitelmat, jotka hyväksytetään kaupungilla.

(Marja Leppänen 16.11.2018)

Vesihuollon esisuunnitelma. Marja Leppänen 16.11.2018



1. Katkoviivoitetut alueet havainnollistavat hulevesien viivytyssäiliöille alustavasti sopivia paikkoja.
2. Osa viherkaton hulevesistä suotautuu kasvukerrokseen, ylivuotovedet johdetaan viivytysrakenteeseen.
3. Pysäköintitalon avoimen betonikannen hulevedet johdetaan viivytysrakenteeseen.
4. Osa viherkaton hulevesistä suotautuu kasvukerrokseen, ylivuotovedet johdetaan viereiselle nurmialueelle.
5. Piha-alueiden hulevedet johdetaan ritiläkaivojen kautta viivytysrakenteeseen.
6. Rakennuksen kattovedet johdetaan viivytysrakenteeseen.

Hulevesisuunnitelma tiivistettynä. Geotek Oy 29.10.2018

Maaperä ja hulevesien käsittely

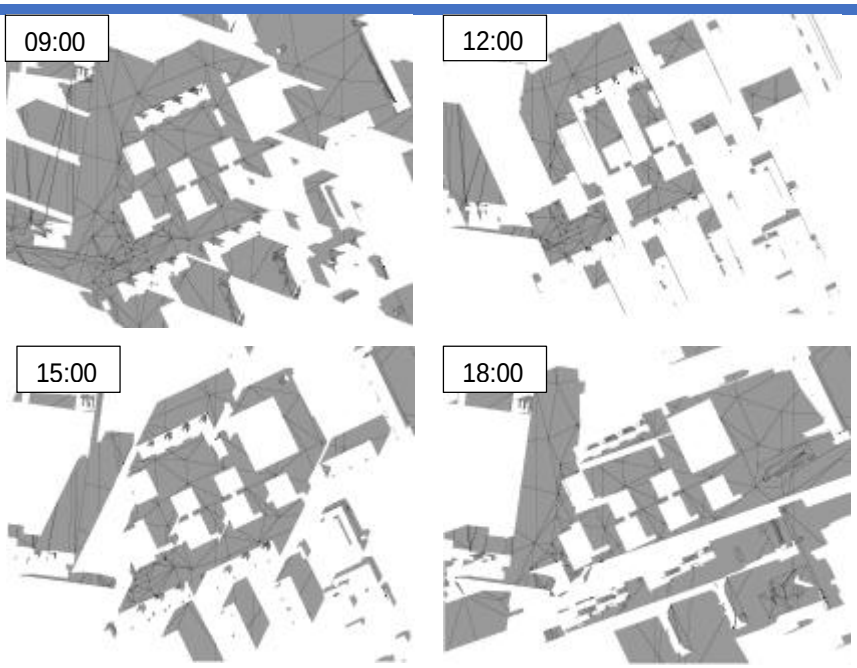
Lähialueen pohjatutkimustietoihin perustuvan arvion mukaan maapohjassa on kasvukerroksen ja vanhojen täyttöjen alla muutaman metrin paksuinen kerros silttiä tai savea ja sen alla kalliota peittävä moreenimuodostuma. Kallion pinta on oletettavasti usean metrin syvyydessä. Maanpinnan taso on noin +30,5 ... 32,5. Tieto pohjaolosuhteista tarkentuu, kun alueelle tehdään pohjatutkimus. Alueelle on asennettu kaksi pohjaveden tarkkailuputkea. Niissä vedenpihta on havaittu noin tasolla +27,0 ... 29,0.

Hulevesien viivytyksestä määrätään rakennusjärjestyksessä. Alueelle on laadittu erillinen hulevesisuunnitelma, josta tiivistelmäkartta yllä.

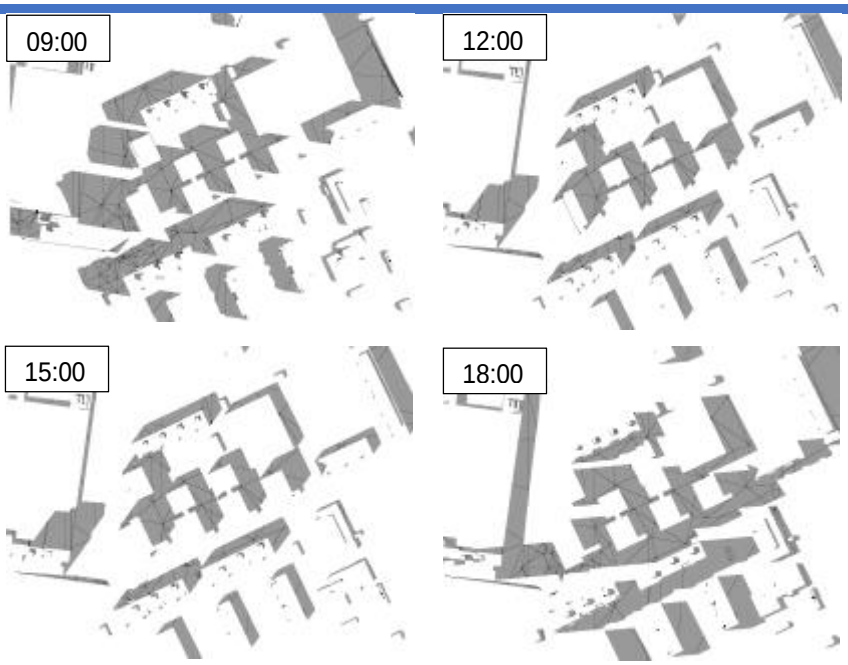
(Geotek Oy 29.10.2018)

Varjostustutkimus

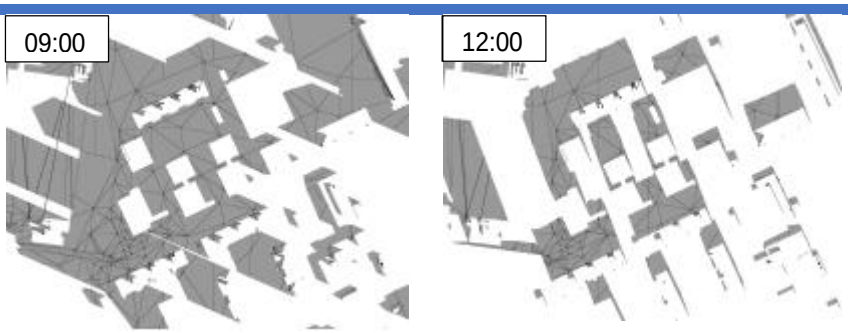
Kevätpäiväntasaus 20.3.
Aurinko nousee 6:22
Aurinko laskee 18:34

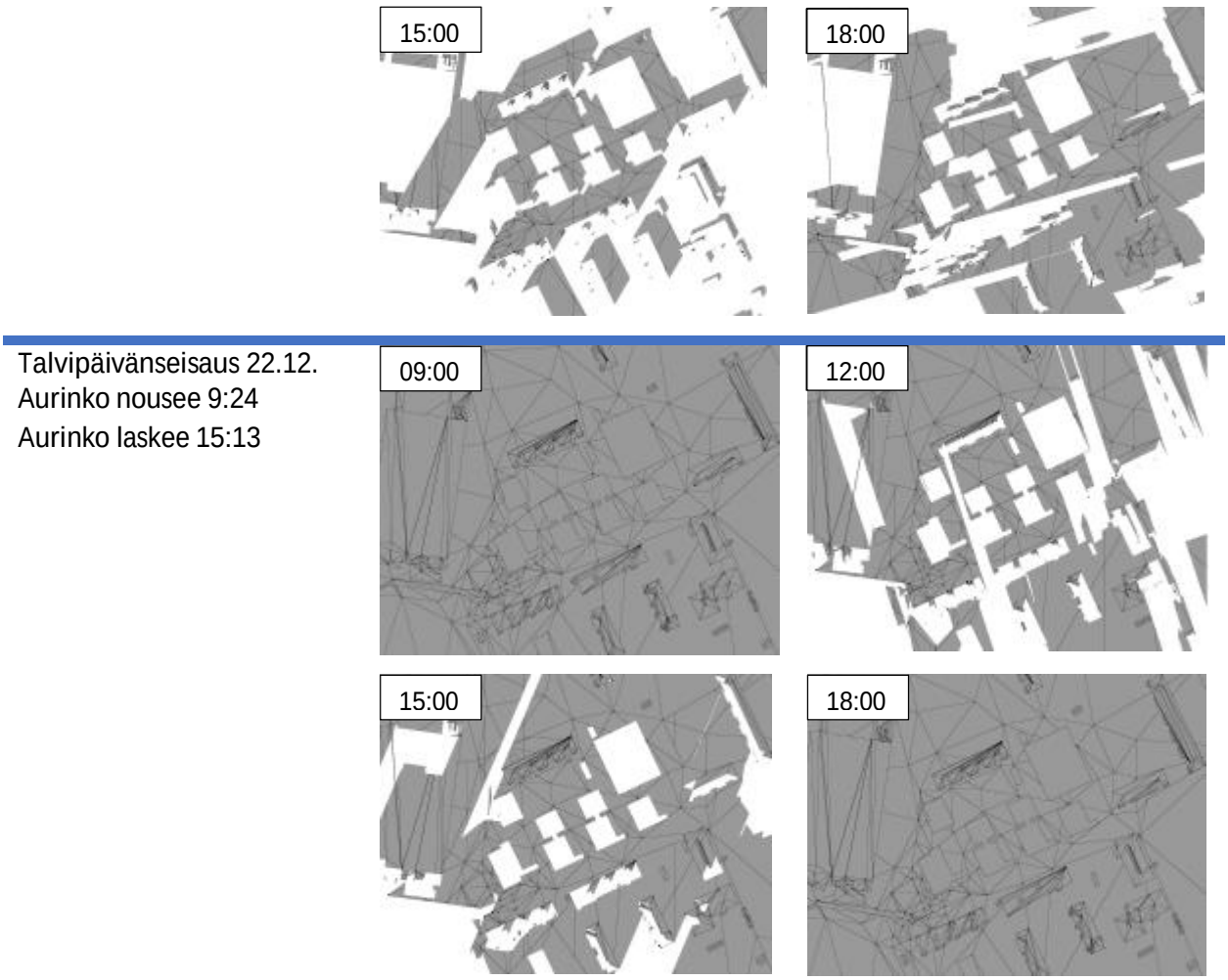


Kesäpäivänseisaus 21.6.
Aurinko nousee 3:54
Aurinko laskee 22:50



Syyspäiväntasaus 23.9.
Aurinko nousee 7:06
Aurinko laskee 19:18





Varjostustutkimus osoittaa, että rakennukset varjostavat lähinnä omaa pihaa eikä sitäkään kokonaan. Mitä korkeampi rakennus, sen pitempi varjo, mutta sitä nopeammin varjo kauempana liikkuu. Iltaisin ja talvisin kaupunki on yleisesti varjoinen.

Tornitalo tarjoaa vapaita näkymiä. Korkeimman talon kattoterassilla horisontti on 23 kilometrin etäisyydellä. Kattoterassi on avoinna myös alimman kerroksen asukkaille.

Koska horisontti on korkealla kauempana, on myös päivän valoisa aika pitempi kuin maan tasossa. Lisäksi tornitalosta voi havainnoida upeasti maisemaa, lintuja, lentokoneita, sääilmiöitä, avaruutta ja yöllistä kaupunkia. Silmä lepää kauas katsoessaan. Kun aurinko laskee lattiatason alle, se valaisee asunnon katon.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Torni korostaa Martinlaakson keskustaa yhdessä 14-kerroksisen Martintornin kanssa. Rakennukset polveilevat, jolloin syntyy erikokoisia pihatiloja ja näkymiä asunnoista talojen ohi. Kortteliin jää tilava luonnonvarainen piha. Arkkitehtuuri on korkeatasoista.

Liiketiloista syntyy Kivivuorentien varteen pieni ostoskeskus, joka ja luo tähän kohtaan Martinlaakson keskustan yhdessä kauppakeskuksen kanssa. Tällä kohdalla on myös kadunvarsipysäköintiä. Liiketilojen eteen syntyy kaupunkiaukio.

4.3 ALUEVARAUKSET

Kerrostalotontit merkitään asuinkerrostalojen korttelialueeksi AK. Pysäköinti sijoitetaan autopaikkojen korttelialueelle LPA. Rakennusoikeudet ja kerrosluvut merkitään rakennusaloittain.

Kaupunkirakenne. / Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy 23.11.2018

4.4 KAAVAN MERKITTÄVÄT VAIKUTUKSET

Kaavamuutos tarjoaa mahdollisuuden asua hyvällä sijainnilla lähellä rautatieasemaa ja palveluja ja tuottaa uusia esteettömiä kerrostaloasuntoja 326 kpl, jotka vastaavat purettavia asuntoja paremmin kysyntään ja kasvavan kaupungin asuntotarpeeseen. Ne ovat myös paremmin ääni- ja lämpöeristettyjä. Liiketilojen määrä säilyy ja ne siirtyvät sivukadulta pääkadun varteen.

Martintorni jää hallitsemaan Martinlaakson silhuettia. Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen 23.11.2018

Kaavamuutos liittyy olevaan katuun ja kunnallistekniikkaan. Rakennustyö tuottaa tilapäistä liikenne- ja meluhaittaa. Piha muuttuu ensin rakennustyömaaksi ja lopulta rakennetuksi pihaksi.

Kaupunkikuvassa näkyvin muutos on Kivivuorentien ja Kukinpolun kulmaukseen rakennettava tornitalo, Kivivuorentien varrelle tuleva liikerakentaminen sekä rakennusten korkeuden kasvaminen nykytilanteeseen verrattuna, jolloin kaupunkimaisema muuttuu urbaanimmaksi.

Liikennevaikutukset: Nykyiset 100 autopaikkaa tuottavat liikennettä noin 250 ajon/vrk. Siten kaavamuutoksen jälkeen 190 autopaikkaa tuottavat noin 475 ajon/vrk. Liikennemäärä lisääntyy noin 225 ajon/vrk. Liikenne mahtuu hyvin nykyiselle katuverkolle. Lisäksi läheiseltä rautatieasemalta ja bussiterminaalista on erinomaiset joukkoliikenneyhteydet, joten oma auto ei ole välttämätön.

Kaavan laajemmat vaikutukset kaupunkirakenteeseen, liikenneverkkoon, palveluihin ja ilmastoon ovat vähäiset. Kaava tehostaa maankäyttöä ja infrastruktuurin käyttöä. Tiivistäminen ja täydentäminen ovat yleiskaavan keskeisiä periaatteita ja hajarakentamista edullisempaa.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Sekä päivä- että yömelun ohjearvot täyttyvät. Tässä lentomelu on määräävä, joten asuntojen ääneneristävyyden tulee olla ΔL 35 dB ottaen huomioon lentoliikenteen kasvu (Finavia 2018).

Tiemelutilanne 2040, päivällä klo 7-22 (dB).

Alle 55 | 55-60 | 60-65 | 65-70

Lasitettujen parvekkeiden äänitasoerovaatimukset:

8 dB | 7 dB | 3 dB (tavallinen lasitus)

A-insinöörit 3.9.2018

Tiemelun huomioon ottaminen		
Tiemeluvyöhyke Aeq (dB)	Äänitasoero asunnoissa ΔL (dB)	Äänitasoero toimistoissa ΔL (dB)
65...100	erillinen selvitys	erillinen selvitys
60...64,9	35	30
55...59,9	30	25
alle 55	30	–

Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010, YM asetus 796/2017.

4.6 NIMISTÖ

Kaavamuutos ei muuta nykyistä nimistöä.

Kivivuorenkuja / Stenbergsgränden (1969) johtuu vanhasta mäennimestä Stenberget, 1968 Kivivuori. Helsingin pitäjässä berg-sanan vastineena on ollut kallio, ei vuori, joka kuuluu itämurteisiin.

Kukinpolku / Kuggstigen (1969) johtuu vanhasta niitynnimestä. Nykyisen Hämeenlinnanväylän itäpuolella esiintyy 1699 Kogg ängen, 1815 Kuggäng. – Kugg, kogg, kogger eli koggi on ollut 1400- ja 1500-luvuilla käytössä ollut hansalaiva. Niityltä lienee hakattu laivaparruja, koska martinkyläläinen talonpoikaislaivuri ja kauppias Göran Bonde sai 1518 tallinnalaisporvari Helmich Fickeltä luotolla suolaa sitä vastaan, että alkuvuodesta 1519 toimittaa 1 200 'koggesperreniä'.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Tonteille rakennetaan sekä omistus- että vuokra-asuntoja.

Asemakaavamääräyksen mukaan rakennustyön saa aloittaa vasta, kun tonttien tarvitsema kunnallistekniikka on rakennettu.

Maankäyttösopimuksen mukaan rakentaja sitoutuu huolehtimaan kiinteistön 17-573-1 (Raikukuja 2) vesihuollon liittämisestä rakennustöiden yhteydessä.

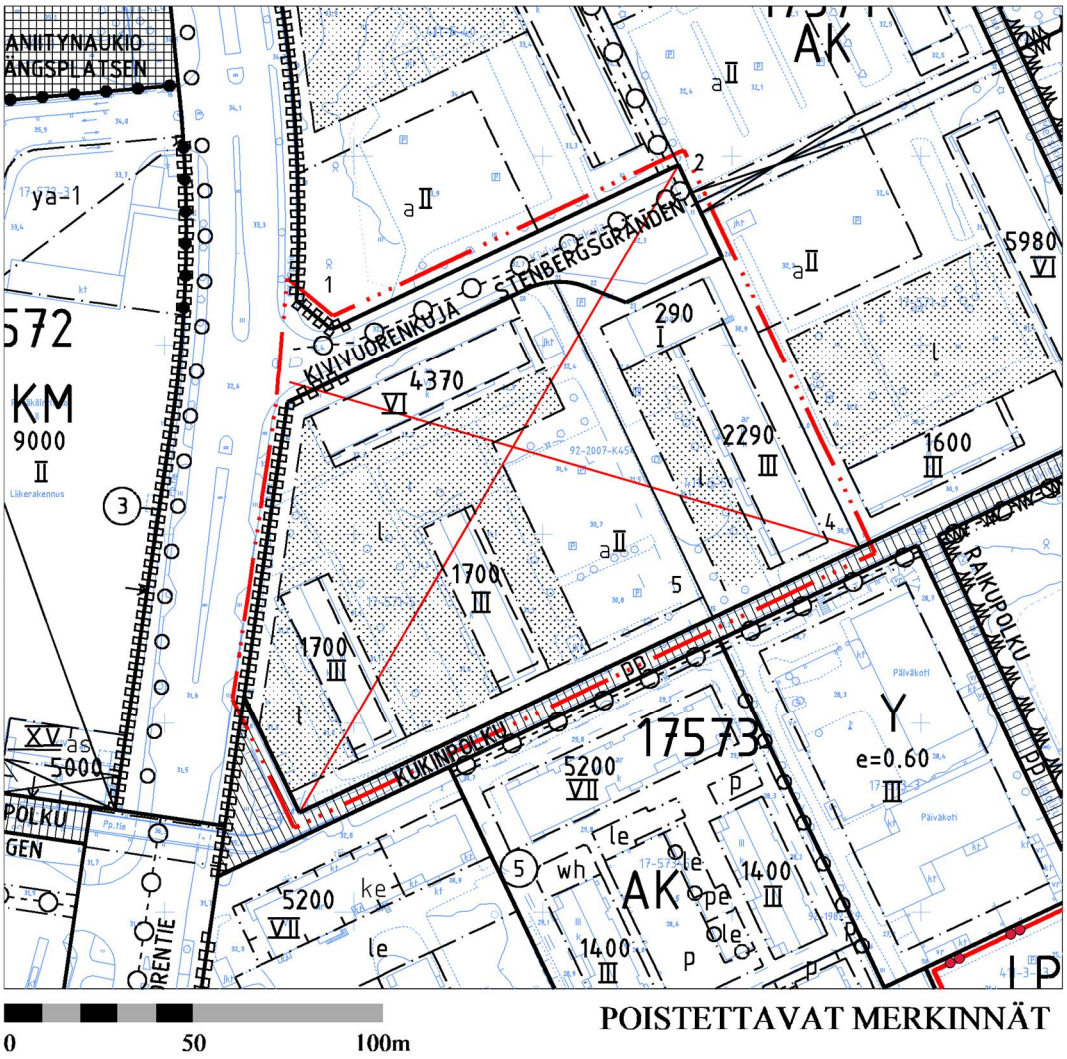
Rakennusluvista kuullaan naapureita ja ilmoitetaan rakennuspaikalla (MRL 133 §).

Kaavatyöhön osallistuneet		
Vantaan kaupunki		
Kaupunkisuunnittelu	Timo Kallaluoto	aluearkkitehti
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Marko Hoffren	suunnitteluavustaja
Kiinteistöt ja asuminen	Tomi Henriksson	asumisasioiden päällikkö
	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
Kuntatekniikan keskus	Pirjo Salo	liikenneinsinööri
	Marja Leppänen	suunnitteluinsinööri
	Seppo Keinänen	suunnittelupäällikkö
Rakennusvalvonta	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
	Timo Tamminen	lupa-arkkitehti
Kojamo Oy	Jyrki Hahkala	hankekehityspäällikkö
Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy, Kojamo Oy:n konsulttina	Petri Rouhiainen Heli Javanainen	arkkitehti arkkitehti
A-Insinöörit Suunnittelu Oy, Kojamo Oy:n konsulttina (meluselvitys)	Jouni Kemppainen	DI
Geotek Oy, Kojamo Oy:n konsulttina (hulevesiselv.)	Markku Savolainen	RI

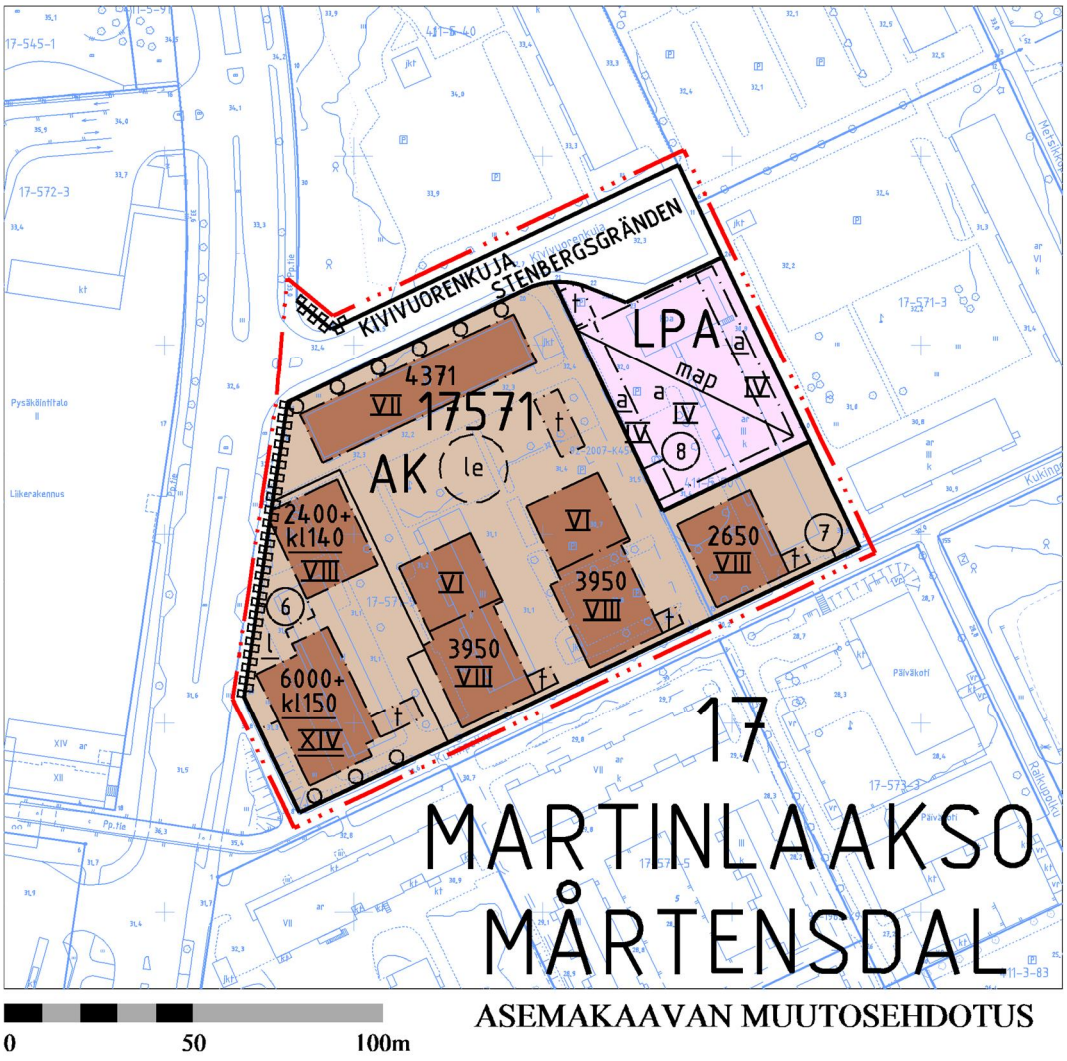
Aloituskokous pidettiin 6.4.2018.
Neuvottelut hakijan kanssa 28.2.2018, 7.6.2018, 29.8.2018, 10.9.2018, 5.11.2018.
Asemakaavamuutosta on käsitelty Länsitiimissä 4.9.2018 ja Länsi-Vantaan aluetiimissä 12.8.2018.

VANTAAN KAUPUNKI
Kaupunkisuunnittelu / Länsi-Vantaan asemakaavayksikkö
Vantaa 10.12.2018

Timo Kallaluoto, aluearkkitehti
timo.kallaluoto@vantaa.fi
p. 050 3122 132
Kielotie 28
PL 1860, 01030 VANTAAN KAUPUNKI



POISTETTAVAT MERKINNÄT


KIVIVUORENKUJA
STENBERGSGRÄNDEN
4371
VII
17571
AK
le
LPA
map
2400+
kl140
VIII
6000+
kl150
XIV
VI
3950
VIII
2650
VIII
3950
VIII
6
7
8
17
MARTINLAAKSO
MÅRTENSDAL
ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS
0
50
100m

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot 1 / 3 Baskartbladens nummer
002381	10.12.2018	685491, 685492

Vantaan kaupunki

KIVIVUORENKUJA 1-3

Kaupunginosa 17, Martinlaakso

Asemakaavan muutos

Osa korttelia 17571 sekä katualuetta.

Tonttijaon muutos

Osa korttelia 17571.

1:2000

Vanda stad

STENBERGSGRÄNDEN 1-3

Stadsdel 17, Mårtensdal

Ändring av detaljplanen

Del av kvarteret 17571 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen

Del av kvarteret 17571.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

— · · · — 3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

AK Asuinkerrostalojen korttelialue.

Rakennusoikeus
Rakennustyön saa aloittaa vasta, kun tonttien tarvitsema kunnallistekniikka on rakennettu.

Korttelin korkeimman talon 14. kerroksessa tulee olla tontin yhteisiä saunatiloja, viherhuone ja oleskeluterassi.

Porrashuoneiden 15 m² ylittävän osan saa kussakin kerroksessa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi, jos porrashuone on luonnonvaloinen.

Asemakaavassa annetun rakennusoikeuden lisäksi rakennusalalle saa sijoittaa sauna-, kunto-, kerho-, harrastus-, yhteis-, varasto-, väestönsuoja- ja vastaavia asumista palvelevia tiloja ja teknisiä tiloja enintään 20 % asemakaavassa annetusta rakennusoikeudesta. Näistä sauna-, kunto-, kerho- ja teknisiä tiloja sekä porrashuoneen saa osin sijoittaa ylimmän kerroksen yläpuolelle kerrosluvun estämättä. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja eikä väestönsuojia.

Julkisivut ja katot
Rakennusten tulee edustaa korkeatasoista arkkitehtuuria.

Tontin eri rakennusten julkisivujen tulee olla erilaisia käyttäen arkkitehtuurin keinoja, kuten materiaaleja, värejä ja aukotusta.

Korkein talo näkyy keskustan kaupunkimaisemassa ja tulee käsitellä kaupunkikuvallisena kiinnekohtana. Rakennus ja sen huippu tulee olla arkkitehtuuriltaan muista rakennuksista selvästi poikkeava. Julkisivu tulee jakaa pystysuunnassa arkkitehtuurin keinoin. Rakennuksen pääväri-sävyn tulee olla vaalea.

Muiden uudisrakennusten pääjulkisivumateriaalin tulee olla vaalea rappaus tai vaalea poltettu tiili.

Pääjulkisivumateriaalin rinnalla käytettävien tehostemateriaalien ja tehostevärien sävyjen tulee olla syviä ja värikkäitä.

Uudisrakennuksissa mahdollisia elementtisaumoja ei saa näkyä.

Liiketilojen kerroskorkeuden tulee olla vähintään 4,5 metriä.

Vähintään yksi liiketila tulee varustaa niin, että ravintolakäyttö on mahdollista.

Alimman kerroksen julkisivun jäsentelyn tulee poiketa muista kerroksista.

Kuitenkin Kivivuorentietä ja Kukinpolkua vastaan kahden alimman kerroksen julkisivujen tulee poiketa sekä käsittelyltään että jäsentelyltään muista kerroksista. Julkisivumateriaalin tulee olla kiiltävä keraaminen laatta, jonka sävyn tulee olla syvä ja värikäs. Eri rakennuksissa tulee käyttää eri värejä.

Uudisrakennuksissa maantasokerrosten tulee antaa avonainen ja toiminnallinen vaikutelma.

Kivivuorentien suuntaan alimman kerroksen ikkunoiden tulee olla näyteikkunoita.

Uudisrakennusten kulmahuoneistojen ja kulmaparvekkeiden tulee avautua kahteen suuntaan.

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för flervåningshus.

Byggnadsrätt
Byggnadsarbetet får endast startas efter kommunalteknik som behövs för tomter har byggts.

I kvarterets högsta hus på 14. våningen ska det finnas tomtens gemensamma bastu-utrymmen, grönrum och vistelseterrass.

Utöver den i detaljplanen anvisade våningsytan får på varje våning byggas den del av trapphusen som överstiger 15 m², om trapphusen har naturligt ljus.

Utöver den byggnadsrätt angiven i detaljplan får i byggnadsytan placeras bastu-, konditions-, klubb-, hobby-, förråds-, skyddsrums-, gemensamma och motsvarande utrymmen som betjänar boendet samt tekniska utrymmen i högst 20 % av den byggnadsrätt som är angiven i detaljplanen. Av dessa bastu-, konditions-, klubb- och tekniska utrymmen samt trapphus får placeras delvis ovanför övervåningen utöver våningsantalet. Dessa utrymmen dimensionerar inte bilplatser eller skyddsrum.

Fasader och tak
Byggnaderna ska presentera högklassig arkitektur.

Fasaderna av olika byggnader på en tomt måste vara olika med hjälp av arkitektoniska medel som material, färger och öppningar.

Det högsta huset är synligt i stadslandskapet i centrum och kommer att behandlas som en attraktion i stadsbilden. Byggnaden och dess topp ska vara arkitektoniskt klart annorlunda än andra byggnader. Fasaden ska delas vertikalt med hjälp av arkitektur. Huvudfärgen på byggnaden ska vara ljus.

För andra nybyggnader ska huvudsakliga fasadmaterialet vara ljus rappning eller ljus bränt tegel.

Effektivmaterial och effektivfärg som användas bredvid huvudmaterialet ska vara djupa och färgstarka till färgsättningen.

I nybyggnader eventuella elementfogar får inte synas.

Våningshöjden på affärslokaler ska vara minst 4,5 meter.

Minst ett affärsutrymme ska utrusta så, att restauranganvändning är möjlig.

Strukturering i fasaden på bottenvåningen ska skilja sig av de andra våningarna.

Ändå mot Stenbergsvägen och Kuggstigen ska fasaderna på de två nedre våningarna avvikas från både behandlingen och strukturen av de andra våningarna. Som fasadmaterial ska användas en glansig keramikplatta med en djup och färgstark nyans. Olika färger måste användas i olika byggnader.

I nybyggnader fasaderna i markplanet ska ge ett öppet och funktionellt intryck.

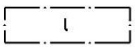
Mot Stenbergsvägen i nedersta våningen fönsterna ska vara skyltfönsterna.

Lägenheterna i nybyggnadernas hörn och hörnbalkongerna ska öppnas mot två riktningar.

2 / 3

	Parvekkeet on lasitettava.	Balkongerna ska inglasas.
	Talousrakennukset ja taloussiivet tulee kattaa viherkatoilla.	Tak i ekonomibyggnaderna och ekonomivingarna ska vara gröntak.
	Ääneneristävyyden lentomelua vastaan tulee olla asunnoissa vähintään ΔL 35 dB ja liiketiloissa vähintään ΔL 32 dB.	Ljudisoleringen mot flygbuller ska vara i bostäderna minst ΔL 35 dB och i affärsutrymmen minst ΔL 32 dB.
	Ääneneristävyys Kivivuorentien katumelua vastaan tulee esittää rakennuslupahakemuksen yhteydessä.	Ljudisoleringen mot Stenbergsvägens gatubuller ska presenteras i samband med byggnadstillståndsansökan.
	Piha Tontteja ei saa aidata.	**Gårdsplan** Tomterna får inte inhägnas.
	Pihan tulee olla tonttien 6 ja 7 yhteiskäytössä.	Gårdsplan ska vara tomternas 6 och 7 gemensamma användning.
	Tonttien yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma, jossa leikki- ja oleskelualueet, reitit, istutukset, hulevesijärjestelmät ja pelastustiet tulee järjestää tonttien yhteisinä.	För tomternas gemensamma gårdsplan ska en enhetlig plan utarbetas, där områden för lek och vistelse, leder, planteringar, dagvattensystem och räddningsvägar ska ordnas gemensamt för tomterna.
	Korttelipihan suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet. Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, pensaita, perennoja ja nurmikkoa. Sisäpihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on istutettava. Tonttien vihertehokkuuden yhteensä tulee olla vähintään 0,9.	Vid planeringen av kvartersgården ska behoven hos användare i olika åldrar beaktas. Gårdsplanen ska förverkligas som ett område med mångsidig växlighet, där det planteras olika slag av träd, buskar, perenner och gräs som beaktar årstidernas växling. De delar av innergården som inte används för nödvändiga färdvägar, områden för lek eller utevistelse eller utnyttjas för stadsodling, ska förses med planteringar. Tomternas gröneffektivitet tillsammans ska vara minst 0,9.
	Liikkeiden ja Kivivuorentien välialue sekä porrashuoneiden edustat on kivettävä tai laatoitettava.	Områdena mellan affärerna och Stenbergsvägen samt framför trapphusen ska beläggas med stenar eller plattor.
	Pihasuunnitelma ja vihertehokkuuslaskelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.	Planen för gården och gröneffektivitetsberäkningen ska bifogas till bygglovshandlingarna.
	Polkupyöräpaikat on mitoitettava rakennusvalvonnan yhtenäisen käytännön mukaisesti.	Cykelplatser ska dimensioneras enligt byggnadstillsyns enhetlig praxis.
	Autopaikat tulee sijoittaa saman korttelin LPA-alueelle.	Bilplatser ska placeras till LPA-området i samma kvarter.
	Autopaikkoja on varattava vähintään: Asunnot: 1 autopaikka / 130 k-m² asuinkerrosalaa Liikkeet: 1 autopaikka / 100 k-m², kuitenkin vähintään 1 autopaikka / liiketila	Bilplatser ska reserveras minst: Bostäder: 1 bilplats / 130 m²-vy bostadsvåningsyta Affärer: 1 bilplats / 100 m²-vy, dock minst 1 bilplats / affärsutrymme
LPA	**Autopaikkojen korttelialue.**	**Kvartersområde för bilplatser.**
	Rakennuksen tulee edustaa korkeatasoista arkkitehtuuria.	Byggnaden ska presentera högklassig arkitektur.
	Autokatosten kattojen tulee olla viherkattoja.	Tak i bilskydd ska vara gröna tak.
	Julkisivuissa tulee käyttää köynnöksiä lähimpiä asuntoja vastaan.	I fasaderna ska användas slingerväxter mot närmaste lägenheter.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa - alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa - alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
6	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
17	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
MAR	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
17571	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
KIVIVUORENKUJA	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
3950	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
2400+kl150	**Lukusarja, jossa ensimmäinen luku ilmoittaa asuntokerrosalan neliömetrimäärän ja toinen luku liikehuoneistojen kerrosalan neliömetrimäärän.**	**Talserie vars första tal anger bostadsvåningsytan i kvadratmeter och andra tal våningsytan i kvadratmeter för affärslokaler.**
IV	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antal våningar i byggnader, byggnad eller del därav.**
a	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
a	**Auton säilytyspaikan rakennusala.**	**Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.**
t	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.**	**Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras.**
map	**Maanalainen pysäköintitila.**	**Underjordiskt parkeringsutrymme.**
le	**Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattava alueen osa.**	**Riktgivande del av område som skall reserveras för lek och utevistelse.**

3 / 3

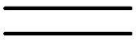


Laatoitettava tai kivettävä alueen osa.

Områdesdel som skall beläggas med plattor eller sten.

Säilytettävä / istutettava puurivi.

Trädrad som skall bevaras / planteras.



Katu.

Gata.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

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

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.

Vantaalla / Vanda __.__20__

Kimmo Junttila
Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

Stadsmätning

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/__20__

Godkänd av stadsfullmäktige __/__20__

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	09.11.2018
Kaavan nimi	002381 Martinlaakso 17 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	10.09.2018
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002381
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	1,6414	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	1,6414

Ranta-asemakaava

Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**1,6414**	**100,0**	**23611**	**1,44**	**0,0000**	**13261**
A yhteensä	1,1944	72,8	23611	1,98	-0,2434	13261
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,4470	27,2	0		0,2434	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**1,6414**	**100,0**	**23611**	**1,44**	**0,0000**	**13261**
A yhteensä	1,1944	72,8	23611	1,98	-0,2434	13261
AK	1,1944	100,0	23611	1,98	-0,2434	13261
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,4470	27,2	0		0,2434	0
Kadut	0,2036	45,5	0		0,0000	0
LPA	0,2434	54,5	0		0,2434	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

47 § Maankäyttösopimus / Kunnallistekniikan rakentamissopimus/ Asunto Oy Kivivuorenkuja 1/ Asemakaavamuutos 002381

VD/9427/10.00.01.05/2018
HP/AK/HW/AVP/AV

Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Lumo Kodit Oy / Kojamo Oyj ovat hakeneet asemakaavan muutosta, joka koskee korttelia 17 571 Martinlaakson kaupunginosassa. Asemakaavamuutoksella nro. 002381 tonteilta purettaisiin kolme kolmekerroksista kerrostaloa ja niiden tilalle rakennettaisiin viisi uutta 6–14 kerroksista kerrostaloa sekä liike- ja palvelutiloja. Yksi kuusikerroksinen kerrostalo kunnostettaisiin. Rakennusoikeus kasvaa yhteensä 13 260 k-m². Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 omistaa kaavamuutosalueella kiinteistön 92-17-571-5. Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 maksaa kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §: mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena 957 581 euroa.

Voimassa olevassa asemakaavassa asemakaavamuutosalue on asuinrakennusten korttelialuetta AK. Kaavamuutosalueen rakennusoikeus on yhteensä 10 350 k-m² ja suurin kerrosluku kuusi (VI). Alueella on nykyisin neljä vuosina 1973–1974 valmistunutta 3–6 -kerroksista kerrostaloa.

Asemakaavamuutoksella nro. 002381 tonteilta purettaisiin kolme kolmekerroksista kerrostaloa (5 979 k-m²) ja niiden tilalle rakennettaisiin viisi uutta 6–14 kerroksista kerrostaloa (18 950 k-m²) ja liike- ja palvelutiloja (290 k-m²). Yksi kuusikerroksinen kerrostalo kunnostettaisiin (4 371 k-m²). Rakennusoikeus kasvaa 13 260 k-m². Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 omistaa kaavamuutosalueella kiinteistön 92-17-571-5 0 (jäljempänä ”Sopimusalue”). Asemakaavamuutoksen tuoma arvonnousu on jaettu pinta-alojen suhteessa kaava-alueen maanomistajien Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3:n kesken.

Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteessä A1.

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus
Asemakaavan muutokseen nro 002381 liittyen Vantaan kaupunki ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 ovat maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun nojalla neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin mm. seuraavaa:

Sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on jo toteutettu. Kiinteistön 92-17-571-5 eteläosassa sijaitsevat nykyisin kiinteistön 92-17-573-1 (Raikukuja 2) jätevesi- ja hulevesiviemärit, jotka tulevat jäämään asemakaavamuutoksen mukaisten uusien rakennusten alle. Em. tonttiviemäreiden korvaaminen edellyttää uuden vesijohdon, jätevesiviemärin ja hulevesiviemärin rakentamista Kukinpolun katualueelle.

Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä **957 581 euroa**.

Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi kahden kuukauden kuluttua asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 002381 voimaantulosta. Sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 luovuttaa Kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannuksen korvauksen suuruisen pankkilaitoksen omavelkaisen takauksen.

Asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuoto ja asuntojen huoneistotyyppijakauma

Sopimusalueelle osoitettavasta uudesta asumisen rakennusoikeudesta yhtiö toteuttaa vähintään 8 400 k-m2 vapaarahoitteisina omistusasuntoina.
Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuinrakennuksissa, jotka eivät ole erityisryhmille kohdennettuja tai erikseen kaupungin hyväksymiä erityiskohteita, asuntojen kokonaismäärästä korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä.

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotoa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille toteutetun rakennusoikeuden poikkeamasta sopimussakkoa 200 €/k-m².

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 1 000 €/h-m^2 sallittujen yksiöiden määrän ylittävien huoneistoneliöiden osalta.

Toimivalta maankäyttösopimuksista päätettäessä
Vantaan kaupungin hallintosäännön 9. luvun 1 §:n kohdan 36 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 22

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen ja kunnallistekniikan rakentamissopimuksen
b) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttö-sopimuksen sekä tekemään em. sopimukseen teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 47

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen ja kunnallistekniikan rakentamissopimuksen,
b) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttö-sopimuksen sekä tekemään em. sopimukseen teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- maankäyttösopimus
- liite A1: sopimusalue

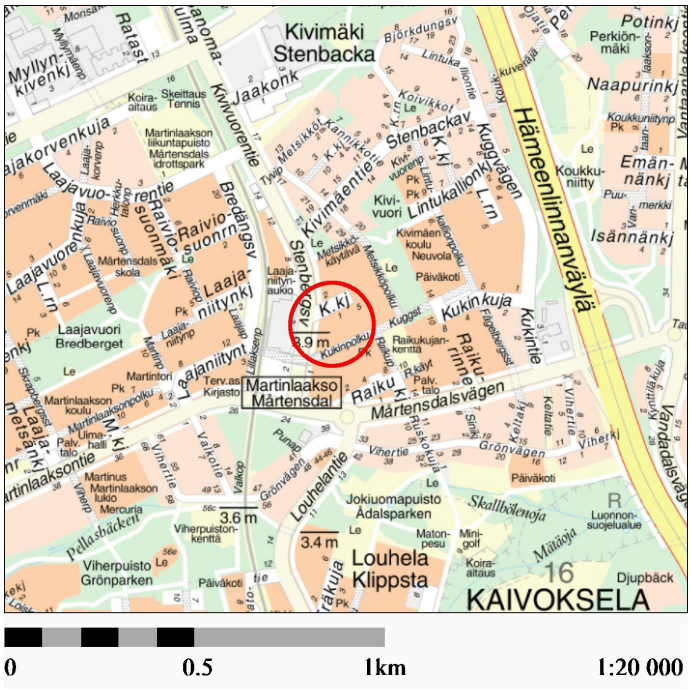
Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 040 041 7436, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
tonttipäällikkö Armi Vähä-Piikkiö, puh. 040 733 7447, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

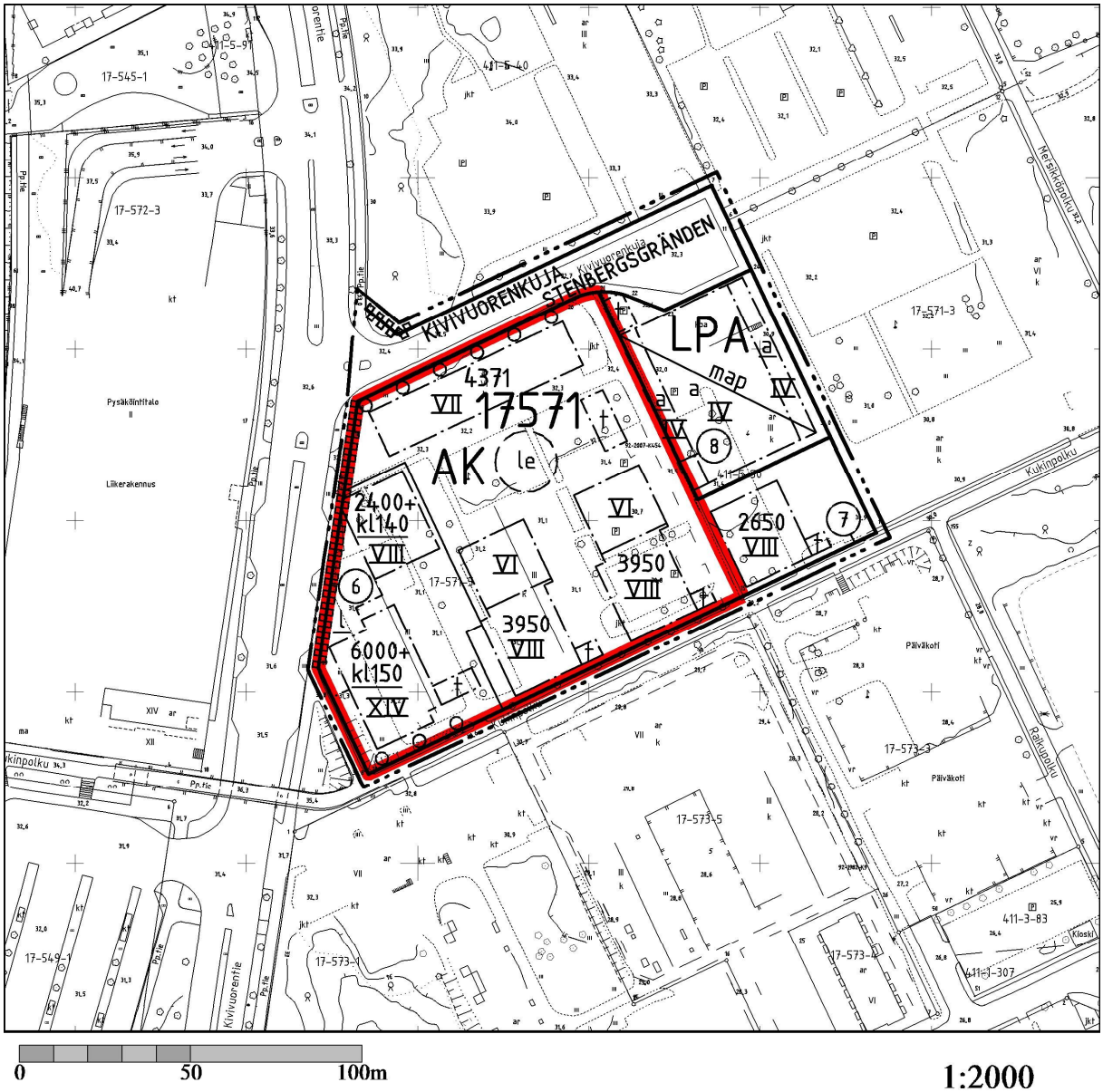
KOHTEEN SIJAINTI



SOPIMUSALUE
(punaisella rajattu alue)

Asemakaavan muutos nro 002381

Kiinteistö 92-17-571-5



MAANKÄYTTÖSOPIMUS / KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

Asemakaavamuutos nro. 002381, kaupunginosa 17, Martinlaakso

Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Lumo Kodit Oy ovat hakeneet asemakaavan muutosta, joka koskee korttelia 17 571 Martinlaakson kaupunginosassa. Voimassa olevassa asemakaavassa asemakaavamuutosalue on asuinrakennusten korttelialuetta AK. Kaavamuutosalueen rakennusoikeus on yhteensä 10 350 k-m2 ja suurin kerrosluku kuusi (VI). Alueella on nykyisin neljä vuosina 1973 – 1974 valmistunutta 3 – 6 -kerroksista kerrostaloa.

Asemakaavamuutoksella nro. 002381, [päivätty xx.xx.20xx], (jäljempänä ”Asemakaavamuutos”) tonteilta purettaisiin kolme kolmekerroksista kerrostaloa (5 979 k-m2) ja niiden tilalle rakennettaisiin viisi uutta 6 – 14 kerroksista kerrostaloa (18 950 k-m2) ja liike- ja palvelutiloja (290 k-m2). Yksi kuusikerroksinen kerrostalo kunnostettaisiin (4 371 k-m2). Rakennusoikeus kasvaa 13 260 k-m^2. **Asunto Oy Kivivuorenkuja 1** omistaa kaavamuutosalueella kiinteistön 92-17-571-5 (jäljempänä ”Sopimusalue”). Asemakaavamuutoksen tuoma arvonnousu on jaettu pinta-alojen suhteessa kaava-alueen maanomistajien Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3:n kesken.

Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteessä A1.

Asemakaavamuutokseen liittyen Yhtiö Sopimusalueen omistajana ja Vantaan kaupunki (jäljempänä ”Kaupunki”) ovat sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Yhtiön osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin.

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. OSAPUOLET

Vantaan kaupunki
Asematie 7, 01300 Vantaa

Asunto Oy Kivivuorenkuja 1/ Lumo Kodit Oy (Y-tunnus:1839043-0)
PL322, 00531 Helsinki
(Jäljempänä yhdessä ”Osapuolet”)

2. TARKOITUS

Yhtiö Sopimusalueen omistajana ja Kaupunki sopivat tällä sopimuksella maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, jäljempänä ”**MRL**”) 12a luvun mukaisesti kunnallistekniikan rakentamisesta ja Yhtiön osallistumisesta asemakaavan muutosaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen Kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

3. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMINEN

Osapuolet toteavat, että tontteja palveleva kunnallistekniikka sisältäen tarvittavan vesihuollon on pääosin toteutettu.

Kiinteistön 92-17-571-5 eteläosassa sijaitsevat nykyisin kiinteistön 92-17-573-1 (Raikukuja 2) jätevesi- ja hulevesiviemärit, jotka tulevat jäämään asemakaavamuutoksen mukaisten uusien rakennusten alle. Em. tonttiviemäreiden korvaaminen edellyttää uuden vesijohdon, jätevesiviemärin ja hulevesiviemärin rakentamista Kukinpolun katualueelle. Kaupunki huolehtii yhteistyössä HSY:n kanssa tarvittavan vesihuoltoverkon toteuttamisesta siten, että asemakaavan nro. 002381 tultua voimaan ja Yhtiön esitettyä Kaupungille kirjallisen rakentamispyynnön, edellä mainitut vesihuoltolinjat rakennetaan 18 kk kuluessa pyyntö-ajankohtaa seuraavasta huhtikuun lopusta (30.4.) laskien, mikäli rakentaminen ei esty kaupungista tai HSY:stä riippumattomasta

syystä. Uuden vesihuoltoverkoston osien tulee olla hyväksytysti luovutettuja HSY:n omistukseen ja kunnossapitoon ennen kiinteistön 92-17-571-5 rakentamistöiden aloittamista siltä osin, kun ne ulottuvat nykyisten tontilla sijaitsevien vesihuoltolinjojen välittömään läheisyyteen (5 m lähimmän putken keskilinjasta).

4. OSALLISTUMINEN YHDYSKUNTARAKENTAMISEN KUSTANNUKSIIN

Kiinteistö Oy Kivivuorenkuja 1 maksaa Kaupungille MRL 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä **957 581 euroa**.

Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi Kaupungin lähettämää erillistä laskuja vastaan kahden kuukauden sisällä Asemakaavamuutoksen voimaantullessa.

Yhtiö luovuttaa Kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannuksen korvauksen suuruisen pankkilaitoksen omavelkaisen takauksen tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi, joka kuitataan vastaanotetuksi tämän sopimuksen allekirjoitustilaisuudessa. Vakuus palautetaan kokonaisuudessaan Yhtiölle, kun koko edellä mainittu kustannusten korvaus on maksettu tai sopimus kohdan 10 mukaisesti raukeaa.

5. VESIHUOLTO- JA SÄHKÖVERKOSTOON LIITTYMINEN

Yhtiö on velvollinen liittämään kustannuksellaan Sopimusalueen ja sille toteutettavat rakennukset HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon ja alueen yleiseen sähköverkkoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin.

6. ASUNTOTUOTANNON RAHOITUS- JA HALLINTAMUOTO JA ASUNTOJEN HUONEISTOTYYPPIJAKAUMA

Sopimusalueelle osoitettavasta uudesta asumisen rakennusoikeudesta yhtiö toteuttaa vähintään 8400k-m^2 vapaarahoitteisina omistusasuntoina.

Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuinrakennuksissa, jotka eivät ole erityisryhmille kohdennettuja tai erikseen kaupungin hyväksymiä erityiskohteita, asuntojen kokonaismäärästä korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä.

Sopimussakot

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotoa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille toteutetun rakennusoikeuden poikkeamasta sopimussakkoa **200 €/k-m^2**.

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa **1 000 €/h-m^2** sallittujen yksiöiden määrän ylittävien huoneistoneliöiden osalta.

7. SOPIMUKSEN MUUTTAMINEN

Mikäli olosuhteissa tapahtuu huomattavia muutoksia, joista johtuen sopimusta on tarkistettava, Osapuolet sitoutuvat neuvottelemaan niistä erikseen.

8. ERIMIELISYYKSIEN RATKAISEMINEN

Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista Osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa.

9. SOPIMUKSEN VELVOITTEIDEN SIIRTO KOLMANNELLE

Yhtiö sitoutuu ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot Sopimusaluetta koskeviin luovutuskirjoihin kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole luovutushetkellä täytetty. Yhtiö sitoutuu ilmoittamaan kirjallisesti kaikista luovutuksista Kaupungille.

Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteista siihen asti, kunnes Kaupunki on hyväksynyt sopimusvelvoitteiden siirron luovutuksensaajalle tai sopimusvelvoitteet ovat tulleet täytetyiksi. Jos Yhtiö ei ole siirtänyt velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta myös edelleen luovutetun alueen osalta.

10. SOPIMUKSEN VOIMAANTULO JA RAUKEAMINEN

Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun Osapuolet ovat sen allekirjoittaneet. Osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun Asemakaavanmuutos on tullut voimaan. Mikäli Asemakaavanmuutos ei ole tullut voimaan 31.12.2021 mennessä, tämä sopimus raukeaa.

Mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2021 mennessä hyväksynyt Asemakaavanmuutoksen, mutta siitä on valitettu, pysyy tämä sopimus siinä tapauksessa voimassa. Kun valitus on lainvoimaisesti ratkaistu ja kaava on tullut voimaan, on molemmilla Osapuolilla oikeus vaatia tämän sopimuksen sopimusehtojen täyttämistä. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen, tämä sopimus raukeaa.

Kumpikaan Osapuoli ei esitä tämän sopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

Tätä maankäyttösopimusta on laadittu kaksi (2) yhtäpitävää kappaletta, yksi Vantaan kaupungille ja yksi Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 / Lumo Kodit Oy:lle.

Vantaalla x. päivänä xkuuta 2018

48 § Maankäyttösopimus / Kunnallistekniikan rakentamissopimus / Asunto Oy Kivivuorenkuja 3/ Asemakaavamuutos 002381

VD/9428/10.00.01.05/2018
HP/AK/HW/AVP/AV

Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Lumo Kodit Oy / Kojamo Oyj ovat hakeneet asemakaavan muutosta, joka koskee korttelia 17 571 Martinlaakson kaupunginosassa. Asemakaavamuutoksella nro. 002381 tonteilta purettaisiin kolme kolmekerroksista kerrostaloa ja niiden tilalle rakennettaisiin viisi uutta 6–14 kerroksista kerrostaloa sekä liike- ja palvelutiloja. Yksi kuusikerroksinen kerrostalo kunnostettaisiin. Rakennusoikeus kasvaa yhteensä 13 260 k-m². Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 omistaa kaavamuutosalueella kiinteistön 92-411-5-50. Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 maksaa kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §: mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena 340 252 euroa.

Voimassa olevassa asemakaavassa asemakaavamuutosalue on asuinrakennusten korttelialuetta AK. Kaavamuutosalueen rakennusoikeus on yhteensä 10 350 k-m² ja suurin kerrosluku kuusi (VI). Alueella on nykyisin neljä vuosina 1973–1974 valmistunutta 3–6 -kerroksista kerrostaloa.

Asemakaavamuutoksella nro. 002381 tonteilta purettaisiin kolme kolmekerroksista kerrostaloa (5 979 k-m²) ja niiden tilalle rakennettaisiin viisi uutta 6–14 kerroksista kerrostaloa (18 950 k-m²) ja liike- ja palvelutiloja (290 k-m²). Yksi kuusikerroksinen kerrostalo kunnostettaisiin (4 371 k-m²). Rakennusoikeus kasvaa 13 260 k-m². Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 omistaa kaavamuutosalueella kiinteistön 92-411-5-50 (jäljempänä ”Sopimusalue”). Asemakaavamuutoksen tuoma arvonnousu on jaettu pinta-alojen suhteessa kaava-alueen maanomistajien Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3:n kesken.

Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteessä A1.

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus
Asemakaavan muutokseen nro 002381 liittyen Vantaan kaupunki ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 ovat maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun nojalla neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin mm. seuraavaa:

Sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on jo toteutettu. Sopimusalueelle toteutettavan rakennuksen suunnittelussa ja rakentamisessa on otettava huomioon Kivivuorenkujan kääntöpaikan puoleiselle sivulle sijoitettava katuvalaisin. Katuvalaisin on voitava sijoittaa Kaupungin määrittelemällä tavalla LPA-rakennuksen seinustalle. Yhtiö antaa tällä sopimuksella Kaupungille luvan pysyvästi sijoittaa ja kunnossapitää talon seinustalla edellä mainittu katuvalaisin. Valaisimen tarkka sijoitus määräytyy myöhemmin toteutussuunnittelun yhteydessä.

Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä **340 252 euroa**.

Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi kahden kuukauden kuluttua asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nro 002381 voimaantulosta. Sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 luovuttaa Kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannuksen korvauksen suuruisen pankkilaitoksen omavelkaisen takauksen.

Asuntojen huoneistotyyppijakauma
Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuinrakennuksissa, jotka eivät ole erityisryhmille kohdennettuja tai erikseen kaupungin hyväksymiä erityiskohteita, asuntojen kokonaismäärästä korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä.

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 1 000 €/h-m^2 sallittujen yksiöiden määrän ylittävien huoneistoneliöiden osalta.

Toimivalta maankäyttösopimuksista päätettäessä
Vantaan kaupungin hallintosäännön 9. luvun 1 §:n kohdan 36 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 23

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen ja kunnallistekniikan rakentamissopimuksen
b) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttö-sopimuksen sekä tekemään em. sopimukseen teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 48

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen ja kunnallistekniikan rakentamissopimuksen,
b) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttö-sopimuksen sekä tekemään em. sopimukseen teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

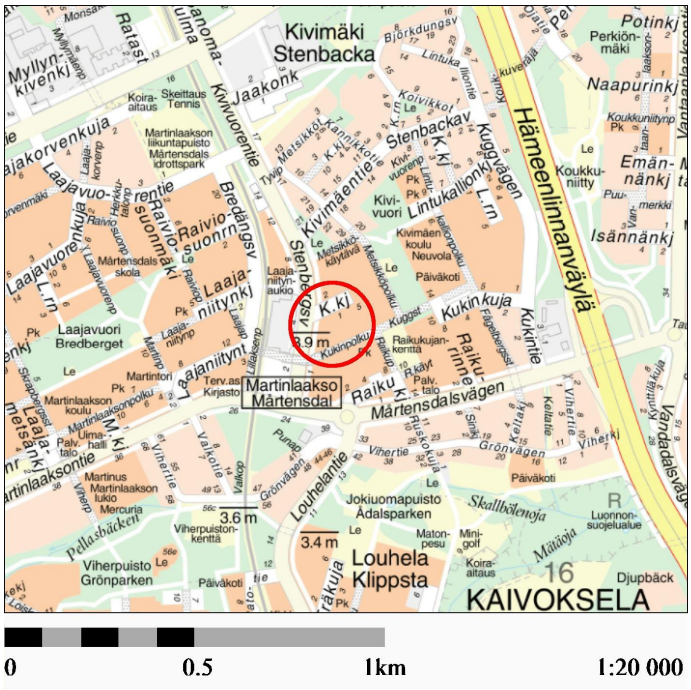
Liitteet:
- maankäyttösopimus
- liite A1: sopimusalue

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 040 041 7436, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
tonttipäällikkö Armi Vähä-Piikkiö, puh. 040 733 7447, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

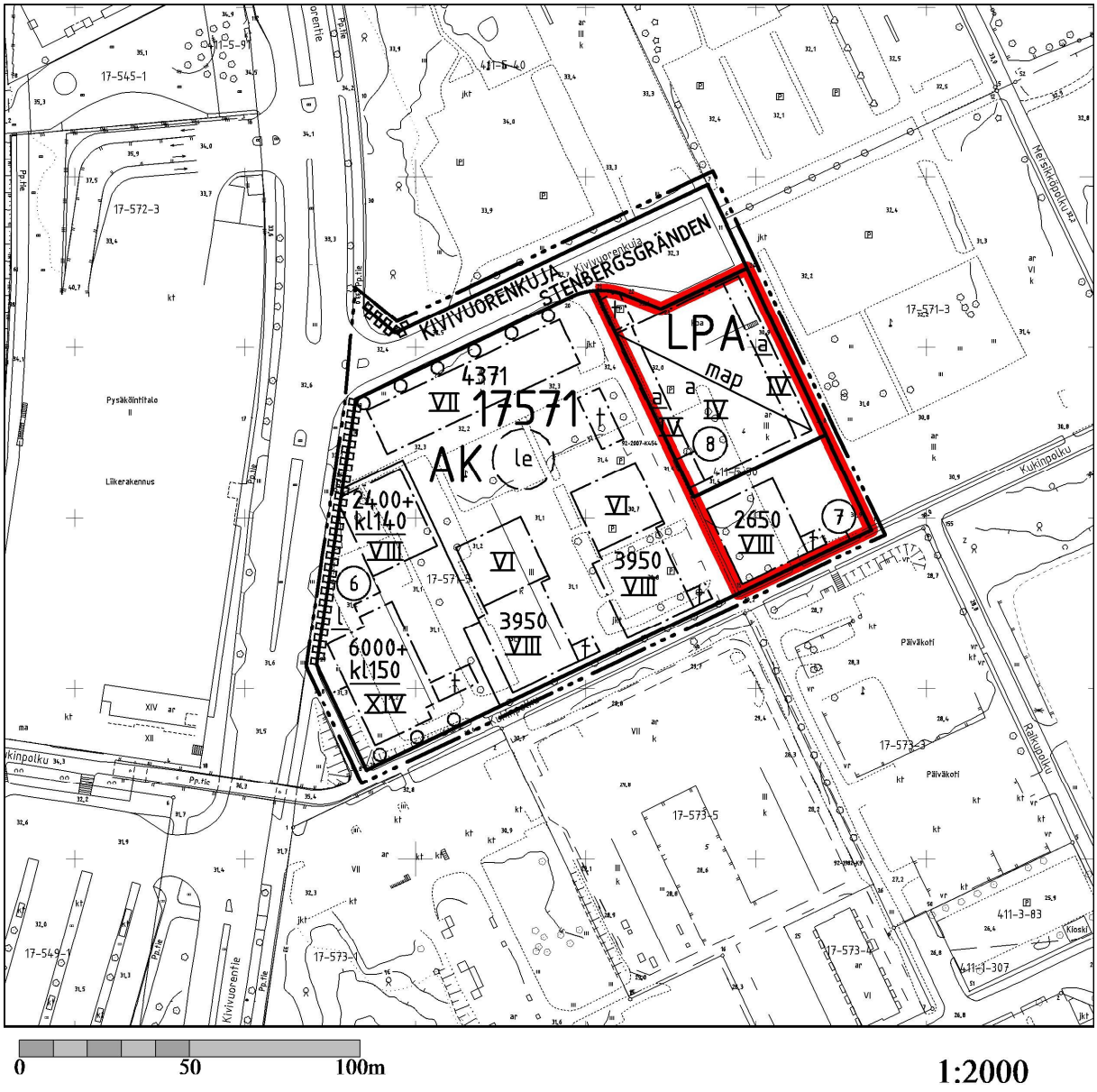
KOHTEEN SIJAINTI



SOPIMUSALUE
(punaisella rajattu alue)

Asemakaavan muutos nro 002381

Tila 92-411-5-50



MAANKÄYTTÖSOPIMUS / KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

Asemakaavamuutos nro. 002381, kaupunginosa 17, Martinlaakso

Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3 / Lumo Kodit Oy ovat hakeneet asemakaavan muutosta, joka koskee korttelia 17 571 Martinlaakson kaupunginosassa. Voimassa olevassa asemakaavassa asemakaavamuutosalue on asuinrakennusten korttelialuetta AK. Kaavamuutosalueen rakennusoikeus on yhteensä 10 350 k-m2 ja suurin kerrosluku kuusi (VI). Alueella on nykyisin neljä vuosina 1973 – 1974 valmistunutta 3 – 6 -kerroksista kerrostaloa.

Asemakaavamuutoksella nro. 002381, [päivätty xx.xx.20xx], (jäljempänä ”Asemakaavamuutos”) tonteilta purettaisiin kolme kolmekerroksista kerrostaloa (5 979 k-m2) ja niiden tilalle rakennettaisiin viisi uutta 6 – 14 kerroksista kerrostaloa (18 950 k-m2) ja liike- ja palvelutiloja (290 k-m2). Yksi kuusikerroksinen kerrostalo kunnostettaisiin (4 371 k-m2). Rakennusoikeus kasvaa 13 260 k-m^2. **Asunto Oy Kivivuorenkuja 3** omistaa kaavamuutosalueella kiinteistön 92-411-5-50 (jäljempänä ”Sopimusalue”). Asemakaavamuutoksen tuoma arvonnousu on jaettu pinta-alojen suhteessa kaava-alueen maanomistajien Asunto Oy Kivivuorenkuja 1 ja Asunto Oy Kivivuorenkuja 3:n kesken.

Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteessä A1.

Asemakaavamuutokseen liittyen Yhtiö Sopimusalueen omistajana ja Vantaan kaupunki (jäljempänä ”Kaupunki”) ovat sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Yhtiön osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin.

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. OSAPUOLET

Vantaan kaupunki
Asematie 7, 01300 Vantaa

Asunto Oy Kivivuorenkuja 3/ Lumo Kodit Oy (Y-tunnus:1839043-0)
PL322, 00531 Helsinki
(jäljempänä ”Yhtiö”).

(Jäljempänä yhdessä ”Osapuolet”)

2. TARKOITUS

Yhtiö Sopimusalueen omistajana ja Kaupunki sopivat tällä sopimuksella maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, jäljempänä **”MRL”)** 12a luvun mukaisesti kunnallistekniikan rakentamisesta ja Yhtiön osallistumisesta asemakaavan muutosaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen Kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

3. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMINEN

Osapuolet toteavat, että tontteja palveleva kunnallistekniikka sisältäen tarvittavan vesihuollon on pääosin toteutettu.

Sopimusalueelle toteutettavan rakennuksen suunnittelussa ja rakentamisessa on otettava huomioon Kivivuorenkujan kääntöpaikan puoleiselle sivulle sijoitettava katuvalaisin. Katuvalaisin on voitava sijoittaa Kaupungin määrittelemällä tavalla LPA-rakennuksen seinustalla. Yhtiö antaa tällä sopimuksella Kaupungille luvan pysyvästi sijoittaa ja kunnossapitää talon seinustalla edellä mainittu katuvalaisin. Valaisimen tarkka sijoitus määräytyy myöhemmin toteutussuunnittelun yhteydessä.

4. OSALLISTUMINEN YHDYSKUNTARAKENTAMISEN KUSTANNUKSIIN

Kiinteistö Oy Kivivuorenkuja 3 maksaa Kaupungille MRL 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä **340 252 euroa**.

Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi Kaupungin lähettämää erillistä laskua vastaan kahden kuukauden sisällä Asemakaavamuutoksen voimaantullessa.

Yhtiö luovuttaa Kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannuksen korvauksen suuruisen pankkilaitoksen omavelkaisen takauksen tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi, joka kuitataan vastaanotetuksi tämän sopimuksen allekirjoitustilaisuudessa. Vakuus palautetaan kokonaisuudessaan Yhtiölle, kun koko edellä mainittu kustannusten korvaus on maksettu tai sopimus kohdan 10 mukaisesti raukeaa.

5. VESIHUOLTO- JA SÄHKÖVERKOSTOON LIITTYMINEN

Yhtiö on velvollinen liittämään kustannuksellaan Sopimusalueen ja sille toteutettavat rakennukset HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon ja alueen yleiseen sähköverkkoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin.

6. ASUNTOJEN HUONEISTOTYYPPIJAKAUMA

Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuinrakennuksissa, jotka eivät ole erityisryhmille kohdennettuja tai erikseen kaupungin hyväksymiä erityiskohteita, asuntojen kokonaismäärästä korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä.

Sopimussakot

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa **1 000 €/h-m^2** sallittujen yksiöiden määrän ylittävien huoneistoneliöiden osalta.

7. SOPIMUKSEN MUUTTAMINEN

Mikäli olosuhteissa tapahtuu huomattavia muutoksia, joista johtuen sopimusta on tarkistettava, Osapuolet sitoutuvat neuvottelemaan niistä erikseen.

8. ERIMIELISYYKSIEN RATKAISEMINEN

Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista Osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa.

9. SOPIMUKSEN VELVOITTEIDEN SIIRTO KOLMANNELLE

Yhtiö sitoutuu ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot Sopimusaluetta koskeviin luovutuskirjoihin kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole luovutushetkellä täytetty. Yhtiö sitoutuu ilmoittamaan kirjallisesti kaikista luovutuksista Kaupungille.

Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteista siihen asti, kunnes Kaupunki on hyväksynyt sopimusvelvoitteiden siirron luovutuksensaajalle tai sopimusvelvoitteet ovat tulleet täytetyiksi. Jos Yhtiö ei ole siirtänyt velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Yhtiö vastaa tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta myös edelleen luovutetun alueen osalta.

10. SOPIMUKSEN VOIMAANTULO JA RAUKEAMINEN

Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun Osapuolet ovat sen allekirjoittaneet. Osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun Asemakaavanmuutos on tullut voimaan. Mikäli Asemakaavanmuutos ei ole tullut voimaan 31.12.2021 mennessä, tämä sopimus raukeaa.

Mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2021 mennessä hyväksynyt Asemakaavanmuutoksen, mutta siitä on valitettu, pysyy tämä sopimus siinä tapauksessa voimassa. Kun valitus on lainvoimaisesti ratkaistu ja kaava on tullut voimaan, on molemmilla Osapuolilla oikeus vaatia tämän sopimuksen sopimusehtojen täyttämistä. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen, tämä sopimus raukeaa.

Kumpikaan Osapuoli ei esitä tämän sopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

Tätä maankäyttösopimusta on laadittu kaksi (2) yhtäpitävää kappaletta, yksi Vantaan kaupungille ja yksi Asunto Oy Kivivuorenkuja 3/ Lumo Kodit Oy:lle.

Vantaalla x. päivänä xkuuta 2018

49 § Asemakaava ja asemakaavan muutos 251200 sekä tonttijako, 25 Myllymäki / Vehkalan länsipuoli 1

VD/10292/10.02.04.00/2017
HP/TLA/ARK/KZU/MKU/AV

Asemakaavalla osoitetaan 19,7 hehtaarin alue toimitilarakennusten korttelialueeksi KTY, liike-, toimisto- ja yleisten rakennusten korttelialueeksi KY, suojaviheralueeksi EV sekä katualueeksi. Asemakaavan muutoksella pieni osa voimassa olevan kaavan mukaista puistoa liitetään osaksi katualuetta. Kaavatyö kohdistuu kokonaan Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa 4 kpl työpaikkatontteja, joiden yhteenlaskettu kerrosala on 105 996 k-m².

Asemakaava koskee kortteleita 25103 ja 25104 sekä katua ja erityisaluetta, kaupunginosassa 25, Myllymäki.

Asemakaavamuutos koskee osaa katualuetta kaupunginosassa 25, Myllymäki.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa osaa virkistysalueesta.

Tonttijako koskee kortteleita 25103 ja 25104.

Alue sijaitsee Myllymäen kaupunginosassa, Kehä III:n pohjoispuolella, Kehäradan Vehkalan aseman länsipuolella.

Kaavan hakija
Lemiro Oy (Veho Oy:n tytäryhtiö) ja Vantaan kaupunki.

Maanomistus
Suunnittelualue on kokonaisuudessaan Vantaan kaupungin omistuksessa.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen valmisteluun ovat osallistuneet Team-Danielsson Oy ja Maisema-arkkitehtuuri PE Oy Veho Oy:n konsulttina.

Yleiskaava
Kaava-alue on kaupunginvaltuuston 19.6.2006 hyväksymässä Marja-Vantaan osayleiskaavassa teollisuus- ja varastoaluetta (T), työpaikka-aluetta (TP) ja yhdyskuntateknisen huollon aluetta (ET).
Alue sijaitsee lentomeluvyöhykkeillä 1 (Lden yli 60 dB) ja 2 (Lden 55-60 dB).

Asemakaava
Suunnittelualue on suurimmalta osaltaan asemakaavoittamatonta. Koillisessa alue on pieneltä osalta Vehkalan työpaikka-alueen puistoa VP (kaava 250900, kv. 12.5.2014 § 15).

Asemakaavalla alue osoitetaan toimitilarakennusten korttelialueeksi KTY, liike-, toimisto- ja yleisten rakennusten korttelialueeksi KY, suojaviheralueeksi EV sekä katualueeksi.

KTY-korttelialueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja. Korttelialueelle saa sijoittaa myös enintään 8000 m^2 paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan myymälätilaa. Alueelle on sijoittumassa Veho Oy:n hyötyajoneuvojen myynti-, vuokraus- ja huoltotoimintoja laajoine pysäköintialueineen. KTY-korttelialue muodostetaan kolmeksi

tontiksi, joista yksi myydään Veho Oy:lle rakennuspaikaksi ja kaksi jää kaupungin omistukseen mutta vuokrataan Vehon käyttöön pysäköintitarpeisiin. Korttelialueen pinta-ala on 100 004 m^2 ja sille osoitetaan rakennusoikeutta tehokkuusluvulla 0,50, jolloin sen rakennusoikeus on yhteensä 50 002 k-m^2. Rakennuksien sallittu kerrosluku on enintään kaksi.

KY-korttelialueelle saa sijoittaa toimistotiloja, opetus- ja koulutustiloja sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja. Suunnittelun lähtökohtana on ollut sijoittaa kaupungin omistukseen jäävälle tontille Varian ammatillinen oppilaitos, jonka suunnitelmat eivät kuitenkaan ole edenneet kaavan laatimisen aikataulussa. KY-käyttötarkoituksella mahdollistetaan monipuolisesti myös muiden toimintojen sijoittuminen alueelle. Korttelialueen pinta-ala on 55 994 m^2 ja sille osoitetaan rakennusoikeus tehokkuusluvulla 1,00, jolloin sille on mahdollista rakentaa 55 994 k-m^2. Rakennuksien sallittu kerrosluku on enintään kuusi.

Korttelialueiden väliin osoitetaan kevyen liikenteen väylä Vehkalanpolku sekä maanalaisia johtoja varten varattu alueen osa.
Suojaviheralueen EV pinta-ala on 8572 m^2. Sillä sijaitseville vesihuollon runkolinjan putkille osoitetaan maanalaisia johtoja varten varattu alueen osa.

Asemakaavalla osoitetaan korttelialueille johtava katualue, jonka päässä sijaitsee kääntöpaikka. Vehkalantieksi nimetyn katualueen pinta-ala on 30 992 m^2.

Asemakaavan muutos koskee 186 m^2 osaa Härkäpuisto - nimistä puistoa, joka muutetaan osaksi katualuetta.

Asemakaavalla määrätään mm., että korttelialueilla rakennuksiin tulee rakentaa viherkattoja ja korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa vähintään 50 % rakennusten energiatarpeesta.

Kaava-alueen pinta-ala on 196 886 m^2.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 16.2.2018 ja sitä on päivitetty 24.9.2018. Päivityksessä suunnittelualueen rajausta tarkennettiin ja tavoitteeksi lisättiin suunnittelualueen pohjoisosan osoittaminen korttelialueeksi, jolle on mahdollista sijoittaa myös Varian ammatillisen koulutuksen oppilaitoksen.

MRL 62 §:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan asukaslehdessä ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin yhteensä 6 kappaletta. Saaduissa mielipiteissä Vantaan kaupunginmuseolla, HSL:llä ja Fingrid Oy:llä ei ollut huomautettavaa kaavoituksesta. Vantaan Energia Oy edellytti huomioimaan alueella sijaitsevat maakaapelit ja HSY vaati kaavaan rasitealuetta alueen itäreunalla kulkevia päävesijohtoa sekä kokoojaviemäriä varten. Finavia Oyj edellytti, että alueen kaikessa rakentamisessa on huomioitava Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesterajoitukset.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Asemakaavatyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaavatyö kohdistuu kokonaan Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa työpaikkatontteja (4 kpl), joiden yhteenlaskettu kerrosala on 105 996 k-m^2.

Sopimus
Asemakaavaan ei liity toteuttamissopimusta.
Hakijalta on saatu sitoumus maan ostosta ja vuokraamisesta kaavan voimaantulon jälkeen.

KTY-korttelialueen osalta muutoskustannukset maksaa hakija Lemiro Oy, ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 4 (18 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 000 €), yhteensä 19 000 €.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 25

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.12.2018 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 251200 sekä tonttijakoehdotus, 25 Myllymäki / Vehkalan länsipuoli 1
b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 4 ja todetaan, että hakija Lemiro Oy maksaa muutoskustannukset (18 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 000 €), yhteensä 19 000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 49

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 10.12.2018 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 251200 sekä tonttijakoehdotus, 25 Myllymäki / Vehkalan länsipuoli 1,
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
c) vahvistaa maksuluokaksi 4 ja todeta, että hakija Lemiro Oy maksaa muutoskustannukset (18 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 000 €), yhteensä 19 000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Asemakaavan selostus 10.12.2018

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Anna-Riitta Kujala, puh. 050 302 8799, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
asemakaavainsinööri Kai Zukale, puh. 050 312 4546, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

251200 VEHKALAN LÄNSIPUOLI 1

MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen sekä tonttijaon selostus, joka koskee 10.12.2018 päivättyä asemakaavakarttaa nro 251200. Kaavoitus on tullut vireille 16.2.2018.

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava:

korttelit 25103 ja 25104 sekä katu ja erityisalueet kaupunginosassa 25, Myllymäki

Asemakaavan muutos:

osa katualuetta kaupunginosassa 25, Myllymäki (kumoutuvan asemakaavan virkistysaluetta kaupunginosassa 25, Myllymäki).

Tonttijako:

korttelit 25103 ja 25104 kaupunginosassa 25, Myllymäki.

Asemakaavalla osoitetaan ennestään asemakaavaton alue toimitilarakennusten korttelialueeksi KTY, liike-, toimisto- ja yleisten rakennusten korttelialueeksi KY, suojaviheralueeksi EV sekä katualueeksi. Asemakaavan muutoksella pieni osa voimassa olevan kaavan mukaista puistoa liitetään osaksi katualuetta. Kaava-alueen pinta-ala on 19,7 hehtaaria.

Kaava-alue on kokonaisuudessaan kaupungin omistuksessa. Kaavaan liittyy esisopimus maanvuokrauksesta ja -myynnistä.

Kaavan laatija: Kai Zukale, asemakaavainsinööri, Vantaan kaupunki; etunimi.sukunimi@vantaa.fi puh. 050 312 4546.

1.1 KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Suunnittelualue sijaitsee Myllymäessä, Kehä III:n pohjoispuolella, Kehäradan Vehkalan aseman länsipuolella.

Suunnittelualueen rajaus opaskartalla.

1.2 SISÄLLYSLUETTELO

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT 1
1.2 SISÄLLYSLUETTELO 2
2 TIIVISTELMÄ 3
2.1 KAAVAPROSESSIN VAIHEET 3
2.2 ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS 3
3 LÄHTÖKOHDAT 4
3.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA 4
3.1.1 Alueen yleiskuvaus 4
3.1.2 Luonnon ympäristö 4
3.1.3 Rakennettu ympäristö 5
3.1.4 Maanomistus 6
3.2 SUUNNITTELUTILANNE 6
3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset 6
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET 10
4.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLE TULO 10
4.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ 10
4.3.1 Osalliset 10
4.3.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus 11
4.4. ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TAVOITTEET 11
4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet 12
4.5 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT 12
4.5.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet 12
5 ASEMAKAAVAN KUVAUS 15
5.1 KAAVAN RAKENNE 15
5.1.1 Mitoitus 15
5.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN 15
5.3 ALUEVARAUKSET 16
5.3.1 Korttelialueet 16
5.3.2 Muut alueet 16
5.4 KAAVAN VAIKUTUKSET 17
5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön 17
5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön 18
5.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta 18
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS 19
7 KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET 20
8 ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE 21
9 ASEMAKAAVAKARTTA JA -MÄÄRÄYKSET 23
10 VESIHUOLLON ESISUUNNITELMA 29

1.4 LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

Marja-Vantaan osayleiskaava selvityksineen, Vantaan kaupunki. Vehkalan työpaikka-alueet yleissuunnitelma 11.6.2012, Vantaan kaupunki. Vehkalan länsiosan massa- ja tasaustarkastelut 14.6.2018, Pöyry Finland Oy.

2 TIIVISTELMÄ

2.1 KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Lemiro Oy:n jättämä hakemus on kirjattu saapuneeksi 17.11.2017. Asemakaava ja asemakaavan muutos sai kaupunkisuunnittelun työohjelmassa 2018 kaavanumeron 251200.
- Aloituskokous pidettiin 2.2.2018.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin ja kaavoituksen vireille tulosta ilmoitettiin 16.2.2018.
- Mielipiteet pyydettiin 20.3.2018 mennessä ja niitä saatiin 5 kappaletta.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 24.9.2018. Aikaisempaa suunnittelualueen rajausta tarkennettiin ja tavoitteeksi lisättiin suunnittelualueen pohjoisosan osoittaminen toimitilarakennusten korttelialueeksi, jolle on mahdollista sijoittaa myös ammatillisen koulutuksen oppilaitoksen. Päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin mielipiteet 25.10.2018 mennessä.
- Mielipiteitä päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 5 kappaletta.

2.2 ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS

Asemakaavalla osoitetaan 19,7 hehtaarin alue toimitilarakennusten korttelialueeksi KTY, liike-, toimisto- ja yleisten rakennusten korttelialueeksi KY, suojaviheralueeksi EV sekä katualueeksi. Asemakaavan muutoksella pieni osa voimassa olevan kaavan mukaista puistoa liitetään osaksi katualuetta.

Asemakaavoitettava alue on kokonaisuudessaan kaupungin omistuksessa.

KTY-korttelialueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja. Korttelialueelle saa sijoittaa myös enintään 8000 m^2 paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan myymälätilaa. Alueelle on sijoittumassa Veho Oy:n hyötyajoneuvojen myynti-, vuokraus- ja huoltotoimintoja laajoine pysäköintialueineen. KTY-korttelialue muodostetaan kolmeksi tontiksi, joista yksi myydään Veho Oy:lle rakennuspaikaksi ja kaksi jää kaupungin omistukseen mutta vuokrataan Vehon käyttöön pysäköintitarpeisiin. Korttelialueen pinta-ala on 100 004 m^2 ja sille osoitetaan rakennusoikeutta tehokkuusluvulla 0,50, jolloin sen rakennusoikeus on yhteensä 50 002 k-m^2. Rakennuksien sallittu kerrosluku on enintään kaksi.

KY-korttelialueelle saa sijoittaa toimistotiloja, opetus- ja koulutustiloja sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja. Suunnittelun lähtökohtana on ollut sijoittaa kaupungin omistukseen jäävälle tontille Varian ammatillinen oppilaitos, jonka suunnitelmat eivät kuitenkaan ole edenneet kaavan laatimisen aikataulussa. KY-käyttötarkoituksella mahdollistetaan monipuolisesti myös muiden toimintojen sijoittuminen alueelle. Korttelialueen pinta-ala on 55 994 m^2 ja sille osoitetaan rakennusoikeus tehokkuusluvulla 1,00, jolloin sille on mahdollista rakentaa 55 994 k-m^2. Rakennuksien sallittu kerrosluku on enintään kuusi.

Korttelialueiden väliin osoitetaan kevyen liikenteen väylä Vehkalanpolku sekä maanalaisia johtoja varten varattu alueen osa.

Suojaviheralueen EV pinta-ala on 8572 m^2. Sillä sijaitseville vesihuollon runkolinjan putkille osoitetaan maanalaisia johtoja varten varattu alueen osa.

Asemakaavalla osoitetaan korttelialueille johtava katualue, jonka päässä sijaitsee kääntöpaikka. Asemakaavan muutos koskee 186 m^2 osaa Härkäpuisto -nimistä puistoa, joka muutetaan osaksi katualuetta. Vehkalantieksi nimetyn katualueen pinta-ala on 30 992 m^2.

Asemakaavalla määrätään mm., että korttelialueilla rakennuksiin tulee rakentaa viherkattoja ja korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa vähintään 50 % rakennusten energiatarpeesta.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Myllymäen kaupunginosassa, Kehä III:n pohjoispuolella, Kehäradan Vehkalan aseman länsipuolella.

Suunnittelualueen rajaus ilmakuvalla kesäkuulta 2017. Alue on rakentamatonta ja kumpuilevaa maisemaa. Alueen puusto on suurimmalta osaltaan kaadettu lokakuussa 2017.

3.1.2 Luonnon ympäristö

Suunnittelualueen länsipuolella sijaitseva entinen täyttömäki on luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jossa elää arvokas perhos- ja kovakuoriaislajisto. Vehkalanmäellä elävä viheryökkönen on erittäin uhanalainen laji ja alueen populaatio onkin valtakunnallisesti merkittävä. Suunnittelualueen ja täyttömäen länsipuolella on laajat virkistysalueet, joilta on yhteys Petikon virkistysalueille ja Nuuksion luonnonsuojelualueelle.

Vesistöt ja vesitalous

Alue kuuluu Myllymäenojan valuma-alueeseen. Kaava-alueen kohdalla Myllymäenojan virtaamaksi on arvioitu suurimmillaan 6.6 m3/s. Virtaamaa rajoittaa Kehäradan alittava hulevesi- tunneli. Myllymäenoja laskee Pikkujärveen ja edelleen Espoon Pitkäjärveen.

Maaperä

Alueen maanpinta vaihtelee välillä noin +30,0…+46,5. Korkeimmillaan maanpinta on alueen pohjois-luoteisosassa ja maanpinta laskee kohti kaakkoa sekä luodetta. Alueen länsipuolella kaava-alueen ulkopuolella sijaitsee vanha maanläjitysalue ja nykyinen lumen vastaanottopaikka. Alueen maaperä on moreenia ja savea. Maakerrosten paksuus kallion päällä on paikoitellen ohut ja paikoin esiintyy myös avokalliota. Hienorakeisten maiden osuus kasvaa Kehä III pohjoispuolella. Saven paksuus on kairaustulosten perusteella enimmillään 4 metriä.

Alueelle valmistellaan esirakentamista, jossa alue tasataan sisäisillä massojen siirroilla kenttämäiseksi rakenteeksi tulevaa maankäyttöä ajatellen.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Kallion ja pohjamoreenin sekä ohuen saven ja siltin alueilla perustamistapa voi olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen. Paksuilla siltti- ja savialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja -suunnitelmiin.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Myllymäen eteläosassa sijaitseva suunnittelualue rajautuu etelässä Kehä III:een ja idässä Kehärataan ja Vehkalan asemaan. Kehä III:n uudistamisen yhteydessä on rakennettu eritasoliittymä alueelle ja Vehkalan asemalle. Suunnittelualueen kaakkoispuolella sijaitsevalla kiinteistöllä on toimiva saha. Aseman itäpuolelle on asemakaavoitettu monipuolisia työpaikkatoimintoja erilaisille ja erikokoisille yrityksille. Aseman vieressä on 450 auton liityntäpysäköintialue. Alue on kovan lentomelun aluetta, eikä sinne voida sijoittaa asumista tai muita melulle herkkiä toimintoja.

Suunnittelualueella ei sijaitse rakennuksia.

Virkistys

Alueelta on hyvät yhteydet Petikon lähivirkistysalueille.

Liikenne

Liikennöinti suunnittelualueelle tapahtuu Kehä III:lta Sanomatietä pitkin ja Hämeenlinnanväylältä Härkähaantietä pitkin. Suunnittelualueen joukkoliikenneyhteydet ovat Kehäradan Vehkalan aseman läheisyyden takia hyvät.

Vesihuolto

Suunnittelualueen kaakkoisosalla kulkevat vesijohdon ja jätevesiviemärin runkolinjat.

Vedenjakelu

Alueen eteläpuolella kulkee runkovesijohto Vj560. Alue kuuluu vedenjakelujärjestelmässä Myyrmäen painepiiriin, johon vesi johdetaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Helsingistä. Painepiirin vesisäiliönä on Myyrmäen ylävesisäiliö, jonka tilavuus on 4500 m3. Alueen painetaso vaihtelee välillä +85.00 … +95.00.

Jätevesiviemäröinti

Alueen eteläpuolella kulkee runkoviemäri Jv630. Runkoviemäri johtaa jätevedet Myllymäen jätevedenpumppaamolle, josta jätevedet pumpataan edelleen Espoon viemäriverkostoon ja Suomenojan puhdistamolle puhdistettavaksi.

Hulevesiviemäröinti

Pintavedet johdetaan avo-ojia ja hulevesiviemäreitä pitkin Myllymäenojaan, joka laskee Pikkujärveen ja edelleen Espoon Pitkäjärveen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueen koillisosalle. Johdot kulkevat Härkähaantien katualueella.

Sähköverkko

Suunnittelualueen kaakkoisosalla sijaitsee sähköverkon 20 kV:n maakaapeli ja -ilmajohto. Ilmajohto on tarkoitus poistaa ja korvata maakaapelilla suunnittelualueen esirakentamisen yhteydessä.

Ympäristöhäiriöt

Suunnittelualue sijoittuu suurimmalta osaltaan osayleiskaavassa osoitetulle lentomeluvyöhykkeelle 2, jolla lentomelun voimakkuus on 55 – 60 dB ja koillisosaltaan lentomeluvyöhykkeelle 1, jolla lentomelun voimakkuus on yli 60 dB. Lentomelu ei mahdollista melulle herkän toiminnan sijoittamista alueelle. Alue on myös Kehä III:n liikennemelualuetta.

3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualue on kokonaisuudessaan Vantaan kaupungin omistuksessa.

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
412-6-0	Vantaan kaupunki	11,77
412-5-51	Vantaan kaupunki	0,68
412-5-29	Vantaan kaupunki	0,20
412-5-31	Vantaan kaupunki	0,04
412-5-32	Vantaan kaupunki	0,30
412-5-39	Vantaan kaupunki	0,40
25-63-1	Vantaan kaupunki	2,93
25-70-1	Vantaan kaupunki	3,30
405-8-38	Vantaan kaupunki	0,05
Yhteensä		**19,67**

3.2 SUUNNITTELUTILANNE

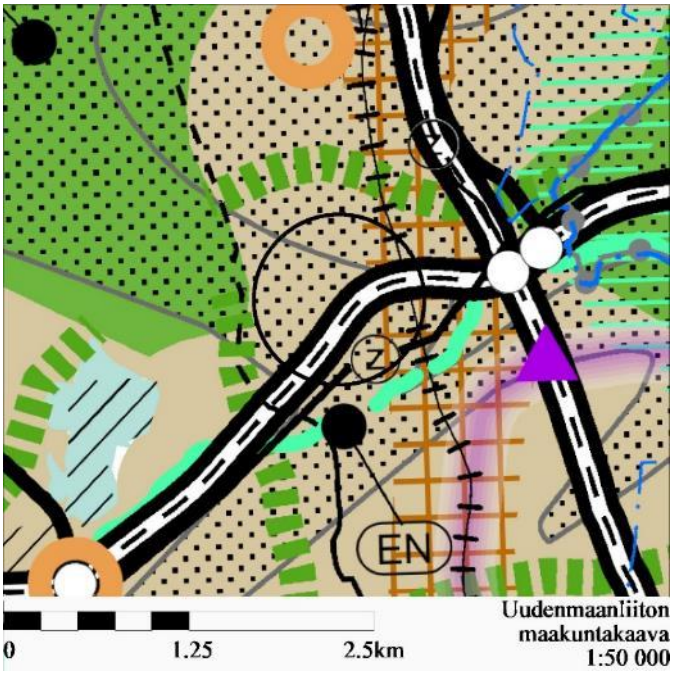
3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT)

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tavoitteena on, että edistetään hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle. Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä. Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä. Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Hanke on näiden tavoitteiden mukainen.

Maakuntakaava

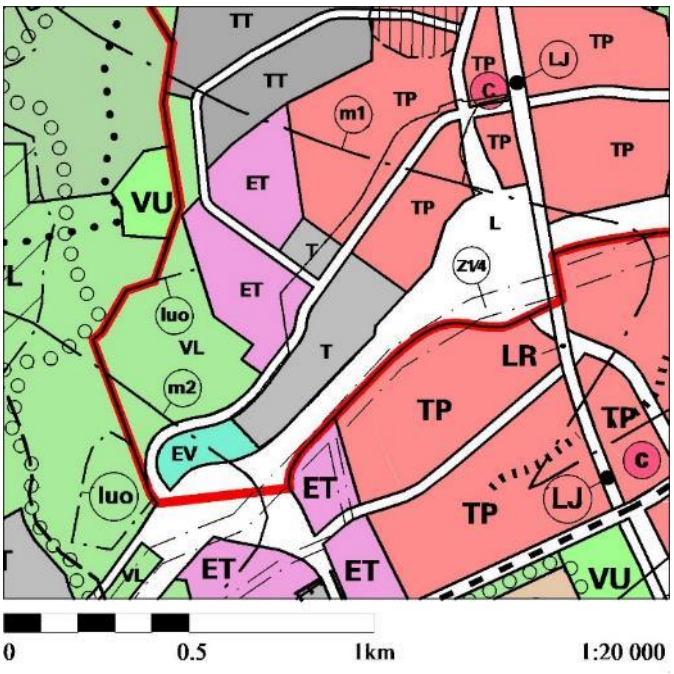


Uudenmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi. Suunnittelumääräyksen mukaan aluetta suunnitellaan asumisen, ympäristöönsä soveltuvien työpaikkatoimintojen sekä näihin liittyvien palveluiden ja toimintojen alueena.

Suunnittelualue on myös tiivistettävää aluetta, jota on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana kyseisen taajaman muuta aluetta tehokkaammin rakennettavana alueena.

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

Yleiskaava

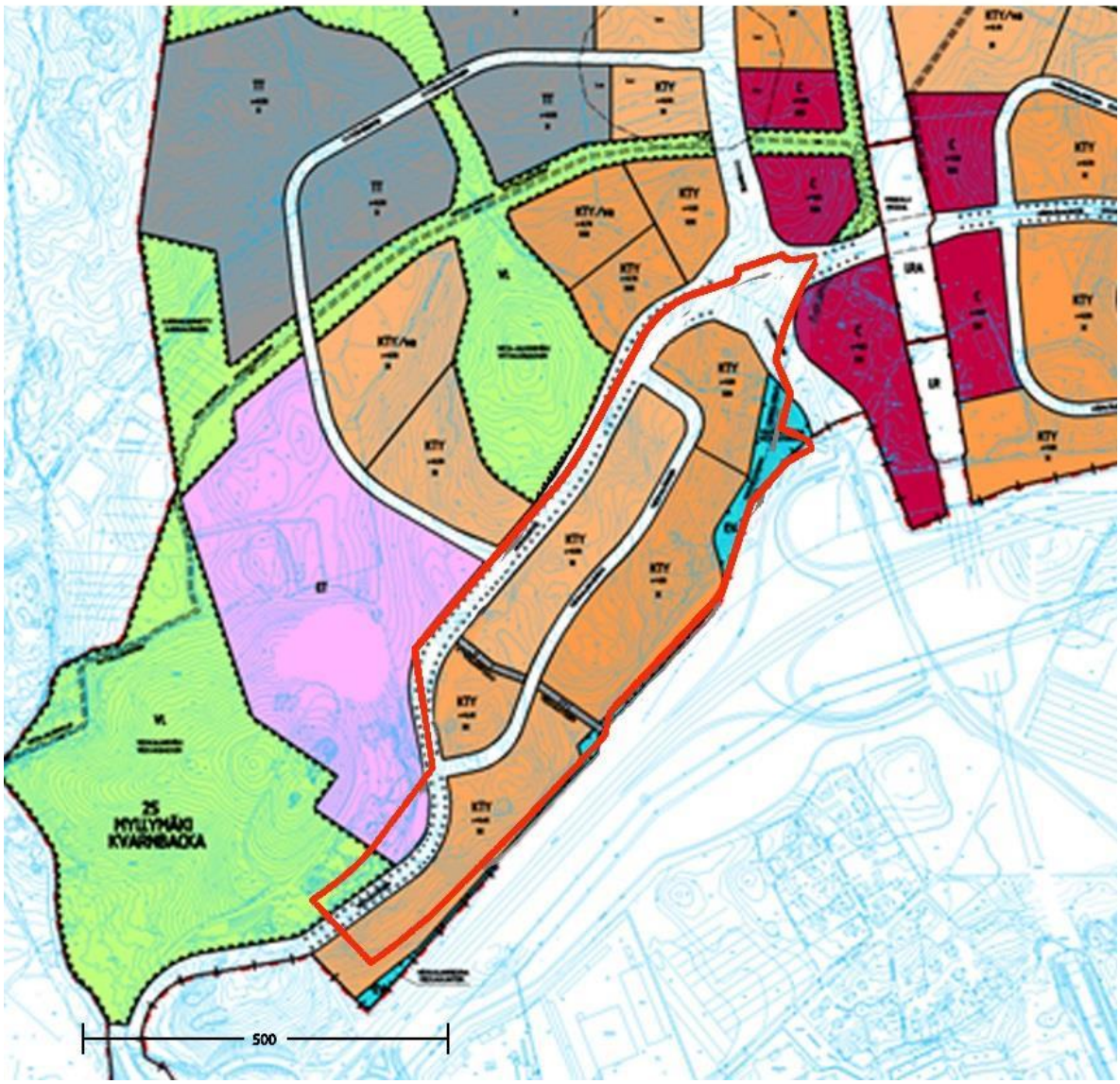


Vantaan kaupunginvaltuuston 19.6.2006 hyväksymässä Marja-Vantaan osayleiskaavassa alue on teollisuus- ja varastoaluetta (T), työpaikka-aluetta (TP) ja yhdyskuntateknisen huollon aluetta (ET).

T-alue varataan tuotanto- ja varastotiloille. Alueella voidaan sallia myös toimistotiloja. TP-alue varataan työvoimavaltaisia ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimisto-, tuotanto- ja palvelutyöpaikkoja varten. ET-alue varataan yhdyskuntateknisen huollon toimitiloille ja laitteille. Suunnittelualue sijaitsee lentomeluvyöhykkeillä 1 (Lden yli 60 dB) ja 2 (Lden 55-60 dB). Lentomeluvyöhykkeellä ei sallita uusien asuntojen tai muiden sellaisten toimintojen sijoittamista, jotka ovat herkkiä melun haitoille.
Kaavahanke on osayleiskaavan mukainen.

Yleissuunnitelma

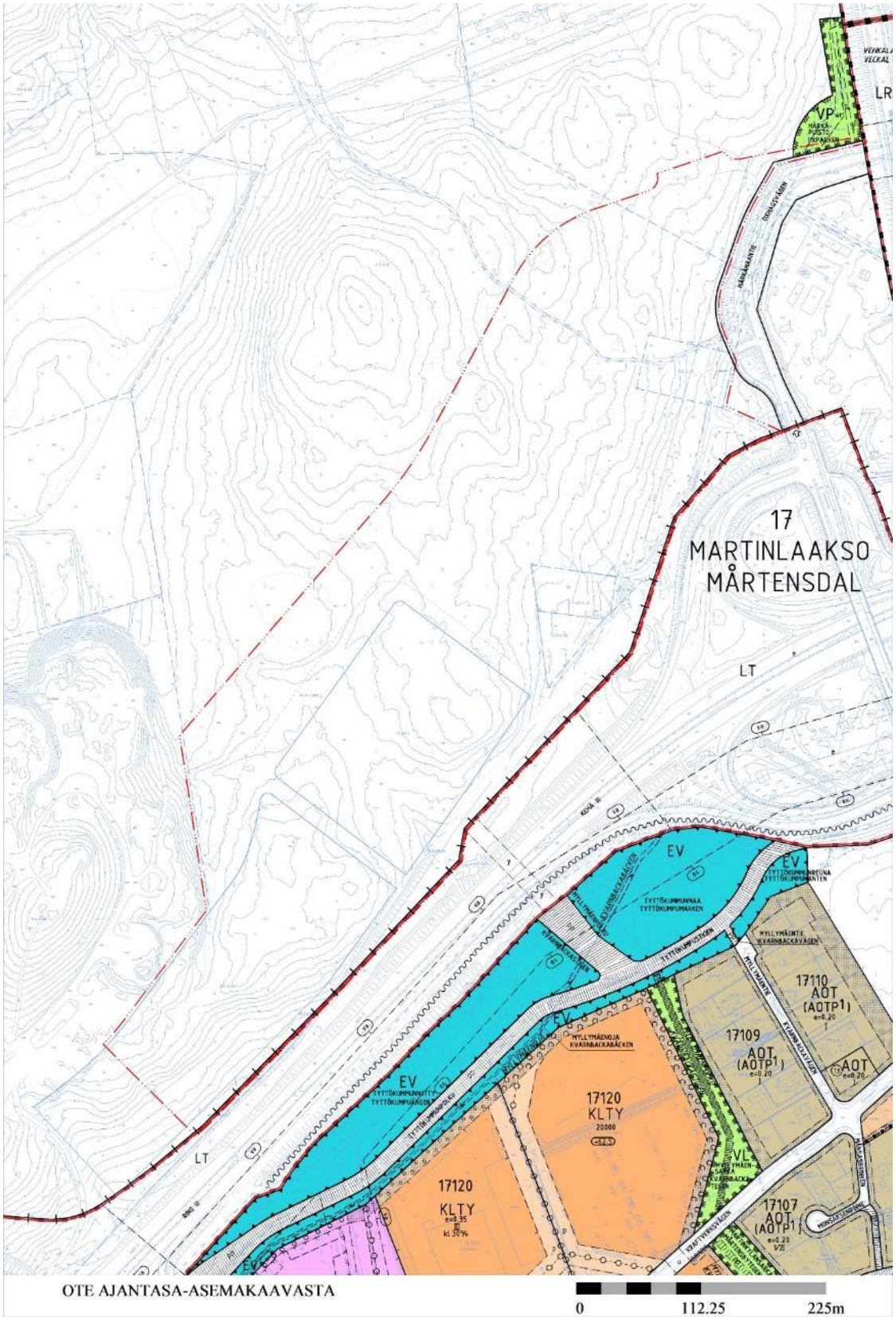
Vehkalan alueen asemakaavoituksen pohjaksi on laadittu Vehkalan työpaikka-alueet yleissuunnitelma nro 021400. Yleissuunnitelma on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 11.6.2012 käytettäväksi asemakaavoituksen valmisteluaineistona. Yleissuunnitelmassa kaavoitettava alue on pääosin osoitettu toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY) ja osin suojaviheralueeksi (EV). Korttelialuemerkintä KTY on joustava ja se mahdollistaa monipuolisen yritys- ja tuotantotoiminnan sijoittumisen alueelle. Kaavahanke on yleissuunnitelman mukainen.



Ote Vehkalan työpaikka-alueet yleissuunnitelmasta

Asemakaava

Suunnittelualue on suurimmalta osaltaan asemakaavoittamatonta. Koillisessa alue on pieneltä osalta Vehkalan työpaikka-alueen puistoa VP (kaava 250900, kv. 112.5.2014). Suunnittelualue rajautuu etelässä Kehä III:n liikennealueeseen (kaava 181000, kv. 26.1.2015).



Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa.

Muut selvitykset ja suunnitelmat

Suunnittelualueelle on laadittu runsaasti erilaisia selvityksiä esimerkiksi osayleiskaavatyön ja yleissuunnitelman yhteydessä. Selvitykset käsittelevät alueen maisemaa, kulttuuriympäristöä, luontoarvoja ja ulkoilureittejä. Suunnittelualueella ei ole inventoituja luontoarvoja.

Suunnittelualueelle on laadittu massa- ja tasaustarkastelut (Pöyry Finland Oy, 14.6.2018), joilla on tuotettu tietoa maankäytön suunnitteluun ja tulevien tonttien esirakentamiseen. Tarkasteluiden tavoitteena on ollut löytää alueelle optimaalinen massatasapaino, jossa koko Vehkalan länsipuolinen alue olisi mahdollisimman massaomavarainen. Alueelta leikattavat ja louhittavat massat on tarkoitus käyttää mahdollisimman suurelta osin alueen täyttöihin, rakennekerroksiin ja kunnallistekniikan rakentamiseen, jolloin tonttien esirakentamiskustannukset olisivat pienemmät ja aiheutettaisiin vähemmän rasitusta ympäristölle. Tasaustarkastelussa alueen tasaukset on pyritty suunnittelemaan siten, että koko rakentamisalueella saavutetaan rakennekerrokset huomioiden mahdollisimman hyvä massatasapaino. Tasaukset on optimoitu geoteknisen rakennettavuuden kannalta siten, että leikkaukset ja penkereet ovat toteutettavissa kustannustehokkaasti. Tasaussuunnittelun lähtökohtana on pidetty mahdollisimman tasaisiksi esirakennettavia tontteja 1 % kaltevuudella. Alustava kustannusarvio kaavan suunnittelualueen esirakentamiselle on noin neljä miljoonaa euroa.

Vantaan hulevesiohjelma on hyväksytty Vantaan valtuustossa 2009. Sen jälkeen hulevesien hallinnan lähtökohdat ja periaatteet Marja-Vantaalla on selvitetty ja määritelty Marja-Vantaan osayleiskaava-alueen hulevesien hallintasuunnitelmassa (25.2.2009 FCG Planeko Oy). Suunnitelma on hyväksytty kunnallistekniikan ja joukkoliikenneasioiden jaoksessa 17.3.2009. Kaupunginvaltuuston hyväksymän hulevesiohjelman perusteella asemakaavaan sisältyy hulevesien hallintaan liittyviä ratkaisuja.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLE TULO

Lemiro Oy:n jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 17.11.2017. Asemakaavalle ja asemakaavan muutokselle annettiin kaupunkisuunnittelun työohjelmassa numero 251200.

Aloituskokous 2.2.2018

Asemakaavan aloituskokouksessa selvitettiin hakijalle kaavoituksen tavoitteet, reunaehdot, selvitystarpeet, tavoiteaikataulu ja kustannusten jakautuminen.

4.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

4.3.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäyttötoimi (kiinteistöt ja asuminen, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, kuntatekniikan keskus), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, Museovirasto, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, Fingrid Oyj ja Finavia Oyj.

4.3.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin ja asemakaavoituksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille 16.2.2018. Mielipiteet pyydettiin 20.3.2018 mennessä.

Mielipiteitä saatiin 5 kappaletta.

Vantaan kaupunginmuseolta saadussa mielipiteessä todetaan, että kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueella ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä (HSL) ei ollut lausuttavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy kertoi mielipiteessään, että suunnittelualueelle rakennetaan 20 kV keksijänniteverkko ja Vehoa varten tarvitaan sen piha-alueelle alustavasti paikkavaraus muuntamolle, jonka sijaintia tarkennetaan suunnittelun edetessä. Lisäksi kaavaehdotuksessa tulisi huomioida maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, toimitaan kaupungin ja Vantaan Energian välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti. Asemakaavatyön edetessä tulisi huomioida Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkon tarpeet kaukolämpöjohtojen sijoittamiseen alueelle tuleville uusille katualueille. Kaukolämpöjohtojen tila- ja sijoitustarpeet tarkentuvat suunnittelutyön edetessä.

Fingrid Oy:llä ei ollut tarvetta ottaa kantaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) kertoi mielipiteessään, että asemakaava-alueen itäreunalla Myllyniityntiellä kulkevat tärkeät päävesijohto DN 560 sekä kokoojaviemärit DN 630, joita varten tulee kaavaan merkitä 12 metriä leveä johtokuja. Kaavamääräyksenä tulee lisäksi mainita, että johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita, täyttöjä, maanleikkauksia eikä istuttaa puita tai pensaita. Kaavoituksen lähtökohtana tulee olla, ettei edellä mainittuja vesihuollon kannalta kriittisiä johtoja tarvitse siirtää. Lisäksi ne tulee tarvittaessa suojata rakentamisen aikana rakennushankkeen toimesta. Asemakaavan laatimisen johdosta muodostuvien uusien tonttien kytkentä vesihuoltoon tarkastellaan kustannusarvioineen kaavoituksen edetessä ja esitetään kaavaselostuksen osana vesihuollon esisuunnitelmassa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 24.9.2018 ja siitä tiedotettiin Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteitä pyydettiin uudestaan 25.10.2018 mennessä.

Lisäyksenä aiempiin mielipiteisiin saatiin Finavia Oyj:n mielipide, jossa todetaan, että alueen kaikessa rakentamisessa sekä pysyvien ja väliaikaisten rakenteiden ja laitteiden sijoittamisessa on huomioitava Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesterajoitukset.

Lisäksi HSY täydensi mielipidettään siten, että mikäli jatkosuunnittelussa todetaan, että asemakaava edellyttää yleisen vesihuollon siirtoa, tulee johtosiirrot suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa.

4.4. ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN TAVOITTEET

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 16.2.2018 esitettiin kaavoituksen tavoitteeksi Veho Oy:n hyötyajoneuvotoimintojen lippulaivamyymälän, huoltopisteen ja niitä palvelevien pysäköintijärjestelyjen rakentaminen alueelle. Kaupungin tavoitteena oli osoittaa alueelle tarpeellisen määrän alueelle johtavia katualueita, kevyen liikenteen yhteyksiä ja Kehä III:een rajautuvaa suojaviheraluetta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitettyihin tavoitteisiin tehtiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivityksessä 24.9.2018 tarkistuksia. Aikaisempaa suunnittelualueen rajausta

tarkennettiin ja tavoitteeksi lisättiin suunnittelualueen pohjoisosan osoittaminen korttelialueeksi, jolle on mahdollista sijoittaa myös ammatillisen koulutuksen oppilaitos.

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Asemakaavan tavoitteena on osoittaa alueelle yleiskaavassa ja yleissuunnitelmassa osoitettua maankäyttöä.

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2018 - 2021 strategia (Kv 11.12.2017):

Vantaan valtuustokauden strategian tärkein painopistealue kaupunkisuunnittelun osalta on kaupungin tiivistäminen lähiluontoa vaalien. Nykyistä kaupunkirakennetta tavoitellaan vahvistettavan resurssiviisaasti. Kaupunkikeskusten kehittämismahdollisuudet hyödynnetään rohkeasti ja Vantaan kaupunkiympäristöjen ja asuntojen tavoitellaan olevan kansainvälisesti kilpailukykyisiä. Yrityksille tarjotaan monipuolisia ja vetovoimaisia työpaikka-alueita.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018):

- Maa- ja asuntopolitiikka on seudullisesti vastuullista ja asetettujen tavoitteiden mukaista.
- Maankäyttöä ja palveluverkkoa suunnitellaan kokonaisvaltaisesti.
- Sujuva kaupunkisuunnittelu luo mahdollisuudet menestyksekkäälle yritystoiminnalle.
- Rakentaminen painottuu keskuksiin, raideliikenteen yhteyteen ja olemassa olevaan infrastruktuuriin.
- Maankäyttösopimuksia käytetään aktiivisesti maapoliittisten tavoitteiden toteuttamisessa.
- Tontteja luovutetaan monipuolisesti elinkeinoelämän tarpeisiin.
- Maaomaisuutta hallitaan järkevästi ja kustannustietoisesti.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

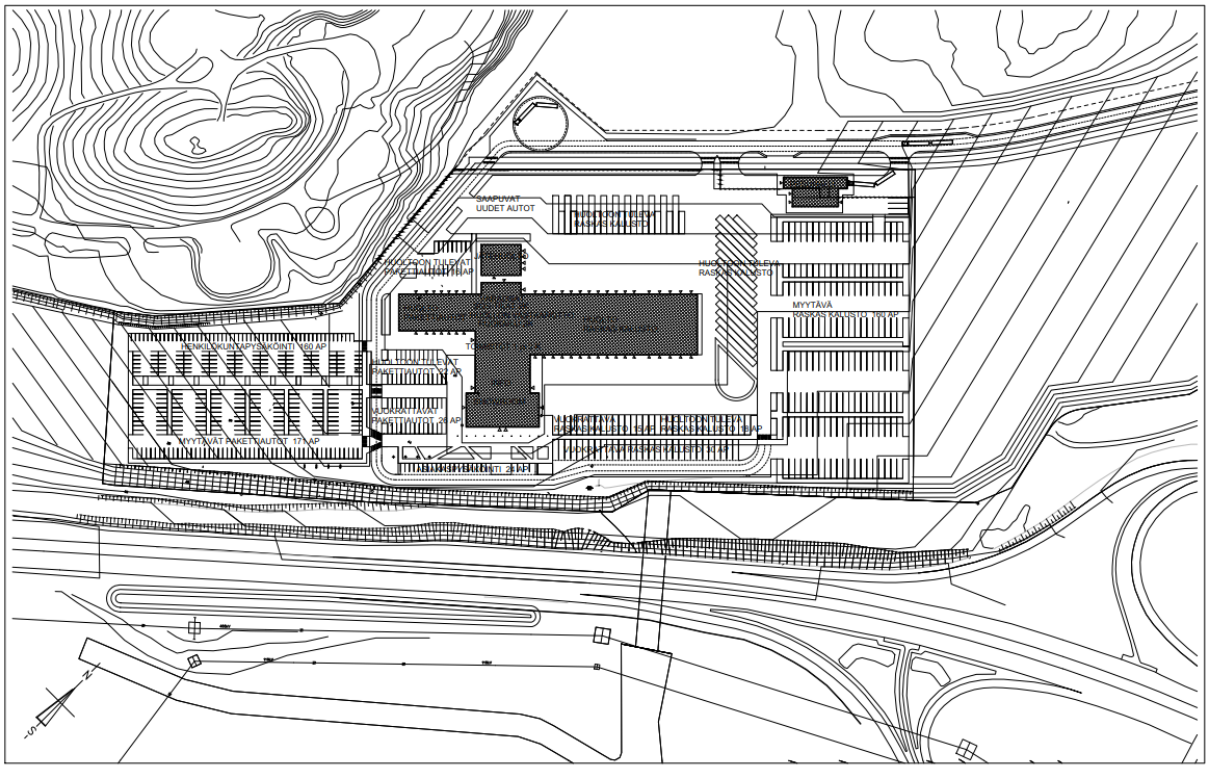
4.5 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Asemakaavaratkaisun lähtökohtana käytettiin arkkitehtitoimisto Team-Danielsson Oy:n tekemiä luonnoksia suunnittelualueen eteläosalle sijoittuvalle korttelialueelle Veho Oy:n hyötyajoneuvokeskuksen toiminnalle. Suunnittelualueen pohjoisosalle on kaupunki asettanut tavoitteeksi osoittaa käyttötarkoitukseltaan monipuolisia toimintoja mahdollistava korttelialue, jolle myös Varian ammatillisen koulutuksen oppilaitoksen sijoittaminen olisi mahdollista. Pohjoisosan korttelialuetta kaavoitetaan kaupungin tuleville maanmyyntitarpeille. Oppilaitoksen suunnittelu käynnistyy vuonna 2019 eikä siitä tai pohjoisosan rakentamisesta ole suunnitelmia asemakaavaratkaisun pohjaksi. Oppilaitoksen sijoittuminen alueelle mahdollistetaan kaavan merkinnöillä ja määräyksillä. Kaupungin tavoitteena on myös osoittaa alueelle tarpeelliset katualueet.

Suunnitelma perustuu esitettyihin tavoitteisiin, eikä muita vaihtoehtoja ole tutkittu.

4.5.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Valittu ratkaisu on kaupungin ja Veho Oy:n tavoitteiden mukainen.



VEHO, HYÖTYAJONEUVOT Vehkala, VANTAA
Tontinkäyttösuunnitelma 22.10.2018 Team-Danielsson Oy

Pihasuunnitelma Maisema-arkkitehtuuri PE Oy

havainnekuva 1

VEHO, Vantaa 24.10.2018 TEAM-DANIELSSON OY

havainnekuva 3

VEHO, Vantaa 24.10.2018 TEAM-DANIELSSON OY

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla osoitetaan ennestään asemakaavaton alue toimitilarakennusten korttelialueeksi KTY, liike-, toimisto- ja yleisten rakennusten korttelialueeksi KY, suojaviheralueeksi EV sekä katualueeksi.

Asemakaavan muutoksella muutetaan 186 m^2:n suuruinen osa voimassa olevan kaavan mukaista puistoa katualueeksi.

Korttelialueille muodostetaan tonttijaolla tontit 25-103-1, 25-103-2, 25-103-3 ja 25-104-1.

5.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on 196 886 m^2. Alueen kerrosalan määrä on yhteensä 105 996 k-m^2.

Toimitilarakennusten korttelialue KTY, pinta-ala 100 004 m^2.
Rakennusoikeus on osoitettu tehokkuusluvulla e=0,50, jolloin korttelialueen rakennusoikeus on yhteensä 50 002 k-m^2. Suurin sallittu kerrosluku on kaksi.

Liike-, toimisto- ja yleisten rakennusten korttelialue KY, pinta-ala 55 994 m^2.
Rakennusoikeus on osoitettu tehokkuusluvulla e=1,00, jolloin korttelialueen rakennusoikeus on yhteensä 55 994 k-m^2. Suurin sallittu kerrosluku on kuusi.

Korttelialueiden auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:

Liiketilat	1 ap / 35 k-m^2
	1 pp / 40 k-m^2
Toimistotilat	1 ap / 50 k-m^2
	1 pp / 100 k-m^2
Teollisuustilat	1 ap / 100 k-m^2
	1 pp / 200 k-m^2
Varastotilat	1 ap / 150 k-m^2
	1 pp / 240 k-m^2
Opetus- ja	1 ap / 100 k-m^2
koulutustilat	1 pp / 100 k-m^2
Paljon tilaa vaativan	1 ap / 100 k-m^2
erikoistavaran kauppa	1 pp / 200 k-m^2

Opetus- ja koulutustilojen yhteyteen tulee sijoittaa 1 mopopaikka / 10 oppilasta.

Suojaviheralue EV, pinta-ala 8572 m^2.

Katualueet, pinta-ala yhteensä 32 316 m^2.

5.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Rakennusten arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä. Ekologisuus ja taloudellisuus on otettu huomioon.

Vantaalla on käytössä vihertehokkuuden menetelmä. Suunnittelualueen korttelialueilla tavoitellaan vihertehokkuuden tavoitelukua 0,5 (teollisuus). Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta pinta-alaan. Vihertehokkuus-menetelmän avulla varmistetaan riittävä vihreä ja läpäisevä pinta-ala tonteilla. Näiden merkitys ilmaston muutokseen sopeutumisessa ja sen hillitsemisessä korostuu kaupunkien tiivistyessä. Vehon hyötyajoneuvokeskuksen pihasuunnitelmassa on esitetty ratkaisu, jolla saavutetaan vihertehokkuuden tavoiteluku. Suunnittelualueen

kaikilla korttelialueilla tulee hyödyntää vihertehokkuuslaskuria ja osoittaa, että saavutetaan vihertehokkuuden tavoiteluku 0,5.

5.3 ALUEVARAUKSET

5.3.1 Korttelialueet

KTY, toimitilarakennusten korttelialue

Korttelialueelle saa rakentaa liike- ja toimistotiloja sekä ympäristöä häiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastorakennuksia. Alueelle saa sijoittaa paljon tilaa vaativan erikoistavaran myymälätilaa enintään 8000 m^2.

Kortteli 25103 on jaettu kolmeksi tontiksi. Tonttien pinta-alat ovat 20957 m^2, 56593 m^2 ja 22454 m^2. Tonteille saa rakentaa enintään kaksikerroksisia rakennuksia tonttitehokkuudella e= 0,50.

Rakennusta palvelevia väestönsuoja- ja teknisiä tiloja saa rakentaa kerrosluvun ja sallitun rakennusoikeuden lisäksi.

KY, liike-, toimisto- ja yleisten rakennusten korttelialue

Korttelialueelle saa sijoittaa toimistotiloja, opetus- ja koulutustiloja sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja.

Kortteli 25104 muodostetaan yhdeksi tontiksi, jonka pinta-ala on 55 994 m^2. Tontille saa rakentaa enintään kuusikerroksisia rakennuksia tonttitehokkuudella e=1,0. Rakennusta palvelevia väestönsuoja- ja teknisiä tiloja saa rakentaa kerrosluvun ja sallitun rakennusoikeuden lisäksi.

Korttelialueilla rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakennustapaa noudattaen. Rakennuksissa, joiden kattopinta-ala on yli 600 m^2 tulee katosta vähintään 40 % toteuttaa viherkattona. Korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa vähintään 50 % rakennusten energiantarpeesta.

Ulkovarastointialueet ja katokset on rajattava niin, että varastoitava materiaali ei haitallisesti näy kadulle tai naapuritontin käyttöpihojen suuntaan. Ulkovarastointi ei saa aiheuttaa maisemallista taikka muuta haittaa ympäristölle.

Mikäli rakennukset eivät sijoitu kadun puoleiseen rakennusalaan kiinni, tulee tontit rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein esim. muurein, kivikorein ja aitarakentein.

Tonteille tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Korttelissa tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,5. Laskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Piha-alueiden ajoreitit tulee erottua jalankulkualueista materiaaleilla tai muulla rakenteella. Pysäköintiin varatut alueet on erotettava muista piha-alueista ja maanpäälliset pysäköintialueet tulee jäsentää rakentein tai istutuksin enintään 4000 m^2 kokoisiin yksiköihin. Rakenteelliset pysäköintitilat ja -alueet tulee ratkaista korkeatasoisesti, kiinnittämällä huomiota pysäköintilaitoksen valoisuuteen sekä kaupunkikuvan ja viihtyvyyden vaatimuksiin. Rakentamatta jäävät tontin osat tulee istuttaa niiltä osin, kun niitä ei käytetä liikenteelle tai pysäköintiin.

5.3.2 Muut alueet

EV, suojaviheralue

Vehkalanreuna –nimiselle suojaviheralueelle on osoitettu 15 metriä leveä maanalaisia johtoja varten varattu alueen osa sekä ohjeellinen vesialue Myllymäenojalle.

Katualueet

Korttelialueelle johtava katualue nimitetään Vehkalantieksi. Korttelialueiden välinen kevyen liikenteen väylä nimitetään Vehkalanpoluksi.

5.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden toteutumista.

Hanke sijoittuu yleiskaavassa rakentamiseen tarkoitetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta täydentävää. Rakentamattomana alue säilyisi metsittyvänä jättömaana. Alue sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Kaupunkikuva

Ennestään asemakaavaton ja rakentamaton yleiskaavan mukainen teollisuus- ja työpaikka-alue muodostetaan kaupunkikuvaltaan laadukkaaksi työpaikka-alueeksi.

Työpaikat

Asemakaavassa alue muodostetaan KTY- ja KY-alueita, joille voi sijoittua toimistorakennuksia sekä teollisuus- ja varastorakennuksia ja niiden yhdistelmiä. Aikaisemmin Vehkalan työpaikka-alueet yleissuunnitelmassa alueelle osoitetuissa KTY-alueissa on käytetty työpaikkojen laskentaperusteena 1 työpaikka / 80 k-m^2. Tällä laskentaperusteella asemakaavassa mahdollistettavalla enimmäiskerrosalalla alueelle syntyisi enimmillään noin 1300 työpaikkaa. Asemakaava mahdollistaa hyvin erityyppisten toimintojen sijoittumisen alueelle, joten työpaikkojen tarkempi arviointi on hankalaa. Koska kaavatyön lähtökohtaisena tavoitteena on ollut sijoittaa alueelle Vehon hyötyajoneuvojen myynti-, vuokraus- ja huoltotoimintaa sekä Varian oppilaitos, alueelle sijoittuu ensivaiheessa enimmäismäärää huomattavasti vähemmän rakennettua kerrosalaa ja työpaikkoja. Veho Oy on arvioinut, että sen toimintaa varten alueelle sijoittuu noin 150 työntekijää. Varia on arvioinut, että oppilaitoksessa on noin 2500 oppilasta. Henkilökunnan määrää ei vielä osata arvioida.

Taloudelliset vaikutukset

Suunnittelualueen esirakentaminen maksaa noin neljä miljoonaa euroa. Kaava-alueen rakentuminen edellyttää kaupungilta katujen ja kunnallistekniikan linjojen rakentamista. Katujen rakentamisen kustannuksia ei vielä ole arvioitu, mutta vesihuoltoverkoston rakentamisen arvioidaan maksavan noin 1,9 miljoonaa euroa. Kaupunki saa alueelta maan myynti- ja vuokratuloja.

Virkistys

Alueen on hyvät yhteydet Petikon lähivirkistysalueille säilyvät. Hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita.

Liikenne

Kaava-alueen rakentuminen lisää liikennettä alueella. Ensivaiheessa alueelle sijoittuvalle Vehon hyötyajoneuvokeskukselle arvioidaan tulevan ja poistuvan noin 450 ajoneuvoa vuorokaudessa. Varian oppilaitokselle kulkevaa päivittäistä ajoneuvoliikennettä on tässä vaiheessa vaikea arvioida. Osa oppilaista ja henkilökunnasta lisää henkilöautoliikennettä alueella. Ajoneuvoliikenteen arvioidaan suuntautuvan pääsääntöisesti Kehä III:lle ja pienemmissä määrin Härkähaantien suuntaan Hämeenlinnanväylälle. Liikenteen arvioidaan olevan kaikkina vuorokauden aikoina sujuvaa.

Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Kehäradan Vehkalan asemasta ja linja-autoliikenteen runkoyhteydestä. Ratkaisu lisää alueen joukkoliikenteen matkustajamääriä ja parantaa joukkoliikennepalvelujen kannattavuutta.

Vesihuolto

Vehkalan aseman länsipuolelle Härkähaantien jatkeen pohjoisosalle rakennetaan vesijohto Vj225 ja jätevesiviemäri Jv200 katurakenteeseen. Katualueen kuivatusta varten rakennetaan d300 hulevesiviemäri, joka laskee Myllyniityntien länsipuolelle. Linjojen pituus on n. 640 m.

Härkähaantien jatkeen eteläosalle rakennetaan vesijohto Vj225 ja jätevesiviemäri Jv200 sekä hulevesiviemäri d300. Vehon ja Varian tonttien väliselle puistoraitille sijoitetaan yhdysvesijohto Vj225 runkovesijohdolle ja jätevesiviemärin liitosjohto Jv200 runkoviemäriin sekä hulevesiviemäri d300, joka laskee etelään Myllymäenojaan. Linjojen pituus on n. 280 m.

Myllymäentien uuteen katurakenteeseen sijoitetaan d300 hulevesiviemäri 74m matkalle.

Runkovesijohto d560 ja runkoviemäri d630 siirretään uuteen katurakenteeseen. Samalla Myllymäenoja laitetaan hulevesitunneliin putkilinjojen vierelle. Tunnelin pituus on 207m.

Hulevedet

Muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää tonteilla ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa saman suuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tonttien tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Tämä tulvamitoitus tehdään 30 minuuttia kestävälle sateelle, jonka rankkuus on 167 l/s/ha. Tätä suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille. Tontin hulevesisuunnitelma tulee esittää rakennuslupaa haettaessa.

Ympäristöhäiriöt

Alueella mitoittavina melulähteinä ovat lentomelu ja tieliikennemelu, jotka huomioidaan toimistotilojen ja muiden vastaavien työtilojen ulkokuoren ääneneristysvaatimuksena. Korttelialueille ei saa sijoittaa ympäristöhäiriöitä aiheuttavia toimintoja.

5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Aikaisemmin metsäinen alue muuttuu rakennetuksi ympäristöksi. Alueen puusto on vuonna 2017 poistettu maisematyöluvalla. Uudisrakentamiselle ei ole vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke hyödyntää olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alueen hulevedet hallitaan tontilla Vantaan hulevesiohjelman ja hulevesien toimintamallin mukaisesti ennen johtamista vastaanottavaan Myllymäenojan vesistöön.

5.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavan vaikutukset ilmastoon syntyvät suunnitelman toteuttamisen sekä alueen käytön aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä.
Merkittävimmät päästölähteet ovat rakennusten rakentaminen sekä pidemmällä aikajaksolla tarkasteltuna rakennusten korjaaminen, rakennusten käytön aikainen energiankulutus sekä alueen liikenne. Lisäksi päästöjä aiheuttaa infrastruktuurin rakentaminen ja ylläpito, hiilinielujen poistuminen rakennetun alan kasvun myötä sekä alueen toimijoiden kulutuksen aiheuttamat päästöt.
Rakentaminen aiheuttaa aina päästöjä. Toisaalta päästöjä voidaan minimoida sijoittamalla uudet työpaikat täydentämään olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta sekä joukkoliikenteen kannalta suotuisiin paikkoihin, sekä lisätä hyviä pyöräilyn ja kävelyn yhteyksiä ja mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto.
Ilmastovaikutuksia on arvioitu määrällisesti KEKO-työkalulla (kaavoituksen ekotehokkuuslaskuri), joka laskee rakennusten ja infrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidon, rakennusten

energiankulutuksen, henkilöliikenteen sekä maankäytön (hiilinielujen) muutoksen aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt 50 vuoden aikajaksolla tarkasteltuna.

Asemakaavassa sallitun kerrosalan toteuttamisen kasvihuonekaasupäästöt 50 vuoden aikajaksolla ovat laskurin mukaan yhteensä noin 109 000 tonnia CO2-ekvivalenttia. Suurin päästölähde on rakennusten rakentaminen ja kunnossapito (51 %) seuraavaksi suurimmat rakennusten energiankulutus (46 %) ja infrastruktuurin rakentaminen ja kunnossapito (3 %). Laskelmassa on huomioitu kaavamääräys, jossa korttelialueilla on tuotettava uusiutuvaa energiaa vähintään 50 % rakennusten energiantarpeesta. Myös rakennusten käytön aikainen henkilöliikenne aiheuttaa merkittäviä kasvihuonepäästöjä, mutta laskelmassa sitä ei ole arvioitu.

Vertailun vuoksi ilmastovaikutukset laskettiin myös kahdelle vaihtoehtoiselle ratkaisulle, joiden avulla tarkasteltiin puurakentamisen ja uusiutuvan energian hyödyntämisen vaikutuksia päästöihin. Mikäli kaikki rakennukset rakennettaisiin puurunkoisina, vähenisivät päästöt 12 %. Ilman uusiutuvan energian, kuten maalämmön ja aurinkoenergian käyttöä päästöt olisivat 33 % suuremmat.

Ilmastovaikutusten kannalta kaavamuutosalueen sijainti on hyvä, sillä se täydentää olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja tukeutuu raideliikenteeseen. Asemakaavamuutoksen toteuttamisen rakentamisen sekä käytön aikaisia päästöjä on mahdollista pienentää monin tavoin. Ilmastovaikutuksia voidaan pienentää esimerkiksi suosimalla puurakenteita tai kierrätysmateriaaleja rakennuksissa ja tuottamalla osa rakennuksissa kuluvasta energiasta uusiutuvilla energianlähteillä, kuten aurinkopaneeleilla, joiden sijoittamiseen suuret yhtenäiset kattopinnat sopivat hyvin.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Tavoitteena on aloittaa rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan.

7 KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Kaupunkisuunnittelu	Anna-Riitta Kujala	aluearkkitehti
	Kai Zukale	asemakaavainsinööri
	Outi Colliander	suunnitteluavustaja
	Eija Hasu	maisema-arkkitehti
	Hertta Ahvenainen	asemakaavasuunnittelija
Kuntatekniikan keskus	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Marja Leppänen	suunnitteluinsinööri
	Antti Auvinen	suunnitteluinsinööri
	Jaana Virtanen	liikenneinsinööri
	Sirpa Törrönen	maisema-arkkitehti
Kiinteistöt ja asuminen	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
Tilakeskus	Eija Kivineva	hankepäällikkö
	Mikko Juolahti	hankekehitysarkkitehti
Sivistysvirasto	Laura Malinen	strategia-asiantuntija
Varia	Pekka Tauriainen	rehtori

Hakijan edustajat ja konsultit:

Veho Oy	Juha Ruotsalainen
	Anssi Räsänen
Ecorum Oy	Jorma Juusela
Team-Danielsson Oy	Pekka Helino
	Hans Danielsson
Maisema-arkkitehtuuri PE Oy	Petri Eurasto
T:mi Kari Sulonen	Kari Sulonen

Vantaalla 10.12.2018

Anna-Riitta Kujala
aluearkkitehti

Kai Zukale
asemakaavainsinööri

8 ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	22.11.2018
Kaavan nimi	251200 Vehkalan länsipuoli 1		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	16.02.2018
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092251200
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	19,6886	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	19,6700
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,0186

Ranta-asemakaava

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**19,6886**	**100,0**	**105996**	**0,54**	**15,6184**	**105996**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	15,5998	79,2	105996	0,68	15,5998	105996
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		0,0186	0
R yhteensä						
L yhteensä	3,2316	16,4	0		0,0000	0
E yhteensä	0,8572	4,4	0		0,0000	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

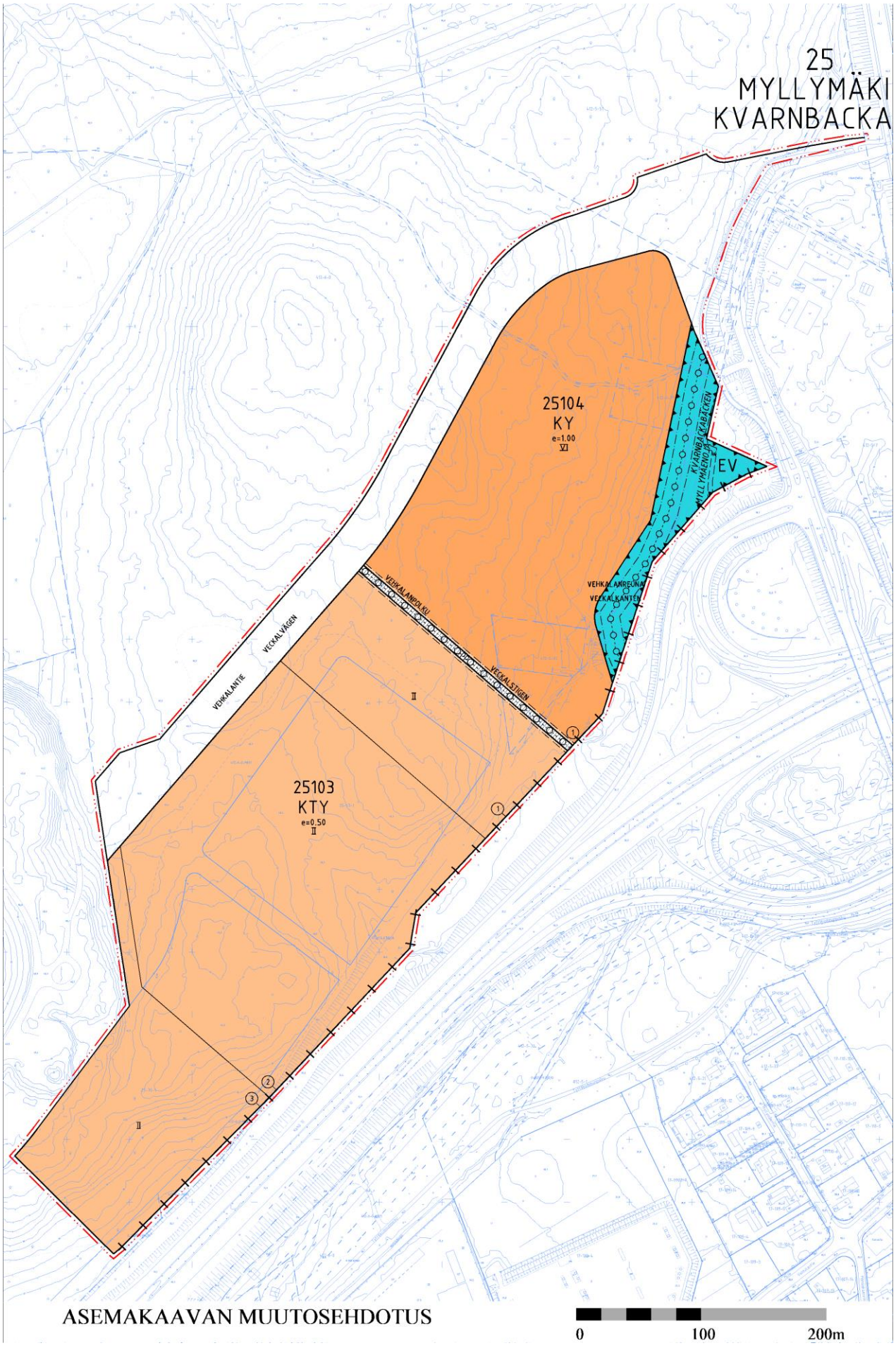
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

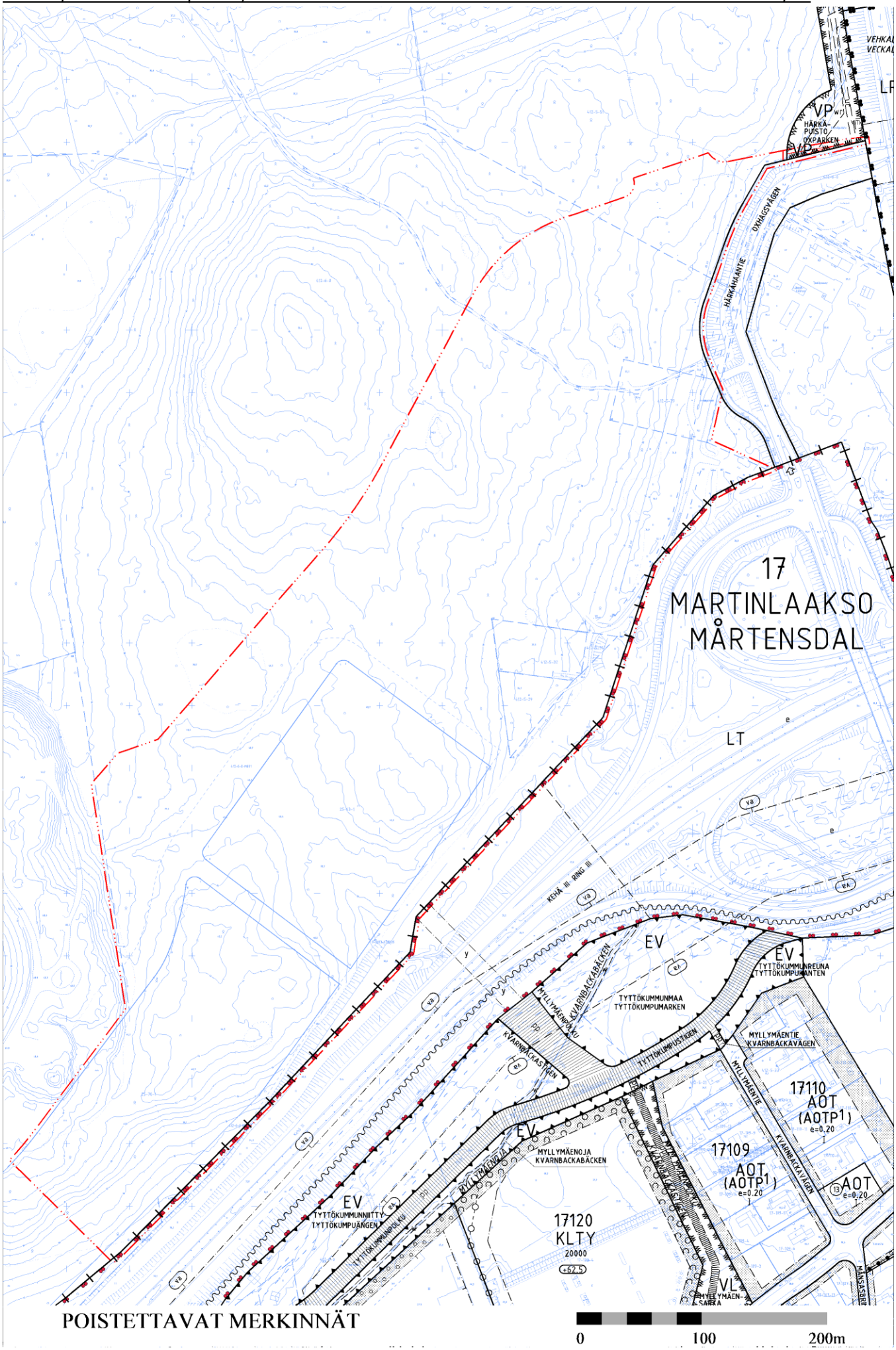
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**19,6886**	**100,0**	**105996**	**0,54**	**15,6184**	**105996**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	15,5998	79,2	105996	0,68	15,5998	105996
KTY	10,0004	64,1	50002	0,50	10,0004	50002
KY	5,5994	35,9	55994	1,00	5,5994	55994
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		0,0186	0
VP	0,0000		0		0,0186	0
R yhteensä						
L yhteensä	3,2316	16,4	0		0,0000	0
Kadut	3,0992	95,9	0		0,0000	0
Kev.liik.kadut	0,1324	4,1	0		0,0000	0
E yhteensä	0,8572	4,4	0		0,0000	0
EV	0,8572	100,0	0		0,0000	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

9 ASEMAKAAVAKARTTA JA -MÄÄRÄYKSET




17
MARTINLAAKSO
MÅRTENSDAL
VP
HÄRKÄ-
PUISTO/
ÖXPARKEN
HÄRKÄMÄNTIE
ÖXHAGSVÄGEN
LT
KEHÄ III
RING III
EV
TYTTÖKUMMUNMAA
TYTTÖKUMPUMARKEN
EV
TYTTÖKUMMUNREUNA
TYTTÖKUMPUKANTEN
MYLLYMÄENOJA
KVARNBACKABÄCKEN
MYLLYMÄENTIE
KVARNBACKAVÄGEN
TYTTÖKUMPUSTIGEN
KVARNBACKASTIGEN
17110
AOT
(AOTP1)
e=0,20
17109
AOT
(AOTP1)
e=0.20
AOT
e=0,20
EV
TYTTÖKUMMUNNIITTY
TYTTÖKUMPUÄNGEN
TYTTÖKUMPUOJA
17120
KLTY
20000
+62.5
VL
MYLLYMÄEN-
SARKA
MÅNSASBRÄ
POISTETTAVAT MERKINNÄT
0
100
200m

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
251200	10.12.2018	686490, 686491

1 / 4

Vantaan kaupunki

VEHKALAN LÄNSIPUOLI 1

Kaupunginosa 25, Myllymäki

Asemakaava
Korttelit 25103 ja 25104
sekä katu- ja erityisalueet.

Asemakaavan muutos
Katualueet.

Tonttijako
Korttelit 25103 ja 25104.

Vanda stad

VECKAL VÄSTRA DELEN 1

Stadsdel 25, Kvarnbacka

Detaljplan
Kvarteren 25103 och 25104
samt gatu- och specialområden.

Ändring av detaljplanen
Gatuområden.

Tomtindelning
Kvarteren 25103 och 25104.

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

— · · · — 3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

KTY **Toimitilarakennusten korttelialue.**

Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja.

Alueelle saa sijoittaa paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan myymälätilaa enintään 8000 k-m².

Rakennusta palvelevia väestönsuoja- ja teknisiä tiloja saa rakentaa kerrosluvun ja sallitun rakennusoikeuden lisäksi.

Rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.

Rakennuksissa, joiden kattopinta-ala on yli 600 m² tulee katosta vähintään 40 % toteuttaa viherkattona.

Korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa vähintään 50 % rakennusten energiantarpeesta.

Toimistotilojen ja vastaavien hiljaisten työtilojen ulkokuoren ääneneristävyyden Δ L lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 32 dB.

Ulkovarastointialueet ja katokset on rajattava niin, että varastoitava materiaali ei haitallisesti näy kadulle tai naapuritontin käyttöpihojen suuntaan. Ulkovarastointi ei saa aiheuttaa maisemallista taikka muuta haittaa ympäristölle.

Mikäli rakennukset eivät sijoitu kadun puoleiseen rakennusalaan kiinni, tulee tontit rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein esim. muurein, kivikorein ja aitarakentein.

Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman esterajoituspintoja.

Tonteille tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.

Korttelissa tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,5. Laskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Piha-alueiden ajoreitit tulee erottua jalankulkualueista materiaaleilla tai muulla rakenteella.

Pysäköintiin varatut alueet on erotettava muista piha-alueista ja maanpäälliset pysäköintialueet tulee jäsentää rakentein tai istutuksin enintään 4000 m² kokoisiin yksiköihin.

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader.

På området får placeras affärs- och kontorslokaler samt industri- och lagerlokaler som inte stör miljön.

På området får butikslokaler om högst 8000 m²-vy placeras för affärer för specialvaror som kräver mycket utrymme.

Befolkningsskyddsutrymmen samt tekniska utrymmen som betjänar byggnaden får byggas utöver våningstalet och byggrätten.

Byggnadernas fasader skall byggas av högklassiga material och ett enhetligt byggnadssätt akttas.

I byggnader där takytan överskrider 600 m² måste minst 40 % av taket förverkligas i form av gröntak.

I kvartersområdet ska minst 50 % av byggnadernas energibehov produceras med förnybar energi.

Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller i ytskiktet till kontorslokaler och motsvarande tysta arbetsutrymmen ska vara minst 32 dB.

Områdena och skärmtaken för upplagring utomhus ska avgränsas så att det material som lagras inte syns på ett iögonenfallande sätt från gatan eller granntomtens gårdsplaner. Upplagringen utomhus får inte inverka negativt på landskapet eller på annat vis vara till skada för miljön.

Om byggnaderna inte placerats intill byggytan mot gatan, ska tomterna avgränsas från gatuområdena med stadsbildsmässigt högklassiga konstruktioner, t.ex. murar, stenkorgar eller staketkonstruktioner.

Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får överstiga Helsingfors-Vanda flygplats hinderbegränsande ytor.

På tomterna ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna dagvattensystemet. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

Kvarteret ska ha minst 0,5 i effektivitet för grönbyggandet. Kalkylen bifogas bygglovsansökan tillsammans med planen för gårdsplanen.

Körvägarna på gårdsområdena ska framträda i förhållande till fotgängarområdena genom material eller annan konstruktion.

De områden som reserverats för parkering ska avskiljas från de övriga gårdsområdena och parkeringsområden ovan jord måste indelas genom konstruktioner eller planteringar i enheter om högst 4000 m².

Rakenteelliset pysäköintitilat ja -alueet tulee ratkaista korkeatasoisesti, kiinnittämällä huomiota pysäköintilaitoksen valoisuuteen sekä kaupunkikuvan ja viihtyvyyden vaatimuksiin.

Byggda parkeringsutrymmen och -områden ska ha högklassiga lösningar genom att uppmärksamhet fästs vid belysningen i parkeringsanläggningarna, liksom stadsbildsmässiga och trivselkrav. 2 / 4

Rakentamatta jäävät tontin osat tulee istuttaa niiltä osin, kun niitä ei käytetä liikenteelle tai pysäköintiin.

De tomtdelar som förblir obebyggda ska förses med planteringar till de delar som de inte används för trafik eller parkering.

Hulevesien hallinnassa tulee noudattaa Vantaan hulevesien toimintamallin periaatteita ja menetelmiä.

I hanteringen av dagvatten ska principerna och metoderna i Vandas verksamhetsmodell för dagvatten följas.

Hulevedet tulee viivyttää määrällisesti ja käsitellä laadullisesti ennen johtamista vastaanottavaan vesistöön Myllymäenoja. Hulevedet on käsiteltävä tontilla eikä niistä saa aiheutua haittaa tontin ulkopuolella. Poikkeustilanteiden varalle on suunniteltava tulvareitit tontilta. Vastaanottavan vesistön vedenlaatu ei saa heikentyä.

Dagvattnet ska fördröjas kvantitativt och behandlas kvalitativt innan det avleds till det mottagande vattendraget Kvarnbackabäcken. Dagvattnet ska hanteras på tomten och det får inte medföra olägenhet utanför tomten. För undantagssituationer ska avledningsvägar planeras från tomten. Vattenkvaliteten i det mottagande vattendraget får inte försämras.

Polttoaineen jakelupiste ja polttoainesäiliön ympäristö on varustettava hiekan- ja öljynerottimilla, joista hulevedet on johdettava jätevesiviemäriin.

Bränsledistributionsstället och området kring bränslecisternen ska förses med sand- och oljeavskiljare, varifrån dagvattnet ska ledas till avloppssystemet.

Huoltoalue tulee varustaa hiekan- ja öljynerottimilla. Hulevesijärjestelmä on varustettava sulkuventtiilein onnettomuustilanteiden varalle.

Serviceområdet ska förses med sand- och oljeavskiljare. Dagvattensystemet ska förses med avstängningsventiler i fall av olyckshändelser.

Henkilöajoneuvojen pysäköintialueen hulevedet on viivytettävä ja puhdistettava biosuodattamalla.

Dagvattnet från personbilarnas parkeringsområde ska fördröjas och renas genom biofilter.

Puhtaat kattovedet voidaan imeytettää maaperään tai käsitellä biosuodattamalla.

Rent vatten från taken kan infiltreras i marken eller behandlas med biofilter.

Autopaikat saa sijoittaa tonttijaon estämättä.

Bilplatserna får placeras oberoende av tomtindelningen.

Auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:

Liiketilat	1 ap / 35 k-m², 1 pp / 40 k-m²,
Toimistotilat	1 ap / 50 k-m², 1 pp / 100 k-m²,
Teollisuustilat	1 ap / 100 k-m², 1 pp / 200 k-m²,
Varastotilat	1 ap / 150 k-m², 1 pp / 240 k-m²,
Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa	1 ap / 100 k-m², 1 pp / 200 k-m².

Minimiantalet bil- och cykelplatser:

Affärslokaler	1 bp / 35 m²-vy, 1 cp / 40 m²-vy,
Kontorlokaler	1 bp / 50 m²-vy, 1 cp / 100 m²-vy,
Industrilokaler	1 bp / 100 m²-vy, 1 cp / 200 m²-vy,
Lagerlokaler	1 bp / 150 m²-vy, 1 cp / 240 m²-vy,
Affärer för specialvaror som kräver mycket utrymme	1 bp / 100 m²-vy, 1 cp / 200 m²-vy.

KY

Liike-, toimisto- ja yleisten rakennusten korttelialue.

Kvartersområde för affärs-, kontors- och allmänna byggnader.

Alueelle saa sijoittaa toimistotiloja, opetus- ja koulutustiloja sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastotiloja.

På området får placeras kontorslokaler, undervisnings- och utbildningslokaler samt industri- och lagerbyggnader som inte stör miljön.

Rakennusta palvelevia väestönsuoja- ja teknisiä tiloja saa rakentaa kerrosluvun ja sallitun rakennusoikeuden lisäksi.

Befolkningsskyddsutrymmen samt tekniska utrymmen som betjänar byggnaden får byggas utöver våningstalet och byggrätten.

Rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.

Byggnadernas fasader skall byggas av högklassiga material och ett enhetligt byggnadssätt akttas.

Rakennuksissa, joiden kattopinta-ala on yli 600 m² tulee katosta vähintään 40 % toteuttaa viherkattona.

I byggnader där takytan överskrider 600 m² måste minst 40 % av taket förverkligas i form av gröntak.

Korttelialueella tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa vähintään 50 % rakennusten energiantarpeesta.

I kvartersområdet ska minst 50 % av byggnadernas energibehov produceras med förnybar energi.

Opetus- ja koulutustilojen sekä toimistotilojen ja vastaavien hiljaisten työtilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller i ytskiktet till kontorslokaler och motsvarande arbetsutrymmen ska vara minst 35 dB.

Ulkovarastointialueet ja katokset on rajattava niin, että varastoitava materiaali ei haitallisesti näy kadulle tai naapuritontin käyttöpihojen suuntaan. Ulkovarastointi ei saa aiheuttaa maisemallista taikka muuta haittaa ympäristölle.

Områdena och skärmtaken för upplagring utomhus ska avgränsas så att det material som lagras inte syns på ett iögonenfallande sätt från gatan eller granntomtens gårdsplaner. Upplagringen utomhus får inte inverka negativt på landskapet eller på annat vis vara till skada för miljön.

Mikäli rakennukset eivät sijoitu kadun puoleiseen rakennusalaan kiinni, tulee tontit rajata katualueita vasten kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein esim. muurein, kivikorein ja aitarakentein.

Om byggnaderna inte placerats intill byggytan mot gatan, ska tomterna avgränsas från gatuområdena med stadsbildsmässigt högklassiga konstruktioner, t.ex. murar, stenkorgar eller staketkonstruktioner.

Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman esterajoituspintoja.

Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får överstiga Helsingfors-Vanda flygplats hinderbegränsande ytor.

Tonteille tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.

På tomterna ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna dagvattensystemet. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

Korttelissa tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,5. Laskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

På tomterna ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna dagvattensystemet. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

Piha-alueiden ajoreitit tulee erottua jalankulkualueista materiaaleilla tai muulla rakenteella.

Körvägarna på gårdsområdena ska framträda i förhållande till fotgängarområdena genom material eller annan konstruktion.

3 / 4

Pysäköintiin varatut alueet on erotettava muista piha-alueista ja maanpäälliset pysäköintialueet tulee jäsentää rakentein tai istutuksin enintään 4000 m² kokoisiin yksiköihin.

Rakenteelliset pysäköintitilat ja -alueet tulee ratkaista korkeatasoisesti, kiinnittämällä huomiota pysäköintilaitoksen valoisuuteen sekä kaupunkikuvan ja viihtyvyyden vaatimuksiin.

Rakentamatta jäävät tontin osat tulee istuttaa niiltä osin, kun niitä ei käytetä liikenteelle tai pysäköintiin.

Hulevesien hallinnassa tulee noudattaa Vantaan hulevesien toimintamallin periaatteita ja menetelmiä.

Hulevedet tulee viivyttää määrällisesti ja käsitellä laadullisesti ennen johtamista vastaanottavaan vesistöön Myllymäenoja. Hulevedet on käsiteltävä tontilla eikä niistä saa aiheutua haittaa tontin ulkopuolella. Poikkeustilanteiden varalle on suunniteltava tulvareitit tontilta. Vastaanottavan vesistön vedenlaatu ei saa heikentyä.

Polttoaineen jakelupiste ja polttoainesäiliön ympäristö on varustettava hiekan- ja öljynerottimilla, joista hulevedet on johdettava jätevesiviemäriin.

Huoltoalue tulee varustaa hiekan- ja öljynerottimilla. Hulevesijärjestelmä on varustettava sulkuventtiilein onnettomuustilanteiden varalle.

Henkilöajoneuvojen pysäköintialueen hulevedet on viivytettävä ja puhdistettava biosuodattamalla.

Puhtaat kattovedet voidaan imeyttää maaperään tai käsitellä biosuodattamalla.

Auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:

Opetus- ja koulutustilat	1 ap / 100 k-m², 1 pp / 100 k-m²,
Toimistotilat	1 ap / 50 k-m², 1 pp / 100 k-m²,
Teollisuustilat	1 ap / 100 k-m², 1 pp / 200 k-m²,
Varastotilat	1 ap / 150 k-m², 1 pp / 240 k-m²,

Opetus- ja koulutustilojen yhteyteen tulee sijoittaa 1 mopopaikka / 10 oppilasta.

De områden som reserverats för parkering ska avskiljas från de övriga gårdsområdena och parkeringsområden ovan jord måste indelas genom konstruktioner eller planteringar i enheter om högst 4000 m².

Byggda parkeringsutrymmen och -områden ska ha högklassiga lösningar genom att uppmärksamhet fästs vid belysningen i parkeringsanläggningarna, liksom stadsbildsmässiga och trivselkrav.

De tomtdelar som förblir obebyggda ska förses med planteringar till de delar som de inte används för trafik eller parkering.

I hanteringen av dagvatten ska principerna och metoderna i Vandas verksamhetsmodell för dagvatten följas.

Dagvattnet ska fördröjas kvantitativt och behandlas kvalitativt innan det avleds till det mottagande vattendraget Kvarnbackabäcken. Dagvattnet ska hanteras på tomten och det får inte medföra olägenhet utanför tomten. För undantagssituationer ska avledningsvägar planeras från tomten. Vattenkvaliteten i det mottagande vattendraget får inte försämras.

Bränsledistributionsstället och området kring bränslecisternen ska förses med sand- och oljeavskiljare, varifrån dagvattnet ska ledas till avloppssystemet.

Serviceområdet ska förses med sand- och oljeavskiljare. Dagvattensystemet ska förses med avstängningsventiler i fall av olyckshändelser.

Dagvattnet från personbilarnas parkeringsområde ska fördröjas och renas genom biofilter.

Rent vatten från taken kan infiltreras i marken eller behandlas med biofilter.

Minimiantalet bil- och cykelplatser:

Tekstiosuus	1 bp / 100 m²-vy, 1 cp / 100 m²-vy,
Kontorlokaler	1 bp / 50 m²-vy, 1 cp / 100 m²-vy,
Industrilokaler	1 bp / 100 m²-vy, 1 cp / 200 m²-vy,
Lagerlokaler	1 bp / 150 m²-vy, 1 cp / 240 m²-vy,

I anslutning till undervisnings- och utbildningslokalerna ska placeras minst 1 mopedplats / 10 elever.

EV	Suojaviheralue.	Skyddsgrönområde.
	Kaupunginosan raja.	Stadsdelsgräns.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
	Osa - alueen raja.	Gräns för delområde.
②	Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.	Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
25	Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
MYL	Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
25103	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
VEHKALANTIE	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
MYLLYMÄENOJA	Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.	Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.
II	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antal våningar i byggnader, byggnad eller del därav.
e=0.50	Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.	Exploateringstal dvs. förhållandet mellan våningsytan och tomtens yta.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
w	Ohjeellinen vesialue.	Riktgivande vattenområde.
	Katu.	Gata.
pp	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.	För gång- och cykeltrafik reserverad gata.
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	Del av område reserverad för underjordisk ledning.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

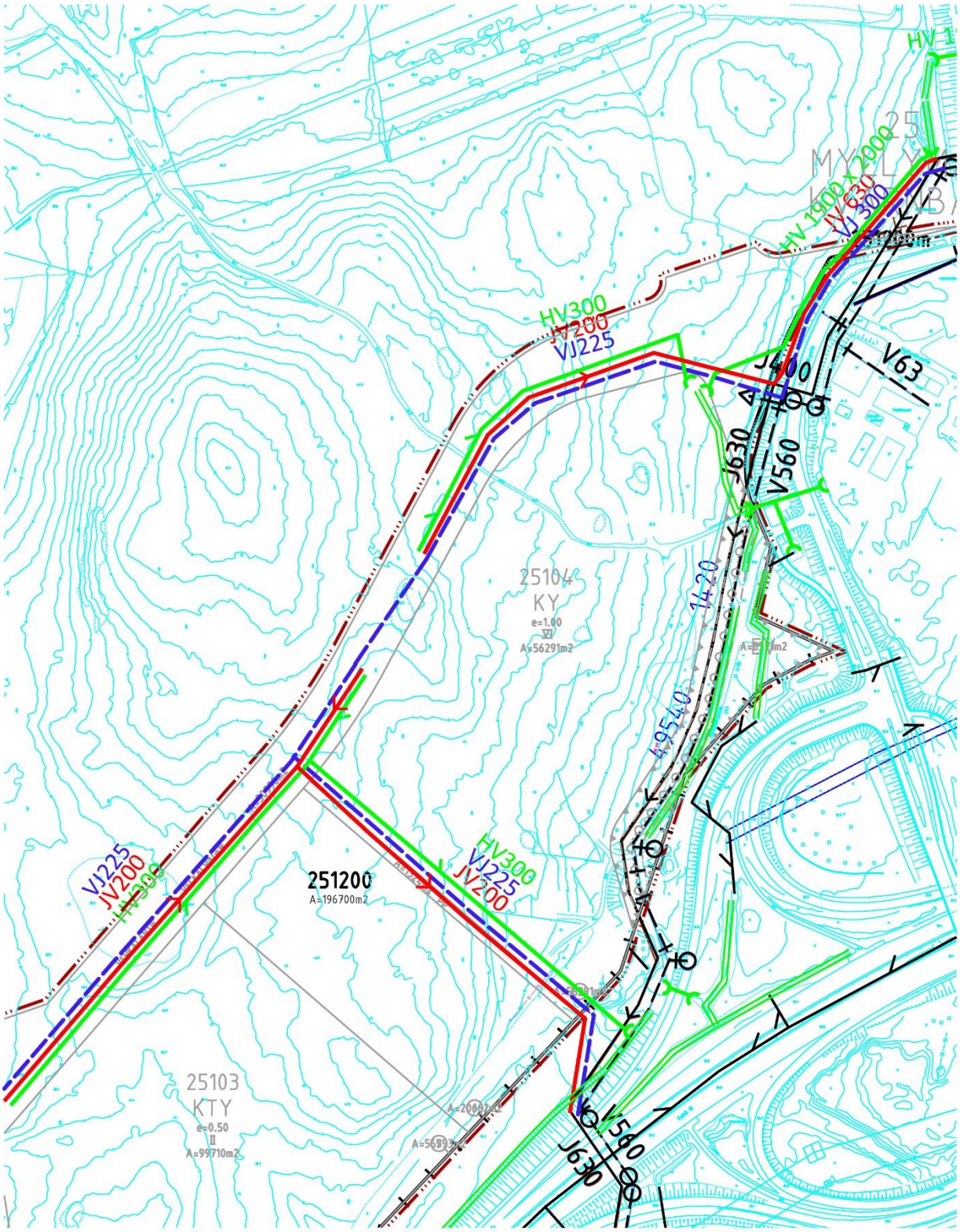
För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala Kaupunkisuunnittelu	Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö Stadsplaneringen

Kaupunkimittaus Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset. Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Stadsmätning Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den. Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa / 20	Godkänd av stadsfullmäktige / 20

10 VESIHUOLLON ESISUUNNITELMA



Vantaan kaupunki copyright Antti Auvinen tulosteen laatija 5.11.2018 päiväys	**Vesihuollon esisuunnitelma** 251200 Vehkalan Veho 0 60 300 m	ETRS-GK25 tasokoordinaattijärjestelmä N2000 korkeusjärjestelmä 1:3000 mittakaava

Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit vaatia siihen oikaisua **Vantaan kaupunginhallitukselta**, eli tehdä siitä oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen voit tehdä
- lainmukaisuusperusteella, eli jos
    - päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
    - päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa
    - päätös on muuten lainvastainen

ja/tai
- tarkoituksenmukaisuusperusteella, eli päätöksen sisältöön liittyvillä perusteilla

Voit tehdä oikaisuvaatimuksen, jos olet kunnan jäsen. Asianosaisena voit tehdä oikaisuvaatimuksen kunnan jäsenyydestä riippumatta, jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuksiisi tai etuihisi.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Toimita oikaisuvaatimus **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Oikaisuvaatimus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta oikaisuvaatimusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä
- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa oikaisuvaatimuksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa oikaisuvaatimuksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee oikaisuvaatimus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä oikaisuvaatimukseen mukaan vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita oikaisuvaatimuksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, oikaisuvaatimuksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Oikaisuvaatimus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vantaan kaupunginhallituksen yhteystiedot:
Postiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki
Käyntiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, Asematie 7, 01300 Vantaa
Puhelin: (09) 8392 2184, faksinumero: (09) 8392 4163
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Virka-aika: klo 8.15 - 16.00

Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos
- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet tehnyt päätöksestä aiemmin oikaisuvaatimuksen. Kunnan jäsenenä voit tehdä valituksen, jos päätös on muuttunut oikaisuvaatimuksen takia.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä:
- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä,
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat (ellet ole niitä aiemmin toimittanut oikaisuvaatimuksen yhteydessä). Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vahingonkorvausasiassa hallinto-oikeus voi tutkia ainoastaan, onko päätös tehty muodollisesti oikein. Vahingonkorvauksen perustetta tai määrää koskevan riita-asian käsittelee sen sijaan toimivaltainen yleinen tuomioistuin (käräjäoikeus).

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **250** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:
Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki
Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079
Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet
Virka-aika: klo 8.00 - 16.15

Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

3.1. Tähän p**äätökseen, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa**, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 136 §)

3.2. Tähän **päätökseen, joka koskee hankintaoikaisua**, ei saa hakea muutosta.
(Hankintalaki 135 §)

3.3. Tähän **päätökseen, joilla on päätetty olla käyttämättä etuosto-oikeutta**, ei saa hakea muutosta.
(Etuostolaki 22 § 3 mom.)

3.4. Tähän oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun **päätökseen, joka koskee verotusta**, ei saa hakea muutosta.
(Veronkantolain 51 § 1 mom. ja 50 § 7 mom.)

Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Julkista hankintaa koskevaan päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun voidaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, jäljempänä hankintalaki) mukaan hakea muutosta vaatimalla hankintayksiköltä oikaisua (jäljempänä hankintaoikaisu). Asia voidaan myös saattaa valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi.

Hankintaa koskevasta asiasta voi tehdä hankintayksikölle oikaisuvaatimuksen tai markkinaoikeudelle toimitettavan valituksen se, jota asia koskee (jäljempänä asianosainen). Asianosainen on se, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

I Hankintaoikaisuohje

Hankintaoikaisuvaatimuksen kohde

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi vaatia hankintalain 132–135 §:n mukaan hankintaoikaisua. Hankintaoikaisua voi vaatia hankintayksiköltä kirjallisesti tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja tai osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee.

Hankintaoikaisuvaatimuksen tekemiselle säädetty aika

Asianosaisen on vaadittava hankintaoikaisua 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä valitusosoituksineen tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta. Vaatimus on esitettävä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi oikaisuvaatimuksen tehdä ennen viraston aukioloajan päättymistä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi hallintolain (434/2003) 59 §:n mukaisesti postitse kirjeellä, katsotaan asianosaisen saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi hallintolain (434/2003) 60 §:n mukaisesti, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Hankintaoikaisua koskevan vaatimuksen sisältö

Hankintaoikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Vaatimuksesta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.
Vaatimukseen on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, mikäli ne eivät jo ole hankintayksikön hallussa.

Toimitusosoite

Hankintaoikaisu toimitetaan osoitteeseen:

Vantaan kaupungin kirjaamo
Kaupunginhallitus
PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Puhelin (kirjaamo): 09-839 22184, 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.

II Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Muutoksenhaun kohde ja rajoitukset

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee, voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi voidaan saattaa hankintayksikön päätös tai hankintayksikön muu hankintamenettelyssä tehty ratkaisu, jolla on vaikutusta ehdokkaan tai tarjoajan asemaan.

Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa hankintayksikön sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee:
1) yksinomaan hankintamenettelyn valmistelua;
2) sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin 75 §:n nojalla; tai
3) sitä, että 93 §:ssä tarkoitetun kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteena käytetään yksinomaan halvinta hintaa tai kustannuksia.

Puitejärjestelyyn perustuva hankinta

Puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää, tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskeva ratkaisu

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevaan hankintayksikön ratkaisuun ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.
Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi postitse kirjeellä, asianosaisen katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Muutoksenhakuaika

Valitus on tehtävä kirjallisesti 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen. Tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan valitusaikaan.
Valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden virka-ajan päättymistä.

Muutoksenhakuaika suorahankinnassa

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 131 §:ssä tarkoitetun suorahankintaa koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, valitus on tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Mikäli hankintayksikkö on julkaissut suorahankinnasta jälki-ilmoituksen, mutta ei suorahankintaa koskevaa ilmoitusta, suorahankintaa koskeva valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun suorahankinnasta on julkaistu jälki-ilmoitus Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Mikäli hankintayksikkö ei ole julkaissut suorahankinnasta ilmoitusta tai jälki-ilmoitusta, suorahankintaa koskeva valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun hankintasopimus on tehty.

Sopimusmuutosta koskeva ilmoitus

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 58 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitetun sopimusmuutosta koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, on valitus tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Poikkeukset säännönmukaisesta valitusajasta

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintapäätöksen jälkeen hankinta- tai käyttöoikeussopimuksen 130 §:n 1 tai 3 kohdan nojalla noudattamatta odotusaikaa. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos sopimus koskee puitejärjestelyn perusteella tehtävää hankintaa tai sopimus koskee dynaamisen hankintajärjestelmän sisällä tehtävää hankintaa.

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.

Valituksen sisältö

Valituksessa on ilmoitettava hankinta-asia, jota valitus koskee, sekä valittajan vaatimukset ja niiden perusteet. Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan ja dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevan ratkaisun 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 voi toimittaa markkinaoikeuden kansliaan henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse, telekopiona, asiointipalvelussa tai sähköpostin avulla kuten sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Jos vireillepanon viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi asiakirjat toimittaa markkinaoikeudelle ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusperusteeseen perustuva muutoksenhakukielto

Hankintalain 163 §:n mukaan markkinaoikeuden toimivaltaan kuuluvaan asiaan ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla.

Muutoksenhausta ilmoittaminen hankintayksikölle

Hankintalain 148 §: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 I mainittuun osoitteeseen.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakijalta peritään käsittelystä markkinaoikeudessa oikeudenkäyntimaksua 2000 euroa alle miljoonan euron hankinnassa. Jos hankinnan arvo on vähintään 1 miljoona euroa, käsittelymaksu on 4000 euroa. Mikäli hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6000 euroa.

Yksityishenkilön oikeudenkäyntimaksu markkinaoikeudessa on 500 euroa.

Markkinaoikeuden osoite ja muut yhteystiedot

Markkinaoikeus
Radanrakentajantie 5
00520 Helsinki

puh. 029 56 43300
fax 029 56 43314
markkinaoikeus(at)oikeus.fi
asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet

Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos
- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuksiisi tai etuihisi.

Voit tehdä valituksen myös, jos olet kunnan jäsen. Poikkeuksen tähän muodostavat vaikutukseltaan vähäiset muutokset muuhun asemakaavaan kuin ranta-asemakaavaan. Näihin vaikutukseltaan vähäisiin muutoksiin kunnan jäsenellä ei ole valitusoikeutta. Vaikutukseltaan vähäisenä ei ole pidettävä asemakaavan muutosta, jossa
- muutetaan rakennuskorttelin tai muun alueen pääasiallista käyttötarkoitusta
- supistetaan puistoja tai muita lähivirkistykseen osoitettuja alueita
- nostetaan rakennusoikeutta tai rakennuksen sallittua korkeutta ympäristöön laajemmin vaikuttavalla tavalla
- heikennetään rakennetun ympäristön tai luonnonympäristön arvojen säilymistä tai
- muutetaan kaavaa muulla näihin rinnastettavalla tavalla.

Valituksen voi tehdä myös
- viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa
- maakunnan liitto ja kunta, joiden alueella kaavassa osoitetulla maankäytöllä on vaikutuksia
- rekisteröity paikallinen tai alueellinen yhteisö toimialaansa kuuluvissa asioissa toimialueellaan

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita. Kunnan jäsenen ja asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **250** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:
Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki
Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079, Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet
Virka-aika: klo 8.00 - 16.15

Muutoksenhakuohje 6. Valitus rakennuskieltoa koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen eli päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuksiisi tai etuihisi.

Valituksen voi tehdä myös asiassa julkista etua valvova viranomainen.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.
Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisten katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **250** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki
Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079
Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet
Virka-aika: klo 8.00 - 16.15

Muutoksenhakuohje 7. Valitus etuosto-oikeuden käyttämistä koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätökseen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet
- ostaja tai
- myyjä.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.
Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä:
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotikunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **250** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki
Puhelin: 0295642000, faksi: 0295642079
Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet
Virka-aika: klo 8.00 - 16.15