SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 26.08.2019

Pöytäkirjan kansilehti ... 1

1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus ... 3

2 § Pöytäkirjan tarkastaminen ... 4

3 § Kokouksessa saadut selostukset ... 5

4 § Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet pöytäkirjat ja päätökset ... 6

5 § Kaupunginhallituksen edustajien nimeäminen eri toimielimiin toimikaudeksi 2019-2021 ... 7

6 § Eron myöntäminen Tuomas Harviaiselle opetuslautakunnan jäsenen tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen ... 9

7 § Lausunto valtiovarainministeriölle luonnoksesta hallituksen esitykseksi kuntalain 142 ja 144 §:n muuttamisesta ... 11

- Hallituksen luonnosesitys kuntalain 142 ja 144 §:n muuttamisesta ... 13

8 § Option käyttö työ- ja toimintakyvyn kartoituksien hankinnassa työllisyyspalveluiden asiakkaille ... 33

9 § Vastaus Vihreän valtuustoryhmän ja 29 muun valtuutetun aloitteeseen erityisluokanopettajien saatavuudesta ja pysyvyydestä ... 34

- Vihreän valtuustoryhmän ja 29 muun valtuutetun aloite erityisluokanopettajien saatavuudesta ja pysyvyydestä ... 36

10 § Lausunto Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2020 - 2022 ... 38

- Liite: Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022/pyyntö Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2020 - 2022 ... 40

- Lausunto Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2020 - 2022 (II) (kh 26.8.2019) ... 112

11 § Lausunto Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2020-2022 ... 118

- Lausuntopyyntö HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2020-2022 ... 121

- Liite: Alustava toiminta - ja taloussuunnitelma 2020-2022/ Lausuntopyyntö HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2020-2022 ... 122

- Liite: Ote pöytäkirjasta/Lausuntopyyntö HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2020-2022 ... 162

- Vantaan kaupungin lausunto HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2020-2022 ... 167

12 § Lausunto Uudenmaan ELY-keskukselle "Leppäkorven maantien 11583 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä, tiesuunnitelma, Vantaa, Kerava" ... 170

- N.N Nähtävillä oloaikana tehty muistutus ... 173

- HSL:n lausunto tiesuunnitelmaan Leppäkorven maantien 11583 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä, Vantaa, Kerava ... 174

- Yleiskartta suunnitelma-alueesta ... 177

13 § Kivistön tontin 23153/1 varausajan jatkaminen / EKE-Rakennus Oy ... 178

- Kartta tontista 23153/1 varaus ... 183

14 § Tonttivarausten jatkaminen Vantaan kaupungin Kivistön kaupunginosan korttelin 23184 tonttiin 3 ja korttelin 23186 tonttiin 3 / Fira Oy ... 184

- Firan Oy:n kirje 27.6.2019 ... 186

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 26.08.2019

- Kivistön koulun alueen tonttivaraukset 188

15 § Asemakaava ja asemakaavamuutos 232500 sekä tonttijako, 23 Kivistö / Kivistöntähti 192

- Asemakaava ja asemakaavamuutosselostus 19.8.2019/232500 Asemakaava ja aemakaavamuutos, Kivistöntähti, 23 Kivistö 196

16 § Asemakaavan muutos 002365, 61 Tikkurila / Kielotie 13 303

- Asemakaavamuutoksen selostus 19.8.2019/Asemakaavan muutos 002365, 61 Tikkurila, Kielotie 13 (II) 312

- Lausunnot ja vastineet 19.8.2019 / Asemakaavan muutos 002365, 61 Tikkurila, Kielotie 13 369

17 § Maankäyttösopimus (A) ja Esisopimus määräalojen vaihdosta (B) / VTK Kiinteistöt Oy / Asemakaavan muutos nro 002365 Kielotie 13, 61 Tikkurila 383

- Maankäyttösopimus (A) ja Esisopimus määräalojen vaihdosta (B) / VTK Kiinteistöt Oy / Asemakaavan muutos nro 002365 Kielotie 13, 61 Tikkurila 387

- Liite A1. Kartta kaavamuutosalueesta, suunnittelualueesta ja maankäyttösopimusalueesta 399

- Liite B1. Määräalojen vaihdon kohteet 400

18 § Asemakaavamuutos 002340 ja tonttijako sekä tonttijaon muutos, 94 Hakunila / Raudikkokuja 401

- Asemakaavamuutoksen selostus 19.8.2019 / Asemakaavamuutos 002340 ja tonttijako sekä tonttijaon muutos, Raudikkokuja, 94. Hakunila 404

19 § Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus, B. Esisopimus määräalan kaupasta ja C. Esisopimus määräalan luovutuksesta/ Sato Oyj/ Asemakaavamuutos nro 002340 447

- Maankäyttösopimus 451

- liite A1: Sopimusalue 463

- liite B1: kaupan kohteena oleva määräala 464

- liite C1: luovutettava määräala 465

20 § Asemakaavamuutos 002390 ja tonttijaon muutos, 50 Tammisto / Tammistontie 2 466

- Asemakaavamuutoksen selostus 19.8.2019 / 002390 asemakaavamuutos , Tammistontie 2 469

- Selostuksen liitteet 1, 2, 3 / 002390, Tammistontie 2 508

21 § Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekninen rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta / Rakennusliike Lapti Oy / asemakaavamuutos 002390 517

- Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus / B. Esisopimus määräalan kaupasta / Asemakaavamuutos 002390 519

- Liite A1 526

- Liite B1 527

22 § Asemakaava ja asemakaavan muutos 141100 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 13 Vapaala, 14 Varisto / Luhtitie 528

- Asemakaava ja asemakaavamuutoksen selostus 19.8.2019/Asemakaava ja asemakaavan muutos 141100, Luhtitie 532

- Mielipiteet ja vastineet 19.8.2019/Asemakaava 141100, Luhtitie 582

- Luhtitien tärinäselvitys 20.6.2018/Asemakaava 141100, Luhtitie 645

- Meluselvitys, Promethor Oy, 2.8.2019/Asemakaava 141100, Luhtitie 659

23 § Asemakaavan muutos 002073 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 41 Viinikkala / Turvalaaksonkuja 694

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 26.08.2019

- Asemakaavamuutoksen selostus 19.8.2019/002073 asemakaavamuutos 19.8.2019, Turvalaaksonkuja 697
- Liikenneselvitys 15.5.2019 / Turvalaaksonkuja 747
- Hulevesisuunnitelma 19.6.2019 / Turvalaaksonkuja 755
24 § Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekninen rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan vaihdosta / Suomen Pankki / asemakaavamuutos 002073 756
- Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus / B. Esisopimus määräalojen vaihdosta / Asemakaavamuutos 002073 758
- Liite A1 766
- Liite B1 767
Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus 769
Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen 770
Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto 771
Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus 772
Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa 777
Muutoksenhakuohje 6. Valitus rakennuskieltoa koskevassa asiassa 778
Muutoksenhakuohje 7. Valitus etuosto-oikeuden käyttämistä koskevassa asiassa 779

Kaupunginhallituksen kokous

Aika 26.8.2019 klo 14.00-16.25
Paikka Kaupungintalo, Tikkurila

Osallistujat

Jäsenet	Läsnä	**Varajäsenet**	Läsnä
Multala Sari, puheenjohtaja	x	Kortesalmi Marilla	
Tahvanainen Säde, I varapuheenjohtaja	x	Nieminen Irja	
Norrena Vaula, II varapuheenjohtaja	x	Hölttä Heikki	
Abdi Faysal	x	Kähkönen Osmo	
Jääskeläinen Jouko	x	Ansalehto-Salmi Irja	
Kaira Lauri	x	Weckman Markku	
Kaukola Ulla	§ 3-24 klo 14.10-16.25	Hämäläinen Anu	
Niikko Mika	§ 1-15 klo 14.00-16.15	Kärki Niilo	
Orpana Anitta	x	Sieviläinen Marianne	
Pajunen Sirpa	x	Kuusela Minna	
Puoskari Pentti	x	Särkelä Jussi	
Rokkanen Sakari	x	Sami Kanerva	
Tyystjärvi Kati	x	Karinen Ville	

Muut osallistujat	Läsnä
Lindtman Antti, valtuuston puheenjohtaja	klo 14.40-16.15
Orlando Carita, valtuuston I varapuheenjohtaja	klo 14.00-16.15
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
Lehtonen Iiris, apulaiskaupunginjohtaja vs.	x
Rainio Päivi, viestintäjohtaja	x
Ruusula Matti, talousjohtaja vs.	x
Sari-Anna Pennanen, kaupunginlakimies	x
Isotalus Birgit, hallintosihteeri	x
Ormio Hanna, hallintojohtaja	klo 14.05-14.20
Olkkola Anne, asemakaava-arkkitehti	klo 14.30-14.55
Jääskeläinen Nelli, pöytäkirjanpitäjä	x

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja	Sari Multala
Pöytäkirjanpitäjä	Nelli Jääskeläinen

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka	9.9.2019, Kaupungintalo, Asematie 7, 01300 Vantaa (Tikkurila)
	Pykälät 5, 7 ja 12 tarkastettiin ja hyväksyttiin heti kokouksessa.

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka	11.9.2019, Vantaan kaupungin internetsivuilla paatokset.vantaa.fi.

1 § **Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 1

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

2 § **Pöytäkirjan tarkastaminen**

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 2

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään tarkastaa ja hyväksyä kaupunginhallituksen 12.8.2019 pitämän kokouksen pöytäkirja nro 11/2019.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

3 § **Kokouksessa saadut selostukset**

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 3

Käsittely:
Hallintojohtaja Hanna Ormio selosti luottamushenkilöiden uutta Extranettiä.

Va. talousjohtaja Matti antoi talouskatsauksen tammi-heinäkuun ajalta.

Asemakaava-arkkitehti Anne Olkkola selosti esityslistan asiaa 21 / Asemakaava ja asemakaavan muutos 141100 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 13 Vapaala, 14 Varisto / Luhtitie / HP.

Kaupunginjohtaja selosti ajankohtaisia asioita.
Päätös:
Merkittiin tiedoksi saadut selostukset ja käyty keskustelu.

4 § **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:

Tarkastuslautakunnan pöytäkirja nro 7/12.6.2019
Sosiaali- ja terveyslautakunta nro 7/19.8.2019
Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen johtokunta nro 3/21.8.2019
Opetuslautakunnan pöytäkirja nro 7/19.8.2019
Vapaa-ajanlautakunnan pöytäkirja nro 7/20.8.2019
Kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirja nro 7/19.8.2019
Ympäristölautakunnan pöytäkirja nro 7/21.8.2019
Teknisen lautakunnan pöytäkirja nro 7/26.8.2019

Kaupunginjohtajan päätös
§ 49 Sustainable path to future aviation -seminaarin järjestäminen Brysselissä 26.9.2019

Asukaspalveluiden apulaiskaupunginjohtajan päätös
§ 11 Työllisyyspalveluiden johtajan sijaiset 19.8.2019-31.12.2019

Hankintajohtajan päätökset
§ 66 Päätös Korso - Rekolan sosiaali- ja terveysaseman henkilöturvajärjestelmän ja sen kaapeloinnin hankintaoikaisuun
§ 67 Option käyttöönotto_Vuorisuolan, kalsiumkloridiliuoksen ja kalsiumkloridihiutaleen hankinta (1 220 000 € alv 0 %)

Konsernipalveluiden apulaiskaupunginjohtajan päätös
§ 100 Hankintasalkun hankinta hankesalkun järjestelmään (50 484 euroa)
§ 102 Forsante-Apotti vaiheen 2 integraation hankinta (11 250 euroa)

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 4

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään olla ottamatta kaupunginhallituksen käsiteltäväksi esittelyosassa mainituissa pöytäkirjoissa olevia ottamiskelpoisia päätöksiä ja esittelyosassa mainittuja päätöksiä.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

5 § Kaupunginhallituksen edustajien nimeäminen eri toimielimiin toimikaudeksi 2019-2021

VD/6668/00.00.01.00/2019

RV/NJ

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 toimintamallin päättänyt, että kaupunginhallituksen edustajan rooli eri toimielimissä määritellään valintapäätöksen yhteydessä.

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 5

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) nimetä kaupunginhallituksen edustaja ja hänen henkilökohtainen varaedustajansa toimikaudeksi 2019–2021 seuraaviin toimielimiin:
   1. Opetuslautakunta
   2. Opetuslautakunnan ruotsinkielinen jaosto
   3. Vapaa-ajanlautakunta
   4. Sosiaali- ja terveyslautakunta

5. Sosiaali- ja terveyslautakunnan jaosto
6. Kaupunkisuunnittelulautakunta
7. Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto
8. Tekninen lautakunta
9. Teknisen lautakunnan yksityistiejaosto
10. Ympäristölautakunta

b) todeta, että kaupunginhallituksen edustajien / varaedustajien tehtävänä on seurata toimielinten toimintaa kaupunginhallituksen toiminnan ja strategisten tavoitteiden toteutumisen näkökulmasta ja tarvittaessa tuoda toimielimille tiedoksi kaupunginhallituksen näkemykset, välittää toimielimille tietoa kaupunginhallituksessa mahdollisesti vireillä olevista toimielinten toimintaan liittyvistä asioista sekä valvoa toimielinten päätöksentekoa kaupunginhallituksen otto-oikeutta silmällä pitäen,

c) todeta, että toimielimeen nimetyn kaupunginhallituksen edustajan tulee ilmoittaa henkilökohtaiselle varaedustajalleen tai ao. toimielimen sihteerille, mikäli hän on estynyt osallistumaan toimielimen kokoukseen,

d) edellyttää, että kaupunginhallituksen edustajat / varaedustajat käyvät toimielinten kokouksissa, ja

e) edellyttää, että toimielinten kokousten esityslistat liitteineen sekä pöytäkirjat toimitetaan kaupunginhallituksen varsinaisen edustajan lisäksi myös varaedustajalle.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys ja nimettiin kaupunginhallituksen edustajat ja heidän henkilökohtaiset varaedustajansa toimikaudeksi 2019–2021 seuraaviin toimielimiin:

Toimielin	**Edustaja**	**Varaedustaja**
Opetuslautakunta	Pentti Puoskari	Jouko Jääskeläinen
Opetuslautakunnan ruotsinkielinen jaosto	Marianne Sieviläinen	Anitta Orpana
Vapaa-ajanlautakunta	Minna Kuusela	Markku Weckman
Sosiaali- ja terveyslautakunta	Sakari Rokkanen	Anitta Orpana
Sosiaali- ja terveyslautakunnan jaosto	Heikki Hölttä	Irja Nieminen
Kaupunkisuunnittelulautakunta	Lauri Kaira	Osmo Kähkönen
Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto	Ulla Kaukola	Sirpa Pajunen
Tekninen lautakunta	Faysal Abdi	Vaula Norrena
Teknisen lautakunnan yksityistiejaosto	Kati Tyystjärvi	Jussi Särkelä
Ympäristölautakunta	Mika Niikko	Niilo Kärki

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

6 § Eron myöntäminen Tuomas Harviaiselle opetuslautakunnan jäsenen tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen

VD/4936/00.00.01.00/2017

RV/LL

Tuomas Harviainen on 13.8.2019 saapuneella kirjeellään pyytänyt eroa opetuslautakunnan jäsenen tehtävästä.

Kaupunginvaltuusto on 17.12.2018 § 8 valinnut opetuslautakuntaan toimikaudeksi 2017-2021 seuraavat henkilöt:

Jäsen	**Henkilökohtainen varajäsen**
Jan Edelmann, puheenjohtaja (kv 17.12.2018 § 7)	Petri Kallionpää
Päivi Laakso, varapuheenjohtaja (kv 12.11.2018 § 4)	Tuija Haapalainen
Siri Ahokas	Helen Josefsson (kv 17.12.2018 § 9)
Sami Kanerva (kv 17.12.2018 § 8)	Tiia Karpin (kv 17.12.2018 § 10)
Jari Sainio	Kaarlo Kähärä
Ranbir Sodhi	Tony Viksten
Naima Issaou	Helvi Salminen
Tuomas Harviainen (kv 22.1.2018 § 7)	Minna Atiye
Eve Rämö	Hanna-Leena Laitinen
Kai-Ari Lundell	Antti Lihavainen
Kristian Rehnström	Jani Kiviaho
Hanna Luukkonen	Markus Ylimaa
Nina Pispala	Kaarlo Kivimäki

Hallintosäännön 10 luvun 7 §:n mukaan opetuslautakunta vastaa:
- tehtäväalueellaan sivistystoimen toimialan kehittämisestä ja palveluiden tuloksellisesta järjestämisestä siten, että asukkaille ja käyttäjille varataan mahdollisuus osallistua palveluiden suunnitteluun ja kehittämiseen
- palveluiden vaikuttavuuden seurannasta ja arvioinnista
- varhaiskasvatuksen ja esiopetuksen, lasten kotihoidon ja yksityisen hoidon tuen, perusopetuksen, lukio-, ammatillisen ja aikuiskoulutuksen sekä kirjastopalveluiden järjestämisestä ja kehittämisestä.

Hallintosäännön 8 luvun 4 §:n mukaan kaupunginvaltuusto valitsee lautakuntaan kaupunginvaltuuston toimikaudeksi kerrallaan vähintään yhdeksän jäsentä ja yhtä monta henkilökohtaista varajäsentä. Lautakunnan varsinaisista jäsenistä vähintään 40 prosenttia tulee olla valtuutettuja.

Kaupunginvaltuusto nimeää lautakunnan jäsenistä yhden puheenjohtajaksi ja yhden varapuheenjohtajaksi. Puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan tulee olla valtuutettuja. Vähintään yhden jäsenen ja varajäsenen tulee olla ruotsinkielisestä kieliryhmästä.

Kuntalain 74 §:n mukaan vaalikelpoinen lautakuntaan on henkilö, joka on vaalikelpoinen valtuustoon, ei kuitenkaan:
1) asianomaisen lautakunnan alainen kunnan palveluksessa oleva henkilö;

2) henkilö, joka on asianomaisen lautakunnan tehtäväalueella toimivan, kunnan määräysvallassa olevan yhteisön tai säätiön palveluksessa;
3) henkilö, joka on hallituksen tai siihen rinnastettavan toimielimen jäsenenä taikka johtavassa ja vastuullisessa tehtävässä tai siihen rinnastettavassa asemassa liiketoimintaa harjoittavassa yhteisössä, jos kysymyksessä on sellainen yhteisö, jolle asianomaisessa lautakunnassa tavanomaisesti käsiteltävien asioiden ratkaisu on omiaan tuottamaan olennaista hyötyä tai vahinkoa.

Tasa-arvolain 4 a §:n 1 momentin mukaan kunnallisissa ja kuntien välisen yhteistoiminnan toimielimissä lukuun ottamatta kunnanvaltuustoja tulee olla sekä naisia että miehiä kumpiakin vähintään 40 prosenttia.

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 6

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle
a) myönnettäväksi ero Tuomas Harviaiselle opetuslautakunnan jäsenen tehtävästä, ja
b) toimitettavaksi opetuslautakunnan jäsenen täydennysvaali jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2017-2021.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

7 § Lausunto valtiovarainministeriölle luonnoksesta hallituksen esitykseksi kuntalain 142 ja 144 §:n muuttamisesta

VD/5071/03.00.00/2019

RV/NK/HY-L

Voimassa olevan kuntalain 142 §:n mukaan hallinto-oikeuden päätöksestä saa valittaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Muutoksenhakua koskevaa sääntelyä ehdotetaan uudistettavaksi siten, että kunnallisvalituksen alalla muutoksenhaku hallinto-oikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen edellyttäisi valituslupaa.

Muutos johtuu hallintolainkäyttöä koskevasta kehityksestä. Useissa erityislaeissa säännellyissä asioissa valituslupamenettely on jo käytössä. Ehdotettu uudistus laajentaisi valituslupamenettelyn käyttöönoton kunnan yleishallintoa koskeviin asioihin ja niihin asiaryhmiin, joita koskevissa erityislaeissa on viitattu kuntalain mukaiseen muutoksenhakuun. Ehdotettu muutos jatkaisi muiden lakien muutosten tuomaa tehostamiskehitystä. Valituslupasääntely on tarpeen ottaa kuntalakiin muutoksenhakujärjestelmän selkeyden takia. Nykyisinkin suureen osaan kunnan päätöksistä sovelletaan erityislakien johdosta valituslupamenettelyä.

Kuntalain 142 §:än edotetaan otettavaksi myös selkeyttävä säännös kunnan jatkovalitusoikeudesta ja sitä koskevan viranomaisen toimivallan määräytymisestä. Kunnan jatkovalituksen tekemisen osalta valitusoikeuden käyttäminen määräytyisi samaan tapaan kuin kunnan puhevallan käyttäminen. Kunnan jatkovalituksesta päättäisi siten kunnanhallitus tai kunnan hallintosäännössä määrätty viranomainen. Viranomaisen jatkovalitusoikeuden perusteisiin sovellettaisiin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain sääntelyä. Ehdotus ei merkitsisi muutosta kunnan viranomaisen valitusoikeuteen. Jatkovalitusoikeus on tähän asti perustunut vakiintuneeseen oikeuskäytäntöön.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulevan voimaan 1.1.2020 samanaikaisesti kuin laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa. Laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa kumoaa hallintolainkäyttölain, joten kuntalain 144 §:ssä oleva viittaus hallintolainkäyttölakiin korvattaisiin viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.

Lausunto on pyydetty toimittamaan valtiovarainministeriöön viimeistään 6.9.2019 lausuntopalvelu.fi portaalissa.

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 7

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa valtiovarainministeriölle otsikossa mainitusta lakimuutosehdotuksesta seuraava lausunto:

Vantaan kaupunki pitää hyvänä, että valituslupamenettely laajennetaan koskemaan myös kunnallisvalituksia, jolloin muutoksenhakujärjestelmästä tulee yhdenmukainen ja selkeä.

Valituslupamenettelyn laajentaminen toivottavasti lyhentää pitkiä valitusten käsittelyaikoja ja vähentää korkeimmalle hallinto-oikeudelle tehtävien valitusten määrää. Valituslupamenettely mahdollistaa korkeimman hallinto-oikeuden keskittyä valitusten käsittelyssä oikeudellisiin kysymyksiin sen kuitenkaan vaarantamatta yleistä oikeusturvaa. Oikeusturvanäkökulmasta valituslupamenettelyn johdosta toisaalta

alempien tuomioistuinten päätöksenteon ja päätösten perusteluiden merkitys korostuu. Selkeämmin ennakkopäätöstuomioistuimena korkeimmalla hallinto-oikeudella on suurempi alempien tuomioistuinten ratkaisukäytäntöjä ohjaava rooli, mikä osaltaan luo yhdenmukaisempaa oikeuskäytäntöä. Tämä vaikuttaa myös kuntien lainsäädännön tulkintaan ja toivottavasti lisää kuntalaisten luottamusta kunnan päätöksentekoon.

Ehdotetulla muutoksella voi myös olla myönteisiä vaikutuksia kuntien edellytyksiin toteuttaa taloudellisesti merkittäviä hankkeita lyhentyvien oikeudenkäyntien johdosta. Nykyisellään päätöksen lainvoimaiseksi tuloa voi joutua odottamaan useita vuosia, mikä on voinut johtaa hankkeen kaatumiseen.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta tässä kokouksessa.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta tässä kokouksessa.

Liitteet:
- Hallituksen luonnosesitys kuntalain 142 ja 144 §:n muuttamisesta

Täytäntöönpano: Kaupunginkanslia / lausunto lausuntopalvelu.fi:ssä

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
lakimies Niina Kolju, puh. 040 5149 558, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

LUONNOS

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kuntalain 142 ja 144 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi kuntalakia.

Muutoksenhakua koskevaa sääntelyä ehdotetaan uudistettavaksi siten että muutoksenhaku hallinto-oikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen edellyttäisi valituslupaa. Esityksessä otettaisiin huomioon muussa lainsäädännössä tapahtunut valituslupamenettelyä koskeva kehitys sekä muut uudistustarpeet.

Laki on tarkoitettu tulevan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2020.

_____

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ....1
SISÄLLYS....2
YLEISPERUSTELUT....3
1 NYKYTILA....3
1.1 Kunnallisvalitus....3
1.2 Viranomaisen valitusoikeus ja jatkovalitusoikeus....4
1.3 Laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa....5
1.4 Valituslupajärjestelmän kehitys....6
2 ESITYKSEN TAVOITTEET, TOTEUTTAMISVAIHTOEHDOT JA KESKEISET EHDOTUKSET....9
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET....9
4 ASIAN VALMISTELU....11
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT....12
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT....12
2 VOIMAANTULO....13
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS....13
LAKIEHDOTUS....17
Laki kuntalain 142 ja 144 §:n muuttamisesta....17
LIITE....19
RINNAKKAISTEKSTI....19
Laki kuntalain muuttamisesta....19

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Kunnallisvalitus

Muutoksenhakumahdollisuus viranomaisen päätöksestä on turvattu perustuslain oikeusturvaa koskevassa 21 §:ssä. Kunnallishallinnon muutoksenhakujärjestelmä on osa hallinnon oikeussuojajärjestelmää, jossa oikeussuojakeinot jaetaan ennalta vaikuttaviin (preventiivisiin) ja jälkikäteen vaikuttaviin (repressiivisiin). Ennalta vaikuttavaa oikeussuojaa on säännelty muun muassa hallintolaissa (434/2003) sekä julkisuuslaissa (621/1999). Keskeinen oikeusturvakeino hallintolainkäytössä on valitus. Kunnallishallinnon jälkikäteisiä oikeussuojakeinoja ovat kuntalain (410/2015) mukainen oikaisuvaatimus sekä kunnallisvalitus. Erityislainsäädännössä voidaan myös viitata kuntalain muutoksenhakujärjestelmään. Kunnallishallinnossa kuntalain muutoksenhakusääntelyn ohella voi tulla kysymykseen erityislainsäädäntöön perustuen myös hallintovalitus.

Kuntalain kokonaisuudistuksessa (HE 268/2014 vp) ei tehty muutoksia oikaisuvaatimusta ja muutoksenhakua koskevaan kuntalain sääntelyyn. Päätöksen tiedoksiantoa kunnan jäsenelle koskevaa sääntelyä muutettiin siten, että tiedoksianto tapahtuu pitämällä pöytäkirja nähtävänä yleisessä tietoverkossa.

Kuntalain muutoksenhakua koskeva 16 luku koskee niin sanottuja kunnallisasioita. Kuntalain 133 §:n mukaan luvun säännöksiä sovelletaan oikaisuvaatimuksen tekemiseen ja kunnallisvalitukseen kunnan ja kuntayhtymän viranomaisen päätöksestä, jollei erikseen lailla toisin säädetä. Kunnan tehtäviä koskevassa erityislainsäädännössä on runsaasti muutoksenhakusäännöksiä, joita sovelletaan kuntalain säännösten sijaan. Kuntalain muutoksenhakua koskevia säännöksiä ei myöskään sovelleta kunnallisen virka- ja työehtosopimuksen tulkintaa koskevia erimielisyyksiä ratkaistaessa. Virka- ja työehtosopimusten tulkintaa koskevat erimielisyydet ratkaistaan ensisijaisesti osapuolten välisessä neuvottelumenettelyssä ja viime kädessä työtuomioistuimesta annetun lain (646/1974) mukaan työtuomioistuimessa.

Oikaisuvaatimusmenettely on kunnan hallintomenettelyä, joka pakollisena esivaiheena edeltää lainkäytöksi katsottavaa valitusmenettelyä. Jos päätöksestä voi tehdä oikaisuvaatimuksen, siitä ei voi vielä tehdä kunnallisvalitusta. Oikaisuvaatimusmenettelyssä noudatetaan ensisijaisesti kuntalakia ja toissijaisesti hallintolakia. Oikaisuvaatimus voidaan tehdä sekä tarkoituksenmukaisuus- että laillisuusperusteella. Oikaisuvaatimusmenettelyllä turvataan kunnan jäsenen vaikutusmahdollisuuksia kunnan sisäisessä päätöksenteossa. Menettelyn ulkopuolelle on rajattu vain kunnan ja kuntayhtymien ylimpien toimielinten päätökset, koska ylimpien toimielinten asemaan oikaisuvaatimusmenettely ei sovellu. Kuntalain 134 §:n mukaisesti kunnanhallituksen, lautakunnan ja valiokunnan, niiden jaoston sekä niiden alaisen viranomaisen päätökseen tyytymätön saa hakea siihen oikaisua. Oikaisuvaatimus tehdään toimielimen ja sen jaoston sekä sen alaisen viranomaisen päätöksestä asianomaiselle toimielimelle. Ylemmälle toimielimelle tehdään oikeusvaatimus myös liikelaitoksen johtokunnan päätöksistä johtokunnan lakisääteisiä tehtäviä koskevia päätöksiä lukuun ottamatta. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä kiireellisenä. Jos päätökseen voidaan muun lain nojalla hakea muutosta kunnallisvalituksin, ei kuntalain oikaisuvaatimusta koskevaa 134 §:ää sovelleta.

Kunnallisvalitus on luonteeltaan laillisuusvalitus. Se tehdään aina hallinto-oikeudelle. Kunnallisvalituksen voi kuntalain 135 §:n mukaan tehdä valtuuston ja kuntayhtymän 58 §:n 1 momen-

tissa tarkoitetun toimielimen sekä kunnanhallituksen, lautakunnan ja johtokunnan oikaisuvaatimuksen johdosta antamasta päätöksestä. Kunnallisvalitus on ensisijainen keino hakea muutosta valtuuston ja kuntayhtymässä sen ylimmän toimielimen, yhtymävaltuuston, yhtymäkokouksen tai muun kuntalain 58 §:n 1 momentissa tarkoitetun toimielimen päätökseen. Kunnallisvalituksen tekijä ei ole sidottu oikaisuvaatimuksessa esittämiinsä valitusperusteisiin, koska oikaisuvaatimuksen tekemisen perusteet ovat vapaamuotoiset. Kuntalain 135 §:n mukaan valituksen saa tehdä sillä perusteella, että päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä, päätöksen tehnyt viranomainen on ylittänyt toimivaltansa tai päätös on muuten lainvastainen. Kunnallisvalituksessa valittajan tulee esittää valituksen perusteet ennen valitusajan päättymistä.

Oikaisuvaatimuksen ja kunnallisvalituksen saa kuntalain 137 §:n mukaan tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (*asianosainen*) sekä kunnan jäsen. Kunnan jäsenen muutoksenhakuoikeutta pidetään yhtenä tapana valvoa kunnan toiminnan laillisuutta ja julkisten varojen käyttöä sen lisäksi, että sillä on oikeussuojamerkitystä. Kuntayhtymän viranomaisen päätöksestä oikaisuvaatimuksen ja kunnallisvalituksen saa tehdä myös kuntayhtymän jäsenkunta ja sen jäsen sekä kuntien yhteisen toimielimen päätöksestä sopimukseen osallinen kunta ja sen jäsen. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea muutosta kunnallisvalituksin vain se, joka on tehnyt oikaisuvaatimuksen. Jos päätös on oikaisuvaatimuksen johdosta muuttunut, muutkin kunnallisvalituksen tekemiseen oikeutetut saavat valitusoikeuden.

Kuntalain 142 §:ssä säädetään jatkovalituksesta. Pykälän mukaan hallinto-oikeuden päätöksestä saa valittaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Kuntalaissa ei siten ole asetettu jakovalituksen edellytykseksi valituslupaa.

Kunnallisvalituksen vireilläolo ei estä kunnan päätöksen täytäntöönpanoa. Kuntalain 143 §:n mukaan päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman. Täytäntöönpanoon ei kuitenkaan saa ryhtyä, jos oikaisuvaatimus tai valitus käy täytäntöönpanon johdosta hyödyttömäksi taikka jos oikaisuvaatimuksen käsittelevä toimielin tai valitusviranomainen kieltää täytäntöönpanon.

Kuntalain 144 §:n mukaan oikaisuvaatimukseen ja kunnallisvalitukseen sovelletaan muuten, mitä hallintolaissa ja hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

1.2 Viranomaisen valitusoikeus ja jatkovalitusoikeus

Kuntalaissa ei säädetä kunnan viranomaisen valitusoikeudesta alemman viranomaisen päätöksestä. Asian ottamisesta ylemmän toimielimen käsiteltäväksi säädetään 92 §:ssä. Korkein hallinto-oikeus katsoi ratkaisussaan KHO 2017:28, että hallintolainkäyttölain 8 §:n 1 momentti huomioon ottaen kysymys kaupunginhallituksen valitusoikeudesta tuli ratkaista vain kuntalain säännöksiä soveltaen. Kuntalaissa ei ollut säädetty kunnan viranomaisen saman kunnan toisen viranomaisen päätökseen kohdistamasta oikaisuvaatimus- ja valitusoikeudesta. Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisussa todetaan, että oikeuskirjallisuudenkaan mukaan kunnan- tai kaupunginhallituksella ei ollut oikeutta tehdä kuntalain mukaista oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalistusta. Kuntalain järjestelmässä kaupunginhallituksen mahdollisuudet vaikuttaa kaupungin toisen viranomaisen päätökseen perustuivat muutoksenhaun sijasta otto-oikeuden käyttämiseen ennen kuin asiassa tehtiin valituskelpoinen päätös.

Oikaisuvaatimus- ja valitusoikeudesta säädetään kuntalain 137 §:ssä ja jatkovalitusmahdollisuudesta hallinto-oikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen 142 §:ssä. Kunnallisvalituksessa valitusoikeus hallinto-oikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen riippuu käytännössä hallinto-oikeuden ratkaisun lopputuloksesta. Jos valitus on hylätty tai jätetty

tutkimatta, valitusoikeus on sillä, joka oli valittanut kunnan viranomaisen päätöksestä hallinto-oikeuteen. Jos kunnan viranomaisen valituksenalainen päätös on kumottu tai muuttunut asianosaisella ja kunnan jäsenellä on valitusoikeus kuntalain 137 §:n mukaisesti. Kunnan jatkovalitusoikeus on perustunut oikeuskäytäntöön. Jos kunnan viranomaisen päätös on kumottu, jatkovalitusoikeuden on vakiintuneesti katsottu koskevan kuntaa.

Kuntalain 39 §:n 3 momentin 3 kohdan mukaan kunnan puhevallan käyttämisestä päättää kunnanhallitus tai hallintosäännössä määrätty viranomainen. Johtokunnan tehtäviin kuuluu 67 § 3 momentin 7) kohdan mukaisesti kunnan puhevallan käyttäminen liikelaitoksen tehtäväalueella, jolle hallintosäännössä toisin määrätä. Kuntalaissa ei ole erikseen sääntelyä jatkovalitusoikeutta koskevasta kunnan viranomaisen toimivallasta. Oikeuskirjallisuudessa pidetään perusteltuna, että kun on kysymys kunnan yleiseen hallintoon kuuluvasta asiasta, kunnan puhevallan käyttäminen jatkovalituksen tekemiseksi määräytyy kuntalain 39 §:n 3 momentin 3 kohdan mukaisesti (Harjula-Prättälä, Kuntalaki- tausta ja tulkinnat Helsinki 2015 s. 956—957). Erityislainsäädännössä voi olla puhevallan käyttöä koskevia säännöksiä, joita sovelletaan kuntalain säännösten asemasta kunnan lakisääteisissä tehtävissä.

Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (/) mukaan alkuperäisen hallintopäätöksen tehneellä viranomaisella on oikeus hakea muutosta valittamalla hallintotuomioistuimen päätökseen, jolla hallintotuomioistuin on kumonnut viranomaisen päätöksen tai muuttanut sitä. Lisäksi mainitun lain mukaan jatkovalitusoikeus on asianosaisaseman ja yleisen edun valvonnan perusteella. Kyseinen hallintolainkäyttöä koskevan lain sääntely jättää tulkinnan varaan kunnan viranomaisen jatkovalitusoikeuden käyttämisen. Kuntalakiin on oikeustilan selkeyttämiseksi tarpeen ottaa kunnan viranomaisen jatkovalitusoikeutta koskeva sääntely sekä sääntely kunnan valitusoikeuden käyttämistä koskevan toimivallan jakautumisesta.

1.3 Laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa

Laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa on tarkoitettu tulevan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2020. Laki on yleislaki, jolla kumotaan voimassa oleva hallintolainkäyttölaki.

Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 9 §:ssä on hallintolainkäyttölain sääntelyä vastaavasti informatiivinen säännös, että kunnallisvalituksesta ja kirkollisvalituksesta sekä kunnallisvalituksesta Ahvenanmaan maakunnan viranomaisen tekemästä päätöksestä säädetään muussa lainsäädännössä. Täten kunnallisvalituksen osalta sovelletaan yleislakina kuntalain säännöksiä, joissa edellytykseksi valittamiselle hallinto-oikeuden päätöksestä korkeimmalle hallinto-oikeudelle ei edellytetä valituslupaa. Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain säätämiseen johtaneessa hallituksen esityksessä todetaan, että kuntalaissa on lähtökohtana, että kunnallisten viranomaisten ja toimielinten päätöksiin haetaan muutosta hallinto-oikeudelta kuntalain 16 luvussa tarkoitetulla kunnallisvalituksella. Kunnallisvalitusta koskevat säännökset eroavat hallintovalitusta koskevista säännöksistä muun muassa siinä, kuka saa valittaa ja millä tavoin valitus vaikuttaa päätöksen täytäntöönpanokelpoisuuteen. Kunnallisvalitukseen sovelletaan hallintovalitusta koskevia säännöksiä täydentävästi siltä osin kuin kuntalaissa ei toisin säädetä. Useissa laeissa säädetään kuitenkin erikseen, että kunnallisen viranomaisen tai toimielimen päätökseen haetaan muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen hallintolainkäyttölain mukaisesti. Tällöin muutosta haetaan hallintovalituksella eikä muutoksenhaussa sovelleta kunnallisvalitusta koskevia säännöksiä (HE 29/2018 vp s. 78).

Merkittävä muutos hallintolainkäyttöä koskevaan sääntelyyn on, että haettaessa muutosta hallinto-oikeuden päätökseen korkeimmalta hallinto-oikeudelta muutoksenhaku edellyttää pääsääntönä valituslupaa. Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain mukaan hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein

hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Sääntely koskee vain muutoksenhakua hallinto-oikeuden päätökseen. Poikkeuksista ehdotettuun valituslupasääntelyyn tulisi säätää erikseen. Lain perusteluissa todetaan, että poikkeussäännösten tarpeen arvioinnissa olisi otettava huomioon, että muuhun lainsäädäntöön sisältyvät yleisviittaukset hallintolainkäyttölakiin tarkoittaisivat yleislain tultua voimaan viittausta uuteen yleislakiin. Säännös, jonka mukaan hallinto-oikeuden päätökseen haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään, merkitsisi, että sovellettaviksi tulisivat myös uuden yleislain säännökset valituslupamenettelystä (HE 29/2018 vp s. 56).

Korkeimman hallinto-oikeuden valitusluvan myöntäminen ei mainitun lain mukaan ole harkinnanvaraista, vaan lupa myönnetään, jos jokin laissa säädetty valitusluvan myöntämisen peruste on olemassa. Oikeudenkäyntiä hallintoasioissa sääntelevän lain sääntely vastaa tältä osin hallintolainkäyttölain sääntelyä. Lain 111 §:n mukaan valituslupa on myönnettävä, jos 1) lain soveltamisen kannalta samanlaisissa tapauksissa tai oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeätä saattaa asia korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi, 2) asian saattamiseen korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi on erityistä aihetta asiassa tapahtuneen ilmeisen virheen vuoksi tai 3) valitusluvan myöntämiseen on muu painava syy. Valituslupaperusteita sovelletaan, jollei muussa laissa toisin säädetä.

1.4 Valituslupajärjestelmän kehitys

Valituslupamenettelyn soveltamisala muutoksenhaussa korkeimpaan hallinto-oikeuteen on vähitellen laajentunut niin, että nykyisin sen piiriin kuuluu suurin osa korkeimpaan hallinto-oikeuteen saapuvista valitusasioista. Valituslupa tarvitaan esimerkiksi veroasioissa, ulkomaalaisasioissa, sosiaalihuoltoasioissa ja maaseutuelinkeinojen tukia koskevissa asioissa sekä valtion virkamieslain soveltamista koskevissa asioissa. Valituslupa tarvitaan myös muutoksenhaussa markkinaoikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen muissa julkisia hankintoja koskevissa asioissa paitsi niissä, jotka koskevat markkinaoikeuden ensi asteena määräämää seuraamusmaksua. Valituslupasääntely on vesilaissa, ympäristönsuojelulaissa, maankäyttö- ja rakennuslaissa, maa-aineslaissa ja luonnonsuojelulaissa tarkoitettuihin asiaryhmiin (HE 29/2018 vp s. 15).

Erityislakien ja hallintolainkäyttöä koskevan yleislain kehitys on johtanut siiten, että sellaisista kunnan päätöksistä, joissa on käytössä kunnallisvalitus, suuri osa on valituslupa sääntelyn piirissä. Valitusluvan piirissä ovat myös kaava-asiat, joiden voidaan katsoa olevan kunnan jäsenten valitusoikeuden kannalta keskeinen asiaryhmä.

Valtioneuvoston tilaamassa Lapin yliopiston toteuttamassa tutkimushankkeessa (Kuntien ja maakuntien muutoksenhakujärjestelmien kehittäminen, Valtioneuvoston kanslia Helsinki 2019) on selvitetty tulisiko kunnallisvalitusasioissa ottaa käyttöön valituslupamenettely. Tutkimuksen mukaan valituslupamenettelyyn siirtyminen kunnallisvalituksissa olisi perusteltua lainsäädännön yhtenäisyyden vuoksi. Tutkimuksessa todetaan, että tavoitteena on pidetty sitä, että muutoksenhakujärjestelmä hallintoasioissa olisi mahdollisimman selkeä ja johdonmukainen. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että muutoksenhakujärjestelmässä ei olisi eri asiaryhmien kesken muita kuin oikeussuojan tarpeeseen perustuvia eroavuuksia. Oikeussuojan tarpeeseen vaikuttaa asian laadun ohella se, millä tavoin oikeusturvan takeet on turvattu saman asian elinkaaren aikaisemmissa vaiheissa. Tutkimuksessa todetaan valitusluvasta säätämisen kuntalaissa olevan perusteltua monien vastaavantyyppisten asioiden ollessa jo valituslupasääntelyn piirissä. Tutkimuksen mukaan myös tuomioistuimen kunnallisvalitusten pitkähköt käsittelyajat puoltaisivat valitusluvan käyttöönottoa kunnallisasioissa. Tutkimuksessa todetaan, että päätösten täytäntöönpanoa käytännössä vaikeuttaa tilanteen epävarmuus, vaikka päätös kuntalain mukaan voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Edellä mainitussa tutkimushankkeessa on kuvattu niin kutsuttujen kunnallisasioiden (asioiden, joissa muutosta haetaan kuntain perusteella) tilastointia sekä käsittelyä hallinto-oikeuksissa.

Hallinto-oikeudet ovat vuosittain käsitelleet 500—1 000 kunnallisasiaksi tilastoitua asiaa. Vuosina 2014—2018 korkeimpaan hallinto-oikeuteen on saapunut keskimäärin 142 kunnallisasiaa. Valitusten määrä on ollut laskeva. Vuonna 2014 näitä asioita oli 191 ja vuonna 2018 valituksia saapui 92. Vuoden 2018 ratkaisut asiaryhmittäin tarkasteltuna olivat seuraavat: kuntajakoa koskevia asioita oli 1 kappale, kunnan taloutta 12, kunnallisia sääntöjä ja taksoja 2, virkavaalia 11, palvelussuhdeturvaa 31, palkkaus-, työaika ja vuosiloma-asioita 3, muita henkilöstöasioita 7 ja muita kunnallisasioita 54. Suurimmat erilliset asiaryhmät ovat siten olleet virkavaali- ja palvelussuhdeasiat.

Korkein hallinto-oikeus kumoaa tai kumoaa ja palauttaa vuosittain noin 20 kunnallisvalitusasiaa. Näihin ratkaisuihin johtaneita valituksia voidaan kutsua tehokkaiksi valituksiksi. Korkein hallinto-oikeus voi myös muuttamatta valituksen alaisen päätöksen lopputulosta täsmentää jollakin tavalla hallinto-oikeuden tekemän ratkaisun perusteita.

	2014	2015	2016	2017	2018
Siirtyneitä edelliseltä vuodelta	198	206	200	195	131
Saapuneet	191	165	158	104	92
Ratkaistu vuoden aikana	183	172	161	169	120
Muutoksenhaun alaista päätöstä ei muutettu	144 (Ennen vuotta 2015 tilastoissa ei ole eritelty tilanteita, joissa muutoksenhaun alaista päätöstä ei muutettu ja muutoksenhaun alaisen päätöksen lopputulosta ei muutettu toisistaan, vaan nämä muodostivat yhden ryhmän: muutoksenhaun alainen päätös on vahvistettu)	83	89	89	53
Muutoksenhaun alaisen päätöksen lopputulosta ei muutettu		48	36	52	43
Muutoksenhaun alaista	25	23	20	16	11

päätöstä on muutettu					
Päätös on kumottu ja asia palautettu		4	4	1	1
Asia on jätetty tutkimatta tai rauennut	14	14	12 lisäksi yksi poistettu diaarista	11	12
Vireillä vuoden lopussa	206	199	196	130	103
Ratkaistujen asioiden keskimääräinen käsittelyaika, kk	12,8	15.6	13,4	15,3	16,9
Mediaani, kk	14,2	18	12,0	16,2	17,9

Taulukko 1. Kunnallisasiat korkeimmassa hallinto-oikeudessa 2014–2018 (Lähde: korkeimman hallinto-oikeuden vuosikertomukset 2014-2017, Kuntien ja maakuntien muutoksenhakujärjestelmien kehittäminen, Valtioneuvoston kanslia Helsinki 2019 s. 115)

	Vuosi 2017	Vuosi 2018
Ratkaisut	16 kumottu+ 1 kumottu ja palautettu (Yhdessä asiassa valittajina korkeimmassa hallinto-oikeudessa ovat olleet sekä kunta että asianosaistyyppisessä asiassa olevat kuntalaiset. Kyseinen tapaus on taulukossa laskettu mukaan sekä asianosaistyyppiseksi valitukseksi että kunnan tekemäksi valitukseksi kahtena eri asiana).	11 + 1 kumottu ja palautettu
kunnallisasioita	13	9
muita (lähinnä hallintoriita-asioita)	4	3
vuosikirjaratkaisuja	9 (Vuosikirjaratkaisuja 8, mutta 9 asiassa).	3
julkaistut ratkaisut yhteensä	13	4
valittaja KHO:ssa asianosainen	6	2
valittaja KHO:ssa kuntalainen	3	3 (Näistä kahdessa tapauksessa periaatteessa omassa asiassaan).
valittaja KHO:ssa kunta/kuntayhtymä	8	7

Taulukko 2 Tehokkaat valitukset (kumotut sekä kumotut ja palautetut päätökset) korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisukäytännössä tilastollisesti vuosina 2017 ja 2018 (Lähde: Kuntien ja maakuntien muutoksenhakujärjestelmien kehittäminen, Valtioneuvoston kanslia Helsinki 2019 s. 119)

2 Esityksen tavoitteet, toteuttamisvaihtoehdot ja keskeiset ehdotukset

Kuntalakia ehdotetaan muutettavaksi valituslupamenettelyn käyttöön ottamiseksi kunnallisvalituksen käyttöalalla. Ehdotettu muutos jatkaisi hallintolainkäyttöä koskevaa kehitystä. Muutoksenhakujärjestelmä on jo kehittynyt siten, että nykyisin suureen osaan kunnan päätöksistä sovelletaan erityislakien nojalla valituslupamenettelyä. Valituslupamenettely on tullut hallintolainkäytössä pääsäännöksi lain oikeudenkäynnistä hallintoasioissa säätämisen myötä. Valituslupasääntely on tarpeen ottaa kuntalakiin muutoksenhakujärjestelmän selkeyden takia. Kuntalakiin edotetaan otettavaksi myös selkeyttävä säännös kunnan jatkovalitusoikeudesta ja sitä koskevan viranomaisen toimivallan määräytymisestä.

Ehdotus merkitsisi sitä, että poikkeuksista ehdotettuun valituslupasääntelyyn tulisi säätää erikseen. Muuhun lainsäädäntöön sisältyvät muutoksenhakusäännösten yleisviittaukset kuntalakiin merkitsisivät, että sovellettaviksi tulisivat myös säännökset valituslupamenettelystä. Kuntalain muutoksen on tarkoituksenmukaista tulla voimaan saman aikaisesti oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain kanssa, jotta oikeustila on mahdollisimman selkeä.

Kunnan jatkovalituksen tekemisen osalta valitusoikeuden käyttäminen määräytyisi samaan tapaan kuin kunnan puhevallan käyttäminen. Kunnan jatkovalituksesta päättäisi siten kunnanhallitus tai kunnan hallintosäännössä määrätty viranomainen. Viranomaisen jatkovalitusoikeuden perusteisiin sovellettaisiin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain sääntelyä.

Asiaa hallintotuomioistuimessa käsiteltäessä sovellettaisiin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain säännöksiä. Mainitussa laissa on säännökset valitusluvan hakemisesta ja myöntämisestä. Kuntalakiin ei ehdoteta erikseen sääntelyä valitusluvan edellytyksistä. Kuntalaissa olisi mahdollista säätää valitusluvan myöntämisen perusteista yleislain sääntelystä poikkeavasti, jos katsotaan kunnan itsehallinnon näkökulmasta tarpeelliseksi vahvistaa valitusluvan myöntämisen edellytyksiä. Kuntalaissa voitaisiin säätää, että valituslupaa harkittaessa tulisi ottaa huomioon myös erityisenä syynä kunnan itsehallinnon toteutumisen turvaaminen. Sääntelyn yhtenäisyyden vuoksi näin ei kuitenkaan ole tarpeen menetellä, koska korkein hallinto-oikeus arvioidessaan valitusluvan edellytyksiä voi huomioida kunnallisen itsehallinnon näkökulmat oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 111 §:n 4 kohdassa tarkoitettuna muuna painavana syynä.

Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 122 §:n 2 momentin mukaan valitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen ei estä päätöksen täytäntöönpanoa asiassa jossa tarvitaan valituslupa. Täytäntöönpanoon ei lainkohdan mukaan kuitenkaan saa ryhtyä, jos valitus käy täytäntöönpanon johdosta hyödyttömäksi. Kuntalakiin ei ole tarpeen ottaa säännöksiä valitusluvan vaikutuksesta päätöksen täytäntöönpanokelpoisuuteen, koska säännös vastaa tältä osin kuntalain 143§:ää.

3 Esityksen vaikutukset

Ehdotettu valituslupasääntely yhdenmukaistaisi muutoksenhakujärjestelmää. Ehdotettu kuntalain muutos laajentaisi valituslupajärjestelmän pääsäännöksi myös kunnallisvalitukseen. Tämä vaikuttaisi kuntalain nojalla tehtyjen päätösten, etenkin kunnan ja kuntayhtymän yleishallintoon liittyvien sekä kunnan yleiseen toimialaan liittyvien päätösten, muutoksenhakuun. Lisäksi ehdotettu muutos vaikuttaisi sellaisten kunnan viranomaisten päätösten muutoksenhakuun, joita koskevassa erityislaeissa on säädetty tai viitattu kuntalain mukaiseen muutoksenhakuun. Tällai-

sia ovat esimerkiksi kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain (304/2003) nojalla tehdyt päätökset. Viittaus kuntalain mukaiseen muutoksenhakujärjestelmään on esimerkiksi jätelain (646/2011) 137 § 4 momentissa, koskien kunnan jätehuoltomääräysten hyväksymistä, jätetaksaa koskevaa päätöstä sekä kiinteistön haltijan järjestämää jätteenkuljetusta ja kunnan jäteneuvonnan siirtoa yhtiölle koskevia päätöksiä. Valituslupajärjestelmä tulisi käyttöön myös vapaasta sivistystyöstä annetun lain (632/1998), liikuntalain (390/2015), nuorisolain (72/2006), kunnan kulttuuritoiminnasta annetun lain (728/1992) mukaisiin kunnan viranomaisen päätöksiin sekä esimerkiksi pelastuslain (379/2011) mukaiseen alueen pelastustoimen palvelutasopäätökseen ja maksujen suuruutta koskevaan päätökseen. Myös esimerkiksi ympäristöterveydenhuollon alalla elintarvikelain (23/2006) mukaiset valvontasuunnitelmaa, kunnallisia elintarvikemääräyksiä sekä taksaa koskeviin päätöksiin sovelletaan kuntalain mukaista muutoksenhakujärjestelmää samoin kuin tupakkalain (549/16) mukaiseen valvontasuunnitelmaan ja taksaan.

Valituslupajärjestelmän laajentaminen vahvistaisi korkeimman hallinto-oikeuden asemaa ylimpänä hallintotuomioistuimena. Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain esitöissä todetaan, että korkeimman hallinto-oikeuden valituslupajärjestelmän laajentaminen ja oikeudenkäyntimenettelyn tehostuminen niin, että hallintoasioissa saataisiin lainvoimainen päätös nykyistä nopeammin, vähentäisi oikeudellista epävarmuutta hallintoviranomaisten ja hallinto-oikeuksien ratkaistavina olevissa asioissa (HE 29/2018 vp. s .61). Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain esitöissä arvioidaan, että valituslupajärjestelmän laajentamisella on vireillä olevia asioita laaja-alaisempia vaikutuksia oikeussuojaan hallintoasioissa, sillä valituslupajärjestelmä parantaa korkeimman hallinto-oikeuden mahdollisuuksia antaa oikeuskäytäntöä ohjaavia ratkaisuja. Oikeuskäytännön yhtenäisyydestä huolehtiminen kuuluu ylimmän tuomioistuimen keskeisiin tehtäviin. Korkeimman hallinto-oikeuden päätökset ohjaavat käytännössä laajasti sekä hallinto-oikeuksien että hallintoviranomaisten ratkaisukäytäntöä. Korkeimman hallinto-oikeuden ennakkopäätöksistä ilmenevien linjausten pohjalta myös asianosaiset ja heidän asiamiehensä voivat arvioida muutoksenhaun tarvetta hallintopäätöksiin ja sitä, millaisiin seikkoihin valituksen ratkaisemisessa tullaan kiinnittämään huomiota. Korkeimman hallinto-oikeuden valituslupajärjestelmän laajentamisen arvioidaan voivan vaikuttaa lainvoimaisen päätöksen saamista nopeuttavasti varsinkin tapauksissa jossa valituslupaa ei myönnetä (HE 29/2018 vp. s. 62). Vastaavat hallintolainkäyttöä koskeva vaikutukset voidaan arvioida olevan myös ehdotetulla kuntalain muutoksella. Oikeudenkäyntien keston lyhenemisestä voidaan arvioida tulevan säästöjä kunnan viranomaisille ja oikeudenkäynnin osapuolille.

Se, että korkeimpaan hallinto-oikeuteen valittamiselle edellytettäisiin valituslupaa, ei kaventaisi kunnan jäsenten mahdollisuutta valvoa kunnallista päätöksentekoa. Valituslupajärjestelmä ei rajoita oikeutta valittaa hallinto-oikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen, vaan kyse on siitä, missä laajuudessa korkein hallinto-oikeus tutkii tehdyn valituksen. Jos valitusasia kuuluu valituslupajärjestelmän piiriin, korkeimman hallinto-oikeuden on tutkittava, onko asiassa jokin valituslupaperusteista. Valituslupaperusteiden avulla turvataan asianosaisten oikeussuoja silloin, kun asiassa on tarpeen saada ylimmän oikeusasteen ratkaisu.

Edellä nykytilaa koskevassa osassa mainitun tutkimuksen ”Kuntien ja maakuntien muutoksenhakujärjestelmien kehittäminen” mukaan korkein hallinto-oikeus kumoaa tai kumoaa ja palauttaa vuosittain noin 20 kunnallisvalitusasiaa. Esimerkiksi vuonna 2017 korkein hallinto-oikeus kumonnut hallinto-oikeuden ratkaisun 16 tapauksessa. Voidaan arvioida, että näissä tilanteissa on ollut tarpeen saattaa asia korkeimman hallinto-oikeuden tutkittavaksi. Korkein hallinto-oikeus julkaisi näistä 13 joko vuosikirjaratkaisuina, lyhyinä ratkaisutiivistelminä tai muina päätöksinä. Vuonna 2018 julkaistuja ratkaisuja oli vähemmän. Kunnan jäseniä valituksen tekijänä on näissä ratkaisuissa ollut varsin vähän. Sellaisista korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisuista joissa valitus on menestynyt, huomattava osa on julkaistu. Voidaan arvioida, että jatkossa tämän tyyppiset asiat saisivat todennäköisesti valitusluvan.

Valitusluvan mahdollisesti saavien asioiden määrää voidaan arvioida myös korkeimman hallinto-oikeuden nykyisen käytännön pohjalta. Valituslupia myönnetään vuosittain noin 15—20 prosentissa valituslupahakemuksista (HE 29/2018 vp, s. 21, s. 60). Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain esitöissä on arvioitu kyseisessä laissa säädetyn valituslupamenettelyn tehostavan asioiden käsittelyä korkeimmassa hallinto-oikeudesta. Tehostumisen vaikutus olisi esitöiden mukaan noin kymmenellä prosenttia nykyisestä, jos valitusten määrä pysyisi ennallaan ja valituslupa myönnetään noin 15 prosentissa valituslupa-asioista. Mainitussa esityksessä on arvioitu valituslupamenettelyn piiriin tulevan noin 2 000 uutta asiaa vuosittain, joista valituslupahakemus hyväksyttäisiin noin 300 asiassa ja hylättäisiin 1 700 asiassa. Laskennallisen säästön arvioitiin olevan noin 500 000 euroa (HE 29/2018 vp s. 60). Korkeimpaan hallinto-oikeuteen on vuosina 2014—2018 saapunut keskimääräin 142 kunnallisasiaa. Vastaavalla tavalla, mutta vain suuntaa-antavasti arvioituna, kunnallisasioissa valituslupa myönnettäisiin vuosittain 22 asiassa ja ei myönnettäisi 120 asiassa. Esityksellä olisi siten jonkin verran taloudellista vaikutusta korkeimman hallinto-oikeuden osalta, ja esityksellä osaltaan jatkettaisi muiden lakien muutosten tuomaa tehostamiskehitystä.

4 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä valtiovarainministeriössä.

Valtioneuvoston yhteisessä selvitys- ja tutkimustoiminnassa on ollut kunnallisen muutoksenhakujärjestelmän kehittämistarpeita selvittänyt hanke, jota on käsitelty tarkemmin esityksen vaikutuksia koskevassa kohdassa (Kuntien ja maakuntien muutoksenhakujärjestelmien kehittäminen, Valtioneuvoston kanslia Helsinki 2019).

Luonnos hallituksen esitykseksi oli lausunnoilla Lausuntopalvelu.fi:ssä…

Lausuntojen mukaan…

Ehdotus on käsitelty kuntatalouden ja -hallinnon neuvottelukunnassa...

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

142 §. *Jatkovalitus.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että kunnallisvalitukseen ulotettaisiin valituslupamenettely. Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi säännös kunnan jatkovalitusoikeudesta.

Pykälän 1 momentin mukaan jatkovalitus hallinto-oikeudesta korkeimpaan hallinto-oikeuteen edellyttäisi valituslupaa. Valituslupamenettelystä pääsääntönä hallintolainkäyttöasioissa säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 107 §:ssä. Mainitun lain 9 §:n mukaan valituksesta kunnallisen viranomaisen päätöksestä säädetään kuntalaissa. Siten valitusluvan edellyttämisestä kunnallisvalitusasioissa on tarpeen säätää erikseen kuntalaissa. Kuntalaissa ei kuitenkaan säädettäisi erikseen valitusluvan hakemisesta ja myöntämisestä. Kunnallisvalitukseen sovellettaisiin tältä osin 144 §:n nojalla oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettua lakia. Mainitun lain 110 §:n mukaan, jos asiassa tarvitaan valituslupa, valittajan on valituslupaa hakiessaan ilmoitettava 111 §:ssä tarkoitettu peruste, jolla valituslupaa pyydetään, sekä syyt, joiden vuoksi valittaja katsoo, että valitusluvan myöntämiseen on edellä tarkoitettu peruste. Valituslupa on myönnettävä, jos lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa tapauksissa tai oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeätä saattaa asia korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi, asian saattamiseen korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi on erityistä aihetta asiassa tapahtuneen ilmeisen virheen vuoksi tai valitusluvan myöntämiseen on muu painava syy. Korkein hallinto-oikeus voi myöntää valitusluvan myös siten, että se koskee vain osaa muutoksenhaun kohteena olevasta hallintotuomioistuimen päätöksestä.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti, joka koskisi kunnan jatkovalitusoikeutta hallinto-oikeuden päätöksestä. Säännös olisi kuntalaissa uusi. Kunnan jatkovalitusoikeudesta ei ole ollut aiemmin säännöksiä kuntalaissa. Oikeuskäytännössä valitusoikeus on kuitenkin katsottu olevan. Kunnan puhevallan käyttäminen kuuluu pääsääntöisesti kunnanhallituksen toimivaltaan. Momenttiin ehdotetaan kunnan valitusoikeuden osalta viittausta oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain säännöksiin. Lisäksi momenttiin ehdotetaan otettavaksi kunnan viranomaisen jatkovalituksen tekemistä koskevan toimivallan käyttämisestä viittaus kuntalain 39 §:ään.

Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 109 §:n mukaan hallintotuomioistuimen päätökseen saa hakea muutosta valittamalla se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa, ja se jonka valitusoikeudesta laissa erikseen säädetään. Mainitun pykälän mukaan myös alkuperäisen hallintopäätöksen tehneellä viranomaisella on oikeus hakea muutosta valittamalla hallintotuomioistuimen päätökseen, jolla hallintotuomioistuin on kumonnut viranomaisen päätöksen tai muuttanut sitä. Lisäksi viranomaisella on, jos valittaminen on tarpeen viranmaisen valvottavana olevan yleisen edun vuoksi.

Kunnan etua valvoo ja puhevaltaa käyttää kuntalain 39 §:n mukaisesti kunnanhallitus, jollei hallintosäännössä toisin määrätä. Kunnan jatkovalitusoikeutta käyttäisi kunnanhallitus tai hallintosäännössä määrätty viranomainen. Kunnan jatkovalitusoikeudessa kysymys on kunnalle julkisyhteisönä kuuluvasta valitusoikeudesta. Toimivalta olisi kunnanhallituksella, vaikka valituksenalainen päätös olisi sen alaisen viranomaisen kuten lautakunnan tai viranhaltijan tekemä. Kunnan jatkovalitusoikeuden käyttäminen määräytyisi vastaavasti myös liikelaitoksen tekemän päätöksen osalta. Tältä osin ei sovellettaisi liikelaitoksen johtokunnan toimivaltaa koskevaa 67 §:n 3 momentin 3 kohtaa. Kunnan hallintosäännön määräyksillä voidaan delegoida kunnan puhevallan käyttämistä koskevaa toimivaltaa. Kunnanjohtajalla on 41 §:n 3 momentin mukaan oikeus käyttää puhevaltaa kunnanhallituksen puolesta.

Muussa lainsäädännössä voi olla sääntelyä viranomaisen valitusoikeudesta ja puhevallan käyttämisestä, jolloin sovelletaan erityislain säännöksiä.

Kunnan jäsenen ja asianosaisen jatkovalitusoikeus määräytyy nykyiseen tapaan hallinto-oikeuden ratkaisun lopputuloksen mukaan. Jos valituksenalainen päätös on kumottu tai muuttunut jatkovalitusoikeus määräytyy 137 §:n mukaisesti. Jos valitus on hylätty tai jätetty tutkimatta, valitusoikeus on sillä, joka on valittanut hallinto-oikeuteen.

144 §. *Muut säännökset oikaisuvaatimuksesta ja kunnallisvalituksesta.* Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevaa lakia, mutta viittaus hallintolainkäyttölakiin muutettaisiin vastaamaan uutta hallintolainkäyttöä koskevaa lainsäädäntöä. 1 päivänä tammikuuta 2020 voimaan tulevaksi tarkoitetulla oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetulla lailla on kumottu hallintolainkäyttölaki.

Pykälän mukaan oikaisuvaatimukseen ja kunnallisvalitukseen sovellettaisiin muuten, mitä hallintolaissa ja laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa säädetään. Kuntalaissa ei siten ole tarpeen erikseen säätää mainituissa yleislaeissa säädettyjä asioita. Asiaa hallintotuomioistuimessa käsiteltäessä sovelletaan oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain säännöksiä. Esimerkiksi valituksen muotoa, sisältöä, valituskirjelmää ja muuta valituksen tekemistä koskevat säännökset ovat mainitussa laissa. Myös valitusluvan hakemisesta ja myöntämisestä säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

2 Voimaantulo

Ehdotettu kuntalain muutos on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2020. Muutoksenhakujärjestelmän selkeyden takia lain on tarkoitus tulla voimaan samaan aikaan oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain kanssa. Tämän lain voimaantulon jälkeen annettavaan hallinto-oikeuden päätökseen saisi hakea valittamalla muutosta vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntäisi valitusluvan. Ennen lain voimaantuloa tehtyyn hallinto-oikeuden päätökseen sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta kuntalain 142 §:n 1 momenttia. Muutoksenhakuun lain voimaan tulon jälkeen tehtyyn hallinto-oikeuden päätökseen sovellettaisiin siten valituslupasääntelyä siinäkin tapauksessa, että kunnan tai kuntayhtymän valituksenalainen päätös olisi tehty ennen lain voimaantuloa. Myös jos muutoksenhakutuomioistuin kumoaisi päätöksen, ja palauttaa asian kokonaisuudessaan uudelleen käsiteltäväksi, sovellettaisiin tämän lain säännöksiä valituslupamenettelystä.

3 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Esityksen kannalta keskeiset perustuslain säännökset ovat perustuslain 14 § (osallistumisoikeudet), 21 § (oikeusturva) ja 121 § (kunnallinen itsehallinto).

Kuntien hallinnon yleisistä perusteista säädetään perustuslain 121 §:n 2 momentin mukaan lailla. Kuntien hallinnon yleistä perusteista ja asukkaiden osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksista säädetään kuntalaissa. Oikeusturvasta säädetään perustuslain 21 §:n 1 momentissa. Jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Käsittelyn julkisuus sekä oikeus tulla kuulluksi, saada perusteltu päätös ja hakea muutosta samoin kuin muut oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeet turvataan lailla. Perustuslain 14 §:n 4 momentin mukaan julkisen vallan tehtävänä on edistää yksilön mahdollisuuksia osallistua yhteiskunnalliseen toimintaan ja vaikuttaa häntä itseään koskevaan päätöksentekoon.

Perustuslakivaliokunta ei ole uusimassa lausuntokäytännössään ole pitänyt valituslupajärjestelmää perustuslain 21 §:n vastaisena. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään arvioinut valituslupamenettelyn kehitystä erityislainsäädäntöön ehdotettujen valituslupasäännösten säätämisen yhteydessä. Perustuslakivaliokunta on myös arvioinut valituslupasääntelyn ottamista hallintolainkäyttöä koskevaan yleislakiin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain säätämisen yhteydessä. Perustuslakivaliokunnan mielestä lakiin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa ehdotetulle kattavalle valituslupajärjestelmälle hallinto-oikeuden ratkaisuista korkeimpaan hallinto-oikeuteen oli painavia hallintolainkäytön tehostamiseen ja korkeimman oikeuden ennakkopäätösroolin vahvistamiseen liittyviä perusteita. Lausunnossa todettiin, että valituslupajärjestelmässä ei ole kyse uudentyyppisestä sääntelystä, vaan pikemminkin jo toteutuneen kehityksen tunnustamisesta myös periaatteellisesti ja eri asiaryhmien valitusten yhdenmukaisesta kohtelusta. Perustuslakivaliokunnan uudempaa, vuodesta 2012 noudattamaa tulkintalinjaa edelleen kehittäen valitusluvan asettamista pääsäännöksi voidaan perustuslain 21 §:n estämättä pitää mahdollisena ja perusteltuna. (PeVL 50/2018 vp ja siinä viitatut lausunnot).

Perustuslakivaliokunta tarkisti aiemman lausuntokäytäntönsä mukaista pidättyvää kantaansa valituslupajärjestelmään hallintolainkäytössä lausunnossaan PeVL 32/2012 vp. Valiokunta korosti, että hallinto-oikeudellista muutoksenhakujärjestelmää on syytä arvioida kokonaisuutena, josta valitusmahdollisuus korkeimpaan hallinto-oikeuteen muodostaa yhden osan. Valiokunta kiinnitti huomiota hallintoasioiden käsittelyssä ja muutoksenhakujärjestelmässä tapahtuneeseen kehitykseen. Yhä useammassa asiaryhmässä oli käytössä oikaisuvaatimusmenettely, jonka asemaa oikeussuojakeinona oli vahvistettu muun muassa lisäämällä sitä koskevat yleissäännökset hallintolain 7 a lukuun. Perustuslain 21 §:n kannalta asiaa tarkasteltaessa keskeistä on varmistua siitä, että muutoksenhakujärjestelmä kokonaisuutena turvaa sekä oikeusturvan saatavuuden ja riittävyyden sekä asian käsittelyn niin joutuisasti kuin se on oikeusturvavaatimuksen valossa mahdollista. Järjestelmän soveltamisen tulee valiokunnan mukaan kaikissa asiaryhmissä perustua yhtenäiseen ja johdonmukaiseen arvioon perustellun oikeussuojan tarpeesta. Tällöin on tarkasteltava etenkin sitä, turvaavatko korkeinta hallinto-oikeutta edeltävät muutoksenhakujärjestelyt kyseisessä asiaryhmässä asian laadun ja merkittävyyden edellyttämät oikeusturvatakeet. Merkitystä on myös sillä, riittääkö korkeimman hallinto-oikeuden velvollisuus tai mahdollisuus valitusluvan myöntämiseen laissa säädettyjen perusteiden täyttyessä turvaamaan oikeusturvan saatavuuden kyseisessä asiaryhmässä. Myönteisissä tapauksissa valituslupajärjestelmän soveltaminen on perustuslain 21 §:n valossa yleensä perusteltua (PeVL 50/2018 s.5, PeVL 32/2012 vp, s. 3).

Perustuslakivaliokunta on myös aiemmin katsonut mahdolliseksi laajentaa niiden asiaryhmien piiriä, joissa valitus hallinto-oikeudesta korkeimpaan hallinto-oikeuteen edellyttää valitusluvan myöntämistä. Valiokunta on todennut myös, etteivät asian laatu tai merkittävyys välttämättä edellytä pääsyä korkeimpaan hallinto-oikeuteen ilman valituslupaa kaikissa sellaisissakaan asiaryhmissä, joihin valitusvaiheessa useimmin liittyy vaativia oikeuskysymyksiä tai jotka ovat yleensä asianosaisen tai yhteiskunnan kannalta erityisen merkittäviä tai laaja-alaisia (PeVL 50/2018 s. 5 ja siinä viitatut lausunnot).

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään arvioinut ja pitänyt perusteltuna korkeimman hallinto-oikeuden aseman kehitystä ylimmän asteen linjaratkaisuin ohjaavan tuomioistuimen suuntaan. Tämä edellytti valiokunnan mukaan kuitenkin osaltaan myös korkeinta hallinto-oikeutta edeltävän muutoksenhakujärjestelmän kehittämistä johdonmukaisesti. Perustuslain ylimpien tuomioistuinten tehtäviä koskevasta 99 §:stä tai oikeusturvan takaavasta 21 §:stä sen paremmin kuin kansainvälisistä ihmisoikeussopimuksistakaan ei valiokunnan mielestä ole johtunut estettä tällaiselle kehitykselle Perustuslakivaliokunta piti oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettua lakia koskevassa lausunnossaan korkeimman hallinto-oikeuden ennakkopäätösroolia

korostavaa tavoitetta oikeusturvan toteutumisen ja yhdenvertaisuuden edistämisen kannalta tärkeänä ja siten perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävänä perusteena ehdotetulle muutoksenhakuoikeuden kavennukselle (PeVL 50/2018 s.5-6, PeVL 32/2012 vp, s. 4).

Arvioitaessa valituslupajärjestelmän perustuslainmukaisuutta on perustuslakivaliokunnan mielestä otettava huomioon, että valitusluvan asettamisessa valituksen edellytykseksi on kyse siitä, missä laajuudessa korkein hallinto-oikeus tutkii valituksen. Se ei merkitse niin pitkälle menevää rajoitusta muutoksenhakuoikeuteen kuin varsinaiset valituskiellot. Toiseksi on otettava huomioon, että valitusluvan ehtojen täyttyessä korkeimman hallinto-oikeuden on myönnettävä valituslupa. Valitusluvan myöntämisen perusteet eivät rajoitu ennakkopäätösperusteeseen, vaan lupa on myönnettävä myös asiassa tapahtuneen ilmeisen virheen vuoksi tai jos valitusluvan myöntämiseen on muu painava syy. Tämä sääntely merkitsee sitä, että oikeusturvaelementti on vahvasti mukana myös ehdotetussa hallinto-oikeudellisessa valituslupajärjestelmässä (PeVL 50/2018 s. 6).

Ehdotettu valituslupamenettelyn ulottaminen kuntalain mukaiseen muutoksenhakujärjestelmään jatkaisi edellä kuvattua hallintolainkäytön kehitystä sekä korkeimman hallinto-oikeuden aseman kehitystä ennakkopäätöstuomioistuimeksi. Muutos olisi tarpeen muutoksenhakujärjestelmän selkeyden ja eri asiaryhmien samanlaisen käsittelyn kannalta. Muutos merkitsisi sitä, että mikäli valituslupamenettelystä poikettaisiin, tulisi siitä säätää erikseen erityislainsäädännössä. Valituslupajärjestelmän ulottamisella koskemaan myös kunnallisvalituksen käyttöalaa voidaan katsoa olevan vastaavia käsittelyn joutuisuutta sekä oikeudenkäynnin viivytyksettömyyttä vahvistavia vaikutuksia kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain säätämisen yhteydessä on todettu. Sääntelyn voidaan katsoa vahvistavan kunnallisvalituksen käyttöalalla oikeusturvaa korkeimman oikeuden ennakkoratkaisuroolin vahvistuessa.

Kuntalakiin ehdotettu valituslupasääntely ei rajoita perustuslain 21 §:n 1 momentissa jokaiselle turvattua oikeutta saada asiansa käsitellyksi tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa tai oikeutta saada oikeuksia ja velvollisuuksia koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Kunnan viranomaisen päätöksestä valittamista hallinto-oikeuteen ei rajoiteta. Valituslupasääntely ei vaikuta oikeuteen valittaa hallinto-oikeuden päätöksestä, vaan siihen, missä laajuudessa jatkovalitus tutkitaan tuomioistuimessa. Valitusluvan hakemisesta ja myöntämisestä noudatettaisiin myös kunnallisvalituksen osalta oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettua lakia. Korkein hallinto-oikeus ei jatkossa tutkisi kunnallisvalituksen alalla kaikkia hallinto-oikeuden päätöksiä koskevia muutoksenhakemuksia täydessä laajuudessa. Jos laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa säädetty valituslupaperuste on olemassa, korkeimman hallinto-oikeuden on myönnettävä valituslupa.

Kunnallisvalituksen saa tehdä asianosainen eli se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa, sekä myös kunnan jäsen. Kunnan jäsen on henkilö, jonka kotikunta kyseinen kunta on ja yhteisö ja säätiö, jonka kotipaikka on kunnassa sekä se, joka omistaa tai hallitsee kiinteää omaisuutta kunnassa. Kunnallisvalituksen erityispiirre on, että jokainen kunnan jäsen voi valvoa kunnallisen päätöksenteon oikeellisuutta valitusoikeuden kautta. Kuntalain mukaisessa muutoksenhakujärjestelmässä muutoksenhakumahdollisuutta edeltää oikaisuvaatimusvaihe valtuuston päätöksiä lukuun ottamatta. Kuntalain mukaista kokonaisuutta arvioitaessa voidaan todeta, että lain oikaisuvaatimusta koskeva sääntely lisää päätöksen asianosaisten oikeusturvaa esimerkiksi koskien viranhakua koskevaa kunnan päätöksentekoa. Myös oikaisuvaatimuksen voi tehdä myös kunnan jäsenen, jolla ei ole asianosaisasemaa. Oikaisuvaatimus voidaan tehdä sekä tarkoituksenmukaisuus että laillisuusperusteella. Kuntalain viestintää koskeva sääntely, julkisuuslain sääntely sekä kunnan jäsenten ja palvelunkäyttäjien osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuksia turvaavat kuntalain säännökset li-

säävät kunnan jäsenen tiedonsaantia ja vaikutusmahdollisuuksia kunnan päätöksentekoon. Tämän sääntelyn voidaan katsoa kokonaisuutena turvaavan kunnan jäsenten kunnan toimintaan kohdistuvaa valvontaa. Viestintä sekä osallistuminen ja vaikuttaminen kunnan toimintaan vähentävät tarvetta hakea jälkikäteen oikeusturvaa ja valvoa kunnan päätöksentekoa muutoksenhaun kautta.

Esityksessä ehdotetaan myös kunnan viranomaisen jatkovalitusoikeutta koskevaa sääntelyä. Ehdotus merkitsisi muutosta nykyiseen sääntelyyn, koska kuntalaissa ei ole säännöksiä jatkovalitusoikeudesta, vaan oikeus on perustunut vakiintuneeseen oikeuskäytäntöön. Ehdotettu sääntely ei siten muuttaisi vallitsevaa oikeustilaa. Kunnan jatkovalitusoikeudessa kysymys on kunnalle julkisyhteisönä kuuluvasta valitusoikeudesta, jonka merkitystä korostaa kunnan itsehallinnollinen asema. Ehdotettu muutos on tarpeen sääntelyn selkeyden vuoksi, koska laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa on säädetty valitusoikeudesta hallintotuomioistuimen päätöksestä. Laissa on myös tarpeen säätää kuinka kunnan viranomaisen toimivalta jatkovalituksen tekemisestä määräytyisi. Viranomaisen toimintaa sitovat hyvän hallinnon vaatimukset myös oikeudenkäynnissä. Kunnan viranomaisen valitusoikeus turvaa oikeuskäytännön tasapainoisen kehittymisen, koska korkein hallinto-oikeus voisi myöntää valitusluvan myös tilanteessa jossa hallinto-oikeus on ratkaissut asian yksityisen asianosaisen eduksi. Perustuslakivaliokunta ei aikaisemmassa käytännössään ole pitänyt valtiosääntöoikeudellisesti ongelmallisena sellaista viranomaisen valitusoikeutta, johon liittyy myös viranomaisen valitusta koskeva kattava valituslupavaatimus. Perustuslakivaliokunta arvioi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 109 § :n 2 momentin viranomaisen muutoksenhakuoikeutta koskevan sääntelyn olevan sen yleisestä luonteesta huolimatta mahdollinen perustuslain 21 §:n asianmukaisen tuomioistuinmenettelyn kannalta (PeVL 50/2018 vp s. 7). Ehdotettu kuntalain sääntely täydentää kunnan muutoksenhakuoikeuden käyttämisen osalta edellä mainittua yleislain sääntelyä, joten sitä voidaan arvioida vastaavalla tavalla suhteessa perustuslain 21 §:ään.

Hallituksen käsityksen mukaan lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä. Hallituksen käsityksen mukaan esitys olisi kuitenkin sen merkityksen vuoksi tarpeen saattaa eduskunnan perustuslakivaliokunnan käsiteltäväksi.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

kuntalain 142 ja 144 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kuntalain (410/2015) 142 ja 144 § seuraavasti:

142 §

Jatkovalitus

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Kunnan, kuntayhtymän tai asianomaisten kuntien on viipymättä julkaistava ilmoitus päätöksestä yleisessä tietoverkossa, jollei salassapitoa koskevista säännöksistä muuta johdu Päätöksen sisältämät henkilötiedot on poistettava tietoverkosta valitusajan päättyessä.

Valitusaika luetaan siitä, kun ilmoitus päätöksestä on julkaistu. Jos päätös on annettu asianosaiselle erikseen tiedoksi, valitusaika luetaan kuitenkin tiedoksisaannista.

Kunnan valitusoikeuteen hallinto-oikeuden päätöksestä sovelletaan mitä oikeudenkäynnissä hallintoasioissa annetun lain (/) 109 §:ssä säädetään. Toimivallasta kunnan valitusoikeuden käyttämiseen sovelletaan mitä kunnan puhevallan käyttämisestä säädetään tämän lain 39 §:ssä.

144 §

Muut säännökset oikaisuvaatimuksesta ja kunnallisvalituksesta

Oikaisuvaatimukseen ja kunnallisvalitukseen sovelletaan muuten, mitä hallintolaissa ja laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa säädetään.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Muutoksenhaussa ennen tämän lain voimaantuloa tehtyyn hallinto-oikeuden päätökseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta 142 §:ää.

———

Helsingissä päivänä kuuta 20

Pääministeri

xx

Ministeri xx

Liite
Rinnakkaisteksti

Laki

kuntalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kuntalain (410/2015) 142 ja 144 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
142 §	142 §
Jatkovalitus	*Jatkovalitus*
Hallinto-oikeuden päätöksestä saa valittaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Kunnan, kuntayhtymän tai asianomaisten kuntien on viipymättä julkaistava ilmoitus päätöksestä yleisessä tietoverkossa, jollei salassapitoa koskevista säännöksistä muuta johdu. Päätöksen sisältämät henkilötiedot on poistettava tietoverkosta valitusajan päättyessä.	Hallinto-oikeuden *päätökseen saa hakea muutosta valittamalla* korkeimpaan hallinto-oikeuteen, *jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.* Kunnan, kuntayhtymän tai asianomaisten kuntien on viipymättä julkaistava ilmoitus päätöksestä yleisessä tietoverkossa, jollei salassapitoa koskevista säännöksistä muuta johdu Päätöksen sisältämät henkilötiedot on poistettava tietoverkosta valitusajan päättyessä.
Valitusaika luetaan siitä, kun ilmoitus päätöksestä on julkaistu. Jos päätös on annettu asianosaiselle erikseen tiedoksi, valitusaika luetaan kuitenkin tiedoksisaannista.	Valitusaika luetaan siitä, kun ilmoitus päätöksestä on julkaistu. Jos päätös on annettu asianosaiselle erikseen tiedoksi, valitusaika luetaan kuitenkin tiedoksisaannista.
	Kunnan valitusoikeuteen hallinto-oikeuden päätöksestä sovelletaan mitä oikeudenkäynnissä hallintoasioissa annetun lain (/) 109 §:ssä säädetään. Toimivallasta kunnan valitusoikeuden käyttämiseen sovelletaan mitä kunnan puhevallan käyttämisestä säädetään tämän lain 39 §:ssä.

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
144 §	144 §
Muut säännökset oikaisuvaatimuksesta ja kunnallisvalituksesta	*Muut säännökset oikaisuvaatimuksesta ja kunnallisvalituksesta*
Oikaisuvaatimukseen ja kunnallisvalitukseen sovelletaan muuten, mitä hallintolaissa ja hallintolainkäyttölaissa säädetään.	Oikaisuvaatimukseen ja kunnallisvalitukseen sovelletaan muuten, mitä hallintolaissa ja *laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa* säädetään.
	_____
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . *Muutoksenhaussa ennen tämän lain voimaantuloa tehtyyn hallinto-oikeuden päätökseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta 142 §:ää.*

_____

8 § Option käyttö työ- ja toimintakyvyn kartoituksien hankinnassa työllisyyspalveluiden asiakkaille

VD/7903/02.08.00.00/2017

JN/TS/SS/MT/NJ

Vantaan kaupungin työllisyyspalvelut järjesti syksyllä 2017 tarjouskilpailun työ- ja toimintakyvyn arviointien ostamisesta työllisyyspalveluiden asiakkaille ajalle 1.1.2018-31.12.2019. Sopimuskauteen sisältyy optiovuodet 2020 ja 2021, joiden käyttöönotosta tilaaja tekee päätöksen vuosikohtaisesti. Tilaajan on ilmoitettava option käyttöönotosta viimeistään kolme kuukautta ennen sopimuskauden päättymistä.

Kaupunginhallitus 11.12.2017 § 14 valitsi työllisyyspalveluiden työ- ja toimintakyvyn kartoitusten sopimustoimittajaksi KK-Verve Oy:n.

Hankinnan arvo optioineen on yhteensä enintään 200 000 euroa (alv 0%). Tilaaja ei ole sitoutunut tiettyyn hankintamäärään, vaan hankkii sopimuksen kohteena olevia palveluita tarpeen mukaisesti.

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 8

Asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään jatkaa työ- ja toimintakyvyn arviointien hankintasopimusta kaupunginhallituksen 11.12.2017 § 14 valitseman sopimustoimittajan KK-Verve Oy:n kanssa yhdellä optiovuodella ajalla 1.1.2020–31.12.2020.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: asukaspalvelut / työllisyyspalvelut

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
Asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtaja Jaakko Niinistö; työllisyyspalvelujen johtaja Timo Saari, puh. 043 827 1061 (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

9 § Vastaus Vihreän valtuustoryhmän ja 29 muun valtuutetun aloitteeseen erityisluokanopettajien saatavuudesta ja pysyvyydestä

VD/2169/00.02.00.03/2019

EL-H/IK/NJ

Vihreä valtuustoryhmä ja 29 muuta valtuutettua jättivät seuraavan hallintosäännön mukaisen valtuustoaloitteen:

”ERITYISLUOKANOPETTAJIEN SAATAVUUS JA PYSYVYYS

Perusopetuksen erityisluokilla ja pienryhmissä opiskelee erityisen tuen oppilaita, joiden tuki mahdollistuu paremmin pienemmässä ryhmässä erityisluokanopettajan ollessa vastuussa opetuksesta. Näillä oppilailla voi olla esimerkiksi tunne-elämän ja käyttäytymisen haasteita, neuropsykiatrisia häiriöitä, kehitysviivästymää tai laajoja oppimisen vaikeuksia.

Erityisopettajista on valtakunnallisesti pulaa. Vantaalla on 130 perusopetuksen erityisluokanopettajan tehtävää. Ilman muodollista kelpoisuutta on 23 % eli 30 hlöä. Heistä 3 hlöllä on jokin muu opettajankelpoisuus. 27 hlöllä ei siten ole mitään opettajan kelpoisuutta.

Pula pätevistä erityisluokanopettajista vaikuttaa väistämättä opetuksen ja kasvatuksen laatuun ja tätä kautta vantaalaisten erityisluokilla opiskelevien lasten oppimiseen, kehitykseen ja tulevaisuuteen. Sivistystoimen mukaan vuosina 2013-2015 toteutetut poikkeuskoulutukset, joissa Vantaa koulutti omia luokan- ja aineenopettajia erityis- ja erityisluokanopettajiksi, vaikuttivat positiivisesti erityisopettajien määrään. Vantaa on maksanut lisää kokonaispalkkauksessa vuodesta 2009 lähtien erityisluokan- ja erityisopettajille, mikäli heillä on kelpoisuus virkaan, houkutellakseen heitä Vantaalle. Lisä on tällä hetkellä 171,28 e/kk.

Palkkaus on vain yksi työssä pysymiseen vaikuttava tekijä. Usean opettajan mukaan enemmän vaikuttavat työhön saatu tuki, kuten avustajaresurssit, johtamiskulttuuri sekä opiskeluhuollon mahdollisuudet tukea luokkaa esim. haastavissa ryhmätilanteissa.

Me allekirjoittaneet vaadimme, että kaupunki valmistelee selkeät ja konkreettiset suunnitelmat siihen, millä toimenpiteillä ja missä aikataulussa erityisluokanopettajien vakanssit saadaan täytettyä pätevillä työntekijöillä. Haluamme myös suunnitelmat siihen, miten nykyiset, pätevät erityisluokanopettajat saadaan pysymään Vantaalla. Vantaan tulisi myös selvittää uudelleen mahdollisuuksia pätevöitymisopintoihin.”

Kaupunginvaltuuston 4.3.2019 § 21

Päätös:
Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

———

Sivistystoimen toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Tällä hetkellä (8/2019) Vantaalla työskentelee 146 päätoimista **erityisopettajaa**. Heistä päteviä kyseiseen tehtävään on 93%, jonkin muu opettajankelpoisuuden omaavia on 4% ja vailla opettajankelpoisuutta on 3%.

Tällä hetkellä (8/2019) Vantaalla työskentelee 188 päätoimista **erityisluokanopettajaa.** Heistä päteviä kyseiseen tehtävään on 71%, jonkin muun opettajankelpoisuuden omaavia on 7% ja vailla opettajankoulutusta on 22%.

Tilanne **erityisluokanopettajien** pätevyyden osalta on parantunut merkittävästi vuodesta 2011, jolloin muodollisesti kelpoisia erityisluokanopettajia oli vain 45%, jonkin muu opettajakelpoisuuden omaavia oli 10% ja vailla opettajakoulutusta oli 45%.

Erityisopettajien ja erityisluokanopettajien lähtövaihtuvuus viroista ei ole merkittävää. Sen sijaan määräaikaisissa tehtävissä vaihtuvuus on luonnollisesti suurta.

Kolmiportaisen tuen selvitys sekä Karvin valtakunnallinen 1. ja 2. luokan äidinkielen arvioinnin Vantaan otos osoittivat, että perusopetuksen järjestämisessä tulisi panostaa erityisesti tehostettuun tukeen. Sen sijaan erityisen tuen oppilaat ja heidän huoltajansa kokivat usein tuen riittävänä.

Tällä hetkellä erityisopettajille ja erityisluokanopettajille maksetaan järjestelyvaraerien pohjalta ns. Vantaa-lisää 200€/kk. Mikäli Vantaalla virassa oleva opettaja hakeutuu erityisluokanopettajan koulutukseen, hänelle myönnetään 3kk pituinen palkallinen virkavapaa opiskeluja varten.

Perusopetuksessa seurataan jatkuvasti henkilöstön kelpoisuuksia. Mikäli jo pätevyyksien nousujohteinen trendi alkaa merkittävästi laskea, voidaan harkita vuosien 2013 – 2015 kaltaista Vantaan kaupungille rakennettua pätevöitymiskoulutusohjelmaa. Koulutustarpeen arviointi sijoittuu seuraavan strategiakauden taitokseen lukuvuonna 2021-2022. Lukuvuosina 2019-20 ja 2020-2021 panostetaan kolmiportaisen tuen kehittämiseen ja osaamisen lisäämiseen erityisesti aineopettajien osalta.

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 9

Sivistystoimen apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Vihreälle valtuustoryhmälle ja 29 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle sivistystoimen toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti palauttaa asia valmisteluun.

Liite:
- Vihreän valtuustoryhmän ja 29 muun valtuutetun aloite erityisluokanopettajien saatavuudesta ja pysyvyydestä

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia, esitys valtuustoon

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
perusopetuksen johtaja Ilkka Kalo, puh. 040 707 1115, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

VALTUUSTOALOITE

Vantaan Kaupunginvaltuuston kokous 4.3.2019

ERITYISLUOKANOPETTAJIEN SAATAVUUS JA PYSYVYYS

Perusopetuksen erityisluokilla ja pienryhmissä opiskelee erityisen tuen oppilaita, joiden tuki mahdollistuu paremmin pienemmässä ryhmässä erityisluokanopettajan ollessa vastuussa opetuksesta. Näillä oppilailla voi olla esimerkiksi tunne-elämän ja käyttäytymisen haasteita, neuropsykiatrisia häiriöitä, kehitysviivästymää tai laajoja oppimisen vaikeuksia.

Erityisopettajista on valtakunnallisesti pulaa. Vantaalla on 130 perusopetuksen erityisluokanopettajan tehtävää. Ilman muodollista kelpoisuutta on 23 % eli 30 hlöä. Heistä 3 hlöllä on jokin muu opettajankelpoisuus. 27 hlöllä ei siten ole mitään opettajan kelpoisuutta.

Pula pätevistä erityisluokanopettajista vaikuttaa väistämättä opetuksen ja kasvatuksen laatuun ja tätä kautta vantaalaisten erityisluokilla opiskelevien lasten oppimiseen, kehitykseen ja tulevaisuuteen.

Sivistystoimen mukaan vuosina 2013-2015 toteutetut poikkeuskoulutukset, joissa Vantaa koulutti omia luokan- ja aineenopettajia erityis- ja erityisluokanopettajiksi, vaikuttivat positiivisesti erityisopettajien määrään. Vantaa on maksanut lisää kokonaispalkkauksessa vuodesta 2009 lähtien erityisluokan- ja erityisopettajille, mikäli heillä on kelpoisuus virkaan, houkutellakseen heitä Vantaalle. Lisä on tällä hetkellä 171,28 e/kk.

Palkkaus on vain yksi työssä pysymiseen vaikuttava tekijä. Usean opettajan mukaan enemmän vaikuttavat työhön saatu tuki, kuten avustajaresurssit, johtamiskulttuuri sekä opiskeluhuollon mahdollisuudet tukea luokkaa esim. haastavissa ryhmätilanteissa.

Me allekirjoittaneet vaadimme, että kaupunki valmistelee selkeät ja konkreettiset suunnitelmat siihen, millä toimenpiteillä ja missä aikataulussa erityisluokanopettajien vakanssit saadaan täytettyä pätevillä työntekijöillä. Haluamme myös suunnitelmat siihen, miten nykyiset, pätevät erityisluokanopettajat saadaan pysymään Vantaalla. Vantaan tulisi myös selvittää uudelleen mahdollisuuksia pätevöitymisopintoihin.

Vihreä valtuustoryhmä

vihr. valtuustoryhmä + 28 29

sekä

1. _____
Antero Eerola

2. _____

3. _____

4. _____
Jussi Saramo

5. _____

6. _____
Päivi Laakso

7. Salla Lindblad-Talo

8. Sirkka-Liisa Kähärä

9. Jukka Mölsä

10. JOUKO SÄÄSKILAHTI

11. Minna Räsänen

12. JUHA MALMI

13. Aadan Ibrahim

14. MIKA KASONEN

15. JARNO ESKELINEN

16. KIRA MÄKILÄINE

17. Sade Tahvanainen

18. TANJA VAHVELAINEN

19. RANDIR SODHI

20. MARKUS LYYRA

21. Jaana Heiskanen

22. JENNI CHEN-YE

23. Tarja Eklund
TARJA EKLUND

24.

25. Fuyaal Abdi

26. Niilo Kärki

27. ULLA KAUKOLA

28.

29. TIINA TUOMELA

30.

31. TIMO AUVINEN

32.

33. KAI-ARI LUNDELL

34.

35. SIRI AHOMAS
(ROHKANEN KIROILTA PUOLESTA)

36.

37.

38.

10 § **Lausunto Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2020 - 2022**

VD/5319/00.04.03/2019

HP/HW/NJ

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) pyytää perussopimuksensa mukaisesti lausuntoa 31.8.2019 mennessä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän taloussuunnitelmaehdotuksesta 2020-2022. Kuntayhtymällä on oltava taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle vuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Jäsenkuntien antamat lausunnot on liitettävä yhtymäkokoukselle annettavaan talousarvioehdotukseen.
Lausuntoa pyydetään:
a) strategiasuunnitelmasta,
b) liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,
c) kuntaosuuksien tasosta,
d) lipputulotavoitteesta TTS-kaudella,
e) tarkastusmaksun korottamisesta, sekä
f) kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä tai alijäämän takaisin maksamisesta suunnitelmakaudella 2020-2022.

Tekninen lautakunta 20.8.2019 § 7

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle liitteen mukaisen lausunnon antamista HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2020 – 2022.

Käsittely: Lautakunta lisäsi lausuntoon kohdan HSL:n tulisi kehittää viestinnän tavoittavuutta ja parantaa vuorovaikutusta asiakkaiden kanssa nykyistä laajempia kanavia, kuten paikallislehtiä hyödyntäen. Kohta lisättiin ennen kappaletta Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.
———

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 10

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupungin johtajan esitys:
Päätetään antaa liitteen mukainen lausunto HSL:n toiminta ja taloussuunnitelmasta 2020–2022.
Käsittely:
Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsenet Sakari Rokkanen ja kaupunginvaltuuston toinen varapuheenjohtaja Sirpa Kauppinen poistuivat yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Merkittiin, että apulaiskaupunginjohtaja muutti esitystä siten, että liitteenä olevan lausunnon neljännen sivun, kappaleen Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset loppuun lisätään sanat *huomioiden poikittaisliikenteen*: ”Vantaan kaupunki esittääkin, että HSL tarkistaa ja tarvittaessa uudistaa linjastosuunnitelmat myös muille Vantaan alueille *huomioiden poikittaisliikenteen*.”
Päätös:

Hyväksyttiin muutettu esitys.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2020 - 2022
- HSL:n alustava toiminta ja taloussuunnitelma 2020- 2022/Lausuntopyyntö jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2020 – 2022

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 0400417436, suunnittelupäällikkö Markus Holm, puh. 0438270942, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Alustava Toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022

Talousarvio vuodelle 2020
Taloussuunnitelma vuosille 2021-2022

HSL:n hallitus 14.6.2019

HSL Helsingin seudun liikenne

VISIO 2030:

Kestävällä liikkumisella sujuva arki ja maailman toimivin kaupunkiseutu.



Tarjoamme houkuttelevan ja tehokkaan joukkoliikenteen sekä kehitämme yhteistyössä toimivaa liikkumisen kokonaisuutta.

HSL HRT

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Ilmari Mäkinen, osastonjohtaja
Maarit Hauskamaa, talouspäällikkö
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Sisällysluettelo

1 HSL - jo 10 vuotta Helsingin seutua kehittämässä 2
1.1 Strategia 2018-2021 3
1.2 Lausuntopyyntö jäsenkunnille 5
2 Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2020-2022 6
2.1 Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet 8
2.2 Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa 9
2.3 Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävään liikennepolitiikkaan 11
2.4 Olemme mukana luomassa toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä 13
2.5 Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin 14
2.6 Olemme aktiivinen toimija kehittyvässä liikennepalvelukentässä 16
3 Yleisperustelut 18
3.1 Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö 18
3.2 Organisaatiorakenne ja henkilöstö 20
3.3 Sisäinen valvonta ja riskienhallinta 21
4 Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa 23
4.1 Talousarvion sitovuus 23
4.2 Toimintatulot 23
4.2.1 Lipputulot 24
4.2.2 Kuntaosuudet 25
4.2.3 Muut tulot 26
4.3 Toimintamenot 27
4.3.1 Palvelujen ostomenot 27
4.3.2 Henkilöstömenot 32
4.3.3 Muut toimintamenot 32
4.4 Rahoitustuotot ja -kulut 33
5 Investoinnit ja poistot 34

Liitteet:
Liite 1: Tuloslaskelma 2018-2022
Liite 2: Rahoituslaskelma 2018-2022
Liite 3: Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022
Liite 4: Kuntaosuuslaskelmat ja kuntaosuuksien laskentaperusteet
Liite 5: Dokumentissa käytetyt lyhenteet

1 HSL - jo 10 vuotta Helsingin seutua kehittämässä

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä aloitti toimintansa 1.1.2010. HSL:stä on kehittynyt kuluneena kymmenenä toimintavuotena merkittävä Helsingin seudun liikennepoliittinen toimija. Tätä tehtävää olemme toteuttaneet etenkin maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnitelmilla, joita olemme laatineet yhdessä seudun kuntien ja valtion kanssa. Oma osuutemme suunnitelmassa on ollut liikenne. Näiden pitkäjänteisten suunnitelmien tavoitteena on tehdä Helsingin seudusta elinvoimainen, vähäpäästöinen, houkutteleva ja hyvinvoiva.

HSL:n tilaaman liikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet yhtäjaksoisesti toimintamme alusta lähtien. Vuonna 2010 joukkoliikenteen nousuja tehtiin alueellamme vajaat 327 miljoonaa ja vuonna 2018 jo lähes 390 miljoonaa eli yli miljoona päivässä. Kasvu on osaltaan tarkoittanut sitä, että lipputulokertymä ja kuntaosuudet ovat kasvaneet vuosittain, joten olemme voineet lisätä joukkoliikenteen tarjontaa. Kun HSL aloitti toimintansa, tarjosimme liikennettä noin 10 miljardia paikkakilometriä vuodessa. Vuonna 2018 paikkakilometrejä kirjattiin lähes 14 miljardia.

Kansainvälisessä BEST-tutkimuksessa verrataan useiden Euroopan kaupunkien asukkaiden tyytyväisyyttä joukkoliikenteen palveluihin. HSL-alue on ollut vuosi vuoden perään vähintään kolmen kärjessä ja useammankin kerran myös ykkösenä. Myös omissa asiakastyytyväisyyskyselyissämme palvelumme ovat saaneet yleensä hyviä arvosanoja. Lähes 90 prosenttia vastaajista on ollut niihin tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä.

Vuonna 2012 tapahtui historiallinen käänne, kun joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuus suhteessa henkilöautoiluun kääntyi nousuun pääkaupunkiseudun kunnissa. Tätä ennen se oli laskenut 1960-luvulta lähtien. Vuoden 2018 liikkumistutkimus kertoi nousun jatkuneen. Suunta on oikea, mutta toivoisimme vauhdin olevan vielä nopeampi.

Keväällä 2019 toteutimme suuren hinnoittelu-uudistuksen, kun Helsingin seudun liikenteen vyöhykepohjainen tariffi otettiin käyttöön. Seuraamme tarkasti uudistuksen vaikutuksia ja vastaanottoa. Erityisesti seuraamme asiakkaiden mielipiteitä ja uudistuksen vaikutusta matkustukseen. Syksyllä 2019 saamme tuloksia laajasta, liki 900 000 vastaanottajalle lähetettävästä kyselystä, jolla selvitämme asiakkaiden mielipiteitä vyöhykeuudistuksen onnistumisesta. Vyöhykeuudistuksen arvioidaan kasvattavan joukkoliikennematkoja koko seudulla ja vastaavasti ajoneuvomatkojen arvioidaan vähenevän. Talousarvioesityksessämme varaudumme TTS-kaudella vyöhykeuudistuksen myötä tapahtuvaan matkustuksen muutoksen ja tarvittaessa lisäliikenteen tilaamiseen.

Tarjoamamme palvelut ovat suosittuja, mutta emme voi tuudittautua siihen. Meitä odottaa lähivuosina monta suurta hanketta, muun muassa lähijunaliikenteen kilpailuttaminen, bussien runkoverkoston laajentaminen, metron jatko Matinkylästä länteen sekä poikittainen pikaraitioyhteys Raide-Jokeri Helsingistä Espooseen. Runkoverkosto edellyttää hyvin toimivaa liityntälinjastoa, jonka suunnittelussa asiakkaiden kuunteleminen on entistä keskeisempää.

Digitaaliset palvelut kehittyvät jatkuvasti, ja meidän on osattava vastata asiakkaittemme uusiin odotuksiin niin lipunmyynnissä kuin muussa asiakaspalvelussa. Joukkoliikennettä mullistavat tulevaisuudessa mm. robottibussit ja erilaiset sähköisillä alustoilla toimivat kutsuliikenteen palvelut.

HSL haluaa varmistaa seudun asukkaille sujuvan arjen ja tehdä tästä alueesta maailman toimivimman kaupunkiseudun. Nostamme entistäkin selvemmin asiakkaamme ja hänen tarpeensa kaiken tekemisemme keskiöön. Samalla teemme aktiivista yhteistyötä muiden toimijoiden kanssa. Haluamme olla vastuullinen, luotettava ja avoin yhteistyökumppani, joka osallistuu aktiivisesti uusien ja kestävien liikennepalveluiden kehittämiseen.

1.1 Strategia 2018-2021

Perussopimuksen mukaan yhtymäkokous hyväksyy hallituskausittain toiminnan kehittämistä ohjaavan strategian. HSL:n strategia toimii lähtökohtana valmisteltaessa toiminta- ja taloussuunnitelmaa ja se ohjaa muutoinkin vahvasti HSL:n toimintaa, kehittämistä ja tavoitteiden laadintaa. Strategian linjauksia ja tavoitteita toteutetaan toiminta- ja taloussuunnitelmassa sekä talousarviossa. Talousarviossa määritellään vuosittaiset kuntayhtymän tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Strategiaa toteutetaan myös organisaation kehitysprojekteissa sekä vuosittain laadittavissa HSL- ja osastotasoisissa tulostavoitteissa.

Strategian toteutumista arvioidaan ja seurataan vuosittain osana talouden ja toiminnan seurantaa. Hallitukselle raportoidaan kolmesti vuodessa osavuosikatsausten yhteydessä toiminta- ja taloussuunnitelman toteutumisesta (huhti- ja elokuun päätyttyä sekä tilinpäätösennusteessa). Tilinpäätös sisältää raportoinnin vuositason toteutumisesta.



Kuva 1: HSL:n strategia 2018-2021

Strategiassa arvoiksemme on tunnistettu neljä tärkeää asiaa: **yhdessä, ihmiselle, vastuullisesti ja kunnianhimoisesti.** Arvot tukevat jokapäiväistä työtä ja ne ohjaavat tekemistä strategian suuntaisesti eteenpäin. Arvot ovat työssämme koko ajan läsnä, ne määrittävät käyttäytymistämme, valintoja ja päätöksentekoa arjen työtilanteissa. Tavoitteena on tukea sitä, että yhdessä, ihmiselle, vastuullisesti ja kunnianhimoisesti tekeminen on jokaiselle työntekijälle luonteva tapa toimia.

Strategiassa on viisi painopistettä: **erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö ja tehokas talous**, joiden sisältöä ja merkitystä on kuvattu alla.

1. Erinomainen asiakaskokemus

Olemme olemassa asiakkaitamme varten. Palvelumme on korkealaatuista ja lisäarvoa tuottavaa – fyysisesti, digitaalisesti ja sosiaalisesti. Painopiste ohjaa kaikkea toimintaamme suunnittelusta toteutukseen ja kehittämiseen. Erinomainen asiakaskokemus sisältää esim. helppouden, turvallisuuden, selkeyden, informaation, hinnoittelun, lippujärjestelmän, sujuvat vaihdot, palvelutason jne. Emme tyydy hyvään vaan tavoittelemme erinomaista.

2. Tehokas runkoverkko

Tehokkaat runkoverkot ja toimiva kaupunkiliikenne tukevat tiiviin ja vetovoimaisen Helsingin seudun kehittämistä. Edistämme liikenteen kokonaistoimivuutta, kustannustehokkuutta ja päästöttömyyttä.

3. Ennakointi ja uudistuminen

Perustamme toimintamme ja kehityksemme monipuoliseen tietoon ja sen tehokkaaseen analysointiin ja hyödyntämiseen. Huomioimme uuden teknologian mahdollisuudet. Olemme avoimia ja ketteriä, kokeilemme. Emme jumiudu eiliseen tai tähän päivään vaan katsomme aina huomiseen ja ylihuomiseen. Uudistumme yksilö- ja organisaatiotasolla.

4. Aktiivinen yhteistyö

Olemme aktiivinen ja merkittävä liiketeen toimija Suomessa. Toimimme yhteistyössä monien eri tahojen kanssa parhaan lopputuloksen saavuttamiseksi. Olemme vastuullinen, luotettava ja avoin kumppani seutuyhteistyössä (MAL) ja palveluntuottajien kanssa sekä yhteiskunnassa laajemmin. Osallistumme aktiivisesti uusien ja kestävien liikennepalveluiden kehittymiseen.

5. Kestävä talous

Varmistamme, että joukkoliikenteen rahoitus on ennakoitavaa ja pitkäjänteistä. Palveluidemme houkutteleva ja kilpailukykyinen hinnoittelu varmistaa myyntitulojen kasvun. Toimintamme on kustannustehokasta ja läpinäkyvää.

Me olemme HSL

Helsingin seutu on nyt 1,5 miljoonan asukkaan metropolialue, joka kasvaa ja tiivistyy. Rakennamme yhdessä viihtyisää ja hyvinvoivaa kaupunkiseutua, jossa liikkumista tukee vahva joukkoliikenteen runkoverkko. HSL-liikenteessä tehdään yli miljoona matkaa päivässä. Kävely ja pyöräily täydentävät palveluitamme.

Luomme tuleville sukupolville puhdasta elinympäristöä. Joukkoliikenne on osa yhteisöllistä elämäntapaa. Tarjoamme mahdollisuuden kokea rikasta kaupunkielämää sekä sälyttää elävä yhteys ympäröivään luontoon. HSL on kestävä valinta, joka mahdollistaa liikkumisen helposti ja edullisesti. Turvallisessa kaupunkiympäristössämme mahdollisimman moni voi liikkua itsenäisesti. Sujuva arki luodaan yhdessä. Pienilläkin teoilla on merkitystä, kun niitä tehdään miljoona kertaa päivässä.

Tulevaisuuden liikkuminen ja maksaminen on helppoa ja luotettavaa. Kehitämme palveluita yhdessä asiakkaidemme kanssa tietoja ja teknologiaa hyödyntäen. Aktiivisella yhteistyöllä varmistamme seutumme menestyksen ja kestävän talouden.

Ennakoimme tulevaisuuden liikkumistapoja jatkuvasti uudistumalla ja oppimalla. Tavoittelemme aina erinomaista asiakaskokemusta. Lähde mukaan matkalle luomaan maailman toimivinta kaupunkiseutua!

1.2 Lausuntopyyntö jäsenkunnille

Perussopimuksen mukaisesti HSL:llä on taloussuunnitelma, joka ajoittuu kolmelle seuraavalle toimintavuodelle. Taloussuunnitelma tarkistetaan vuosittain. Hallitus laatii ehdotuksen taloussuunnitelmaksi. Hallituksen laatimasta ehdotuksesta pyydetään jäsenkuntien lausunnot, jotka liitetään yhtymäkokoukselle annettavaan ehdotukseen. Alustava taloussuunnitelma toimitetaan lausunnolle jäsenkunnille perussopimuksen mukaan viimeistään 15. kesäkuuta yhdessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvion kanssa. Taloussuunnitelma sisältää mm. strategiasuunnitelman sekä tariffien ja palveluverkon muutoksia koskevat suunnitelmat. Jäsenkuntien tulee antaa lausuntonsa viimeistään 31. elokuuta. Hyväksytty talousarvio ja taloussuunnitelma toimitetaan jäsenkunnille joulukuun 15. päivään mennessä.

Talousarviossa ja taloussuunnitelmassa toteutetaan strategian linjauksia ja tavoitteita. Talousarviossa määritellään vuosittaiset kuntayhtymän tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevat voimavarat. Talousarviovuosi on ensimmäinen vuosi kolmea vuotta varten laadittavasta taloussuunnitelmasta. Lisäksi toiminnan suunnittelussa otetaan huomioon kuntayhtymän vastuulle säädetyt tehtävät.

Perussopimuksen mukaisesti HSL pyytää jäsenkunnilta lausuntoa 31.8.2019 mennessä:

- **HSL:n strategiasuunnitelmasta,**
- **liikenteen palvelutasosta ja palvelutason muutoksista,**
- **kuntaosuuksien tasosta,**
- **lipputulotavoitteista TTS-kaudella,**
- **tarkastusmaksun korottamisesta,**
- **kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä suunnitelmakaudella 2020-2022.**

2 Keskeiset strategiset tavoitteemme TTS-kaudella 2020-2022

Alustavan toiminta- ja taloussuunnitelman 2020-2022 tavoitteet ja budjetointi perustuvat HSL:n yhtymäkokouksen marraskuussa 2018 hyväksymään strategiaan.

Keskeisiä TTS-kauden tavoitteitamme ovat:

1. joukkoliikenteen kehittäminen asiakkaiden liikkumistarpeet huomioiden,
2. hinnoittelun selkeyttäminen ja palveluiden sujuvoittaminen,
3. kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen ja kestävään liikennepolitiikkaan vaikuttaminen,
4. toimivan joukkoliikenteen ekosysteemin luominen,
5. matkustustiedon kerääminen ja hyödyntäminen sekä
6. aktiivinen toiminta liikennepalvelukentässä.

Oman toimintamme sisäisen laadun varmistaminen tukee tavoitteiden saavuttamista (osaaminen, tehokkuus, seuranta ja kehittäminen).

Keskeiset tavoitteet, toimenpiteet ja mittarit tarkentuvat lopulliseen toiminta- ja taloussuunnitelmaan, joka laaditaan syksyllä jäsenkuntien lausuntojen valmistuttua.

Tavoite	Keskeiset toimenpiteet	Mittarit
1. Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet	Kehitämme joukkoliikenteen suunnitteluprosessien asiakasvuorovaikutusta.	• Asiakasvuorovaikutusprosessien kehittyminen • Saatu palaute ja sen vaikutus
	Sujuvoitamme liikenteen liityntäyhteyksiä ja vaihtoja.	• Asiakastyytyväisyys
	Parannamme runko- ja syöttölinjojen palvelutasoa.	• Asiakastyytyväisyys • Runkolinjojen matkustajamäärät ja käyttöaste
	Parannamme joukkoliikenteen luotettavuutta ja kehitämme sen seurantaa.	• Ajamattomien vuorojen osuus • Joukkoliikenteen aikataulunmukaisuus
2. Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa	Selkeytämme lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua.	• Asiakastyytyväisyys • Lipunmyynnin kehittyminen
	Kehitämme HSL-sovellusta ja muita itsepalvelukanavia.	• Asiakastyytyväisyys • HSL:n digitaalisten myyntikanavien käyttäjämäärät • Digitaalisten myyntikanavien myynnin %-osuus kokonaismyynnistä
	Toteutamme tunnistepohjaisuuteen perustuvan lähimaksupilotin.	• Lähimaksamisen käyttöönoton toteutuminen aikataulun mukaan.
	Kehitämme reaaliaikaista ja personoitua matkustajainformaatiota sekä häiriötiedottamista.	• Asiakastyytyväisyys • HSL-sovelluksen ja Reittioppaan kehitystoimet
3. Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävään liikennepolitiikkaan	Vaikutamme Helsingin seudun kestävään kehitykseen. • Liityntäpysäköintipaikkojen, pyöräparkkien ja kaupunkipyöräverkon laajentamiseen vaikuttaminen yms. • Toteuttamiskelpoisen tiemaksujärjestelmän suunnittelu ja arviointi yhdessä valtion ja seudun kuntien kanssa.	• MAL-sopimuksessa sovittujen toimenpiteiden toteutuminen • Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottorisoidusta liikenteestä

Tavoite	Keskeiset toimenpiteet	Mittarit
	• Kestävän liikkumisen viestinnän ja vuorovaikutuksen kehittäminen monikanavaisesti.	• Kestävän liikkumisen (joukkoliikenne, kävely, pyöräily) kulkutapaosuus kaikesta liikenteestä • HSL:n kokonaismatkustajamäärä
	Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä. • Päästöneutraalisuuden edistäminen bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdoissa. • Dieselkaluston ympäristövaatimusten tiukentaminen hankintasopimuksissa. • Ympäristöbonusjärjestelmän kehittäminen ja kasvattaminen. • Sähköbussien määrän kasvattaminen HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta.	• Lähipäästöjen ja hiilidioksidipäästöjen alentuminen • Biopolttoaineiden %-osuus bussiliikenteessä • Sähköbussien määrä HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta
4. Olemme mukana luomassa toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä	Ratkaisemme kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhteistyössä kuntien kanssa.	• Varikoiden rakentamisen eteneminen
	Varmistamme sähköbussien latausinfran rakentamisen.	• Sähköbussien latausinfran kehittyminen
5. Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin	Uudistamme matkustajatilastointia sekä rakennamme ja hyödynnämme keskitettyä tietovarastoa. Uusimme bussien matkustajalaskentalaitteet.	• Laskentalaitteiden määrä ja toimivuus • Liikennevälineiden liikennedatan saatavuus
	Luomme uudet toimintamallit matkaketjuja koskevan tiedon hyödyntämiseen.	• Valmiit toimintamallit matkaketjutiedon hyödyntämiseen
	Toteutamme suunnitelman mukaiset tutkimukset.	• Tutkimusten aikataulujen pitävyys ja tulosten analysointi aikataulussa
6. Olemme aktiivinen toimija kehittyvässä liikennepalvelukentässä	Kehitämme yhteistyömuotoja kaupallisten toimijoiden kanssa.	• Palvelutarjoaman kehittyminen (uusien yhteistyömuotojen syntyminen)
	Ylläpidämme ja kehitämme avoimia lipunmyyntirajapintoja sekä tarjoamme matkustusinformaatiota monipuolisemmin avoimesti hyödynnettäväksi.	• Rajapintojen hyödyntäjien määrä • Syntyneet uudet palvelut • Rajapinnan kautta myydyt liput

Toiminta- ja taloussuunnitelmaan sisältyvien varsinaisten strategisten tavoitteiden lisäksi on tärkeää, että HSL:n oman toiminnan kehittämiseen kiinnitetään huomiota. HSL:n sisäisen toiminnan tehokkuus varmistaa osaltaan toimintamme laatua. Sujuvilla prosesseilla tuemme tavoitteiden saavuttamista. Kehittämisen näkökulma varmistaa uudistuminen yksilö- ja organisaatiotasolla. Raportoinnin proaktiivinen kehittäminen ja ajantasaisuus varmistavat luotettavaan tietoon perustuvan päätöksenteon.

Sisäisen toiminnan kehittämisen tavoitteeksi on asetettu sisäisen toiminnan laadun varmistaminen ja sille seuraavat keskeiset toimenpiteet ja onnistumisen mittarit:

Varmistamme sisäisen toimintamme laadun (osaaminen, tehokkuus, seuranta, kehittäminen)	
Keskeiset toimenpiteet	**Mittarit**
Hoidamme HSL:n perustehtävän ja tavoitteiden mukaisen työn tehokkaasti. Kehitämme tuottavuusmäärittelyn ja -laskennan läpinäkyvyyttä.	Tuottavuuden kehittyminen, esim.: • HSL:n toimintamenot • Hallinnon ja tukitoimintojen osuus toiminta-menoista • Henkilöstömenojen osuus toimintamenoista • Lipunmyyntitulot suhteessa liikennöinti-kustannuksiin. • Nousun hinta (operointikustannukset): €/nousu.

	• Kuntaosuuksien osuus kokonaiskustannuksista.
Tuemme uudistumista vahvistamalla oppimista ja osaamisen kehittymistä.	• Osaamisen kehittyminen • Henkilöstötyytyväisyys • HSL:n kiinnostavuus työpaikkana
Perustamme toimintamme ajantasaiseen ja luotettavaan tietoon.	• Raportoinnin kehittyminen ja ajantasainen raportointi

2.1 Kehitämme runkoverkkoihin perustuvaa joukkoliikennettä ottaen huomioon asiakkaiden liikkumistarpeet

Strategiamme mukaan asiakkaidemme matkustaminen perustuu joukkoliikenteen runkoverkon ja sujuvien liityntäyhteyksien toimivuuteen. Joukkoliikennejärjestelmän perustan muodostavat raide- ja bussiliikenteen runkoyhteydet, jossa liityntäliikenne toimii syöttöyhteytenä runkoyhteyksille. Runkoverkkoyhteydet kuljettavat suuria matkustajamääriä nopeasti keskeisillä yhteysväleillä ja kytkevät Helsingin seudun eri osat toisiinsa. Muut joukkoliikennemuodot täydentävät runkoverkkoa ja tarjoavat runkoverkon ulkopuolelta yhteyksiä runkoverkon piiriin. Joukkoliikenteen runkoverkon verkostomainen rakenne korostaa joukkoliikenteen vaihtopaikkojen ja liikenteen solmupisteiden merkitystä. Solmupisteiden kehittäminen on joukkoliikenteen kannalta keskeinen osa liikennejärjestelmän matkaketjujen luotettavuuden ja palvelutason parantamista.

Linjastosuunnittelussa pyrimme luomaan mahdollisimman houkuttelevan ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen linjaston. Tavoitteemme on varmistaa, että verkoston liityntäyhteydet ovat sujuvia. Keskeistä on lisätä seudun tehokkuutta ja kilpailukykyä hyödyntämällä nykyrakenne täysimääräisesti sekä panostamalla joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sen palvelutasoon. Toimenpiteet tukevat maankäytön kehittämistä MAL 2019 –suunnitelman mukaisilla ensisijaisilla maankäytön kehittämisvyöhykkeillä. Runkoverkkoa kehitetään määrätietoisesti ja pääkaupunkiseudulle on suunnitteilla lukuisia runkolinjoja.

Kehitämme jatkuvasti liikennesuunnittelun asiakasvuorovaikutusprosesseja. Uusina asioina linjastosuunnitelmissa olemme ottaneet käyttöön asiakaspaneelin ja lisäämme sen käyttöä jatkossa. Prosessiin kuuluvat mm. blogit ja liikkumiskyselyt sekä asukasillat. Palautteiden louhintaa varten on tehty pilotteja, jotta saamme paremman kokonaiskuvan suunnitelmien mahdollisista ongelmista.

TTS-kauden merkittävimpiä muutoksia joukkoliikenteen palvelutasossa ovat:

- Kilpailutettu lähijunaliikenne käynnistyy TTS-kaudella. HSL:n lähijunaliikenteen tarjouspyyntö on tarkoitus julkaista kesällä 2019. Tämän jälkeen tarjoajilla on noin puoli vuotta aikaa valmistella tarjouksensa ja tarjousten jättämisen määräaika on jouluna 2019. Tarjoukset arvioidaan keväällä 2020 niin, että päätös voittaneesta operaattorista voidaan tehdä HSL:n hallituksessa keväällä 2020. Tämän jälkeen alkaa muutoksenhakuaika sekä siirtymäaika, jonka aikana kilpailun voittanut operaattori käynnistää toimintansa. Kilpailutettu liikenne alkaa juhannuksena 2021. Uusi lähijunaliikenteen sopimus tukee HSL:n strategian toteuttamista ja ohjaa nykyistä enemmän operaattorin toimintaa.
- Metroliikenteen osalta varaudutaan jatkamaan toinen Tapiolaan päättyvistä vuoroista Matinkylään ruuhka-aikana syysliikennekauden alussa 2020. TTS-kaudella suunnitellaan myös Länsimetron jatkeen liityntälinjastosuunnitelma, joka jatkaa Matinkylään päättyvän metron liityntälinjastosuunnitelmassa esitettyjä periaatteita selkeydestä, keskittämisestä ja tiheistä vuoroväleistä.

- Raitioliikenteessä merkittävin muutos koskee Hämeentien peruskorjausta. Hämeentien peruskorjattu rata otetaan käyttöön kesällä 2020 ja sen myötä linjasto palautuu normaaliksi.
- Bussiliikenteen osalta merkittävimmät kustannusvaikutukset kohdistuvat varautumiseen hankkeista ja työmaista johtuviin poikkeusjärjestelyihin. Raide-Jokerin rakennustöiden suurimmat vaikutukset kohdistuvat linjaan 550, mutta paikallisten rakennustöiden vaikutukset voivat säteillä laajasti muuhun linjastoon.
- Talousarviossa varaudutaan myös vyöhykeuudistuksen myötä tapahtuvaan matkustuksen muutoksiin ja lisäliikenteen tilaamiseen tarvittaessa.

Yksityiskohtaiset TTS-kaudelle 2020-2022 suunnitellut muutokset palvelutasossa on kuvattu tarkemmin liitteessä 3.

Keskeiset toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- **Kehitämme joukkoliikenteen suunnitteluprosessien asiakasvuorovaikutusta.**
- **Sujuvoitamme liikenteen liityntäyhteyksiä ja vaihtoja.**
- **Parannamme runko- ja syöttölinjojen palvelutasoa.**
- **Parannamme joukkoliikenteen luotettavuutta ja kehitämme sen seurantaa.**

2.2 Selkeytämme hinnoittelua ja sujuvoitamme palveluitamme helpottaaksemme asiakkaidemme matkantekoa

Olemme olemassa asiakkaitamme varten. Strategian tavoitteiden mukaisesti palvelumme on korkealaatuista ja lisäarvoa tuottavaa – fyysisesti, digitaalisesti ja sosiaalisesti. Erinomaisen asiakaskokemuksen tavoitteet ohjaavat kaikkea HSL:n toimintaa suunnittelusta toteutukseen ja kehittämiseen. Erinomainen asiakaskokemus sisältää esimerkiksi palveluiden käytön helppouden, turvallisuuden, selkeyden, informaation, hinnoittelun, lippujärjestelmän, sujuvat vaihdot, palvelutason jne. Emme tyydy vain hyvään, vaan pyrimme erinomaiseen asiakaskokemukseen.

Lippujen hinnoittelu

Seuraamme tarkasti huhtikuussa 2019 voimaantulleen vyöhykeuudistuksen vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön ja matkustuskäyttäytymiseen. Lippujen myynti on nopeasti siirtymässä matkakorttimyynnistä digitaalisiin myyntikanaviin. Vyöhykeuudistuksen vaikutusten arvioinnin pohjalta suunnittelemme mahdollisesti tarvittavat tariffin kehittämistarpeet. Alustavan talous- ja toimintasuunnitelman lähtökohtana kuitenkin on, että lippujen hintoihin ei esitetä suuria muutoksia vuodelle 2020.

Jatkamme matkustamisen hinnoittelun selkeyttämistä. Lähimaksaminen on ensimmäinen askel kohti tunnistepohjaista matkustamista. Tunnistepohjaisuus mahdollistaa uusien matkustusoikeuden tuotteistamisen tapojen tutkimisen. Tunnistepohjaisuuteen perustuvaa lähimaksua pilotoidaan vuonna 2020. Ensivaiheessa nykyistä lippuvalikoimaa uudistetaan käyttäjälähtöisesti hyödyntämään tunnistepohjaisuuden mahdollisuuksia ja toteuttamaan lipputulotavoitteita.

Joustavan hinnoittelun kehittämisen tarkoituksena on tehdä joukkoliikenteen käytöstä yhä houkuttelevampaa ja lisätä sen käyttäjämääriä. Kehitämme hinnoittelua helpommin ymmärrettäväksi ja yksinkertaisemmaksi. Lipunmyynnin kasvaa myös uusien helppojen myyntikanavien, mobiililipun ja lähimaksamisen ansiosta. Yhdenmukaistamme ja selkeytämme HSL:n lippujen tuotevalikoimia eri kanavissa. Lisäksi arvioimme erityisesti yrityksille suunnattuja lipputuotteita ja myyntikanavia.

Asiakkaan näkökulmasta kehitys on yhä helpompaan, sujuvampaan ja yksinkertaisempaan suuntaan. Tämä takaa myös asiakaskokemuksen paranemisen.

Tunnistepohjaisuuden myötä olemassa olevista kanavista (HSL-sovellus ja HSL-kortti) voidaan tarvittaessa siirtyä yhteiseen myyntijärjestelmien taustajärjestelmään. Keskeistä on pystyä kehittämään tunnistepohjaisuus-kanavaan asiakkaita houkuttelevia matkustusoikeuden myynnin ja käytön ratkaisuja.

Lippujen ostaminen ja maksamisen kehittäminen

Suunnitelmakauden yhtenä painopistealueena on maksamisen kehittäminen. Maksamisen kehittäminen pitää sisällään mm. HSL-sovelluksen monipuolisen kehittämisen, lähimaksamisen mahdollistamisen liikennevälineissä sekä HSL-kortin lataamisen verkkopalvelun välityksellä. Maksamisen kehittämisellä saavutetaan useita hyötyjä niin myynnin, talouden kuin asiakaskokemuksenkin näkökulmasta. Sujuvalla ja helpolla ostamisella pyritään varmistamaan, että matkustusoikeuden hankkiminen on asiakkaalle mahdollisimman vaivaton toimenpide. Digitaalisissa myyntikanavissa on lisäksi mahdollista palvella asiakasta juuri silloin, kun tarve vaatii. HSL-sovelluksessa asiakkaalle pyritään myös tarjoamaan juuri hänen tilanteeseensa sopivaa informaatiota esim. Reittioppaan tai tiedotteiden avulla.

Tavoitteemme on helpottaa ja edistää asiointia ja ostamista etenkin itsepalvelukanavissa. Pyrimme kasvattamaan suositun ja palkitun HSL-sovelluksen käyttäjämäärää sekä erityisesti panostamaan aktiivisten sovelluskäyttäjien määrän lisäämiseen. Tuomme strategian mukaisesti sovellukseen uusia lipputuotteita sekä eri asiakasryhmiä palvelevia maksutapoja. HSL-sovelluksen kehittämiseen investoimme TTS-kaudella noin neljä miljoonaa euroa, joka sisältää uusien lipputuotteiden ja maksutapojen tuomisen sovellukseen sekä taustajärjestelmän toiminnallisuuden kehittämisen. HSL-kortin (matkakortti) lataaminen verkkopalvelun kautta mahdollistaa arvon ja kauden ostamisen paikasta ja kellonajasta riippumatta. HSL-kortin lataaminen verkkopalvelussa lanseerataan syksyllä 2019 ja nettipalvelun jatkokehitykseen TTS-kaudella varataan noin miljoona euroa.

Suurin maksamiseen ja ostamiseen liittyvä tulevien vuosien hanke on lähimaksamisen tuominen liikennevälineisiin. Tämä mahdollistaa matkustusoikeuden hankkimisen liikennevälineessä itsepalveluna omaa maksukorttia käyttäen. Hanke on toteutukseltaan vaativa ja on nykyisen arvioin mukaan täysimittaisesti käyttöönotettu vuoden 2022 kuluessa. Lähimaksamisen käyttöönottoon investoimme TTS-kaudella yhteensä viisi miljoonaa euroa, mikä sisältää laitteet ja ohjelmistokehityksen.

Uusien digitaalisten maksuratkaisujen myötä pyrimme saavuttamaan myös uusia asiakasryhmiä, joita olemassa olevat kanavat eivät ole palvelleet. Erityisesti lähimaksaminen liikennevälineissä tarjoaa mm. turisteille sekä harvemmin joukkoliikennettä käyttäville matkustajille erinomaisen tavan hankkia matkustusoikeutta sen tarkemmin lippuvalikoimaa tai hinnastoa tuntematta. Maksamisen kehittämisellä on myös merkittäviä positiivisia vaikutuksia myynti- ja maksukustannuksiin. Uusien maksuratkai-

sujen saataville tuomisessa onkin yhtenä keskeisenä tekijänä kustannusten pienentäminen. Jälleenmyyjille maksettavien myyntipalkkioiden arvioidaan vuonna 2020 laskevan lähes viidellä miljoonalla eurolla vuoteen 2019 verrattuna.

Matkaketjun kokonaisvaltainen hallinta

Haluamme tarjota hyvää palvelua asiakkaille matkaketjun kaikissa vaiheissa. Tarjoamme tulevaisuudessa asiakkaille nykyistä parempia palveluita matkojen ennakoivaan suunnitteluun. Ostamisen helppouden lisäksi matkustajainformaation kehittämisessä kiinnitämme huomiota ennen matkaa, matkan aikana ja häiriötilanteissa tapahtuvaan reaaliaikaiseen ja yksilöityyn tiedottamiseen. Matkakortinlukijoiden ja digitaalisten palveluiden käytön on oltava helppoa, liikennevälineiden vaihtojen sujuvaa ja terminaalialueiden sekä muiden vaihtopaikkojen asiakkaiden tarpeita palvelevia ja turvallisia.

Oikeanlaisen palvelun tarjoaminen asiakkaille edellyttää asiakkaan tilanteen ja tarpeiden tunnistamista. Toteutamme reaaliaikaisia palveluita, mm. asiakaspalautteen antamiseen ja sen analysointiin.

Seuraamme myös asiakastyytyväisyyttä säännöllisesti. Asiakastyytyväisyystutkimusta (ASTY) ja BEST eli kansainvälistä asukkaiden joukkoliikenteen tyytyväisyystutkimusta tehdään vuosittain kuten myös joukkoliikenteen laatututkimusta (JOLA). HSL on BEST-tutkimuksen puheenjohtaja 2019–2020. TTS-kaudella muutamme asiakastyytyväisyystutkimuksen tutkimusmenetelmän digitaaliseksi HSL:n sovelluksen kautta HSL:n tutkimuspaneelille suunnatuksi kyselyksi. Tutkimuspaneelin teknisiä edellytyksiä valmistellaan tutkimusalustaprojektissa, jonka avulla voidaan toteuttaa muitakin digitaalisia tutkimuksia HSL sovelluksen kautta.

Keskeiset toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- **Selkeytämme lippujen tuotevalikoimaa ja hinnoittelua.**
- **Kehitämme HSL-sovellusta ja muita itsepalvelukanavia.**
- **Toteutamme tunnistepohjaisuuteen perustuvan lähimaksupilotin.**
- **Kehitämme reaaliaikaista ja personoitua matkustajainformaatiota sekä häiriötiedottamista.**

2.3 Kasvatamme kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja vaikutamme kestävään liikennepolitiikkaan

Hillitsemme ilmastonmuutosta lyhyellä tähtäimellä tehokkaasti joukkoliikenteen operointia koskevissa hankinnoissa ja pidemmällä tähtäimellä liikennejärjestelmäsuunnittelun keinoin. Hyväksytyssä MAL 2019 -suunnitelmassa on osoitettu keinot valtakunnallisen tavoitteen mukaiseen liikenteen kasvihuonekaasujen päästöjen vähennykseen Helsingin seudulla 50 %:lla vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Voimme omilla toimenpiteillämme ohjata Helsingin seudun bussiliikennettä kasvihuonekaasujen osalta päästöneutraaliksi bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdoissa. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen ovat jo sinällään ilmastoteko.

MAL 2019 -suunnitelma koostuu liikenteen osalta monipuolisesta toimenpidejoukosta. Näistä tehokkaimmin päästöjä vähentävät sähkö- ja vähäpäästöisten autojen märän kasvattaminen, tiemaksujärjestelmän käyttöön ottaminen, raskaan liikenteen teknologian investointituki, maankäytön tiivistäminen

keskeisille paikoille sekä bussiliikenteen hiilineutraalisuus. Lisäksi päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan nippu pienempiä mutta tärkeitä keinoja, joista suuri osa toteutuu kuntien ja valtion toimenpitein.

Vuonna 2019 toteutetun vyöhykeuudistuksen arvioidaan kaikkiaan kasvattavan joukkoliikennematkoja koko seudulla noin 1 % ja ajoneuvomatkojen arvioidaan vastaavasti vähenevän 0,5 %. Luomme tämän todentamiseksi systemaattista seurantaa ja arviointitapaa.

Kestävä liikennepolitiikka

Vaikutamme Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisessä monin tavoin. HSL:n rooli on keskeinen MAL 2019 -suunnitelman toteutuksen edistämisessä ja MAL -sopimuksen 2020-2023 aikaansaamisessa ja seurannassa. MAL 2019 -suunnitelman vuoden 2020 yhtenä jatkotöistä on suunnitella ja arvioida yhdessä valtion ja seudun kuntien kanssa seudulle toteuttamiskelpoista tiemaksujärjestelmä. Tiemaksujen mahdollisesta käyttöön ottamisesta tehdään selvitysten ja arviointien sekä valtion vastuulla olevan lainsäädännön laatimisen jälkeen päätös erikseen. Jatkamme kaikkien MAL 2019 –suunnitelmassa tunnistettujen päästövähennyskeinojen edistämistä, toteutusvastuiden tarkentamista ja niiden vaikutusten tarkempaa tunnistamista vuosien 2020-2023 aikana.

Valvomme Helsingin seudun etua pyrkimällä vaikuttamaan valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan ja sisältöön. Valmistelemme uutta MAL-suunnittelukierrosta ja siinä yhteydessä käymme eri sidosryhmien kanssa lähtökeskusteluja sekä laadimme uuden puiteohjelman suunnittelun siinä tarvittavien selvitysten pohjaksi. Seuraamme MAL-suunnitelman ja -sopimuksen toteutumista ja vaikutamme lausuntojen ja muiden vuorovaikutuskäytäntöjen kautta seudun maankäytön suunnitteluun maakunnan liiton ja kuntien kaavoissa. Myös maankäyttö- ja rakennuslain uudistusta seuraamme aktiivisesti. Kehitämme omaa vuorovaikutusta ja viestintäämme MAL-asioista ja aktivoimme monikanavaisuutta tavoittamaan eri kohderyhmiä.

HSL-liikenteen päästöt

Tavoitteemme on saada joukkoliikenne lähes päästöttömäksi vuoteen 2025 mennessä. HSL voi omilla toimenpiteillään ohjata seudun bussiliikennettä kasvihuonekaasujen osalta päästöneutraaliksi bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdoissa. Linjoja kilpailutettaessa kasvava määrä kalustosta tulee olemaan sähköbusseja ja samalla dieselkalustolle asetetaan entistä tiukempia ympäristövaatimuksia. Jo voimassa olevissa sopimuksissa vauhditetaan tähteistä ja jätteistä valmistettuihin biopolttoaineisiin siirtymistä ympäristöbonuksen avulla.

Vuonna 2025 sähköbusseja on määrä olla lähes kolmekymmentä prosenttia HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta. Sähköbussit tukevat erinomaisesti strategista tavoitettamme lisätä vähäpäästöisen liikenteen osuutta joukkoliikenteessä. Kalustoinvestoinneilla eli täyssähköbussien hankinnalla toteutettavien toimenpiteiden hyödyt lasketaan vuotuisen ajosuoritteen mukaisesti ja ne korvataan tarjouksessa ko. linja-autolle määritellyn liikennöintikohteen jäljellä olevan sopimuskauden ajan.

Tavoitteemme on kehittää ympäristöbonusjärjestelmää joustavaksi ja käytännölliseksi tavaksi vähentää bussiliikenteen aiheuttamia päästöjä mm. huomioimalla aiemmilla ympäristöbonuskierroksilla saavutetut tulokset, teknologian kehityksen sekä päästövaatimusten muutokset (esim. EU:n uusi Clean

Vehicle Directive). Ympäristöbonusjärjestelmää kehittämällä bonusta voidaan käyttää myös suorahankintaan, jolloin suorahankinnalla hyvitetään liikennöitsijää voimassa olevien sopimusvelvoitteiden lisäksi päästöjä alentavista uusien sähköbussien kalustoinvestoinneista.

Keskeiset toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- **Vaikutamme Helsingin seudun kestävään kehitykseen.**
  - **Liityntäpysäköintipaikkojen, pyöräparkkien ja kaupunkipyöräverkon laajentamiseen vaikuttaminen yms.**
  - **Toteuttamiskelpoisen tiemaksujärjestelmän suunnittelu ja arviointi yhdessä valtion ja seudun kuntien kanssa.**
  - **Kestävän liikkumisen viestinnän ja vuorovaikutuksen kehittäminen monikanavaisesti.**
- **Vähennämme HSL-liikenteen päästöjä.**
  - **Päästöneutraalisuuden edistäminen bussiliikenteen hankinnan kilpailutusehdoissa.**
  - **Dieselkaluston ympäristövaatimusten tiukentaminen hankintasopimuksissa.**
  - **Ympäristöbonusjärjestelmän kehittäminen ja kasvattaminen.**
  - **Sähköbussien määrän kasvattaminen HSL:n tilaaman bussiliikenteen kalustosta.**

2.4 Olemme mukana luomassa toimivaa joukkoliikenteen ekosysteemiä

Joukkoliikenteen ekosysteemillä tarkoitetaan niiden toimijoiden kokonaisuutta, jotka varmistavat joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittämisen. Uusien hankkeiden ja liikenteen tarjonnan kehittymisen myötä tulee varmistaa, että ekosysteemi vastaa muuttuvaa markkinatilannetta. Samaan aikaan markkinoiden avaaminen asettaa paineita nykyisen toimintaympäristön muokkaamiselle, jotta liikennettä voidaan järjestää kilpailuneutraalilla tavalla.

Joukkoliikenteen ekosysteemin tarkoituksena on kehittää joukkoliikenteen taustajärjestelmiä ja toimintaympäristöä vastaamaan muuttuvia tarpeita. Tavoitteena on järjestää toimintaympäristö ja taustajärjestelmät niin, että mahdollistetaan toisaalta liikenteen seudullinen kehittäminen ja uudet hankkeet ja toisaalta erilaiset liikenteen hankintatavat. Tulevana TTS-kautena on ratkaistava useita merkittäviä vastuukysymyksiä. Toimintaympäristöön tarvitaan myös uusia toimijoita, jotka vastaavat kaluston elinkaaren hallinnasta ja varikkotoimintojen kilpailuneutraalista ja tehokkaasta järjestämisestä markkinoille.

HSL:n roolina on luoda raamit ja tavoitteet joukkoliikenteen ekosysteemin kehittämiselle ja edistää osaltaan uusien toimijoiden muodostamista.

Uusien varikoiden rakentaminen

Varikot ovat yksi joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksistä. Ilman varikoita kalustoa ei voida huoltaa, eikä liikennettä ajaa. Erityisesti raideliikenteen varikot ovat kriittisiä, koska niiden täytyy sijaita ratojen varsilla ja liikenteen kannalta järkevissä paikoissa. Raideliikenteen varikoille on vaikeaa löytää sopivia paikkoja rakennetussa ympäristössä. Varikoiden kulkuyhteyksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota raideliikenteessä, jotta varikkosiirroilla ei käytetä tarpeettomasti ratakapasiteettia. Esimerkiksi keväällä valmistuneessa Pisara-selvityksessä todetaan, että ilman lähijunaliikenteen uusia varikoita pääradan ja rantaradan varteen Pisararata ei vapauta suunnitellusti kapasiteettia Helsingin ratapihalta, koska Ilmalan varikolta liikennöitäessä liikenne täytyisi aloittaa ja lopettaa ratapihan kautta.

Joukkoliikenteen varikoihin liittyvät kysymykset ovat seuraavalla TTS-kaudella keskeisiä edistettäviä asioita. Esimerkiksi lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää investointeja kalustoon ja suurta määrää uusia junia ei mahdu huoltamaan Ilmalan varikolla. Tavoitteena onkin saada kaavavaraukset uusille lähijunaliikenteen varikoille ja käynnistää varikoiden tarkempi suunnittelu mahdollisimman pian, jotta uudet varikot voisivat olla käytössä 2020-luvun puolivälissä. Raide-Jokeri on tarkoitus operoida omalta varikoltaan Roihupellosta, mutta lähivuosina on tavoitteena ratkaista myös muiden pikaraitiotiehankkeiden varikkotoimintojen järjestäminen. Jokaista pientä kohdetta ei kannata operoida kokonaan omalta varikoltaan, koska se ei ole kustannustehokasta, joten tavoitteena on luoda seudullinen malli varikkotoimintojen järjestämiseen. Metron osalta täytyy ratkaista Sammalvuoren ajoyhteyden haasteet, jotta liikenteen kehittäminen Tapiolan länsipuolella on tulevaisuudessa mahdollista. Bussiliikenteessä tavoitteena on lisätä sähköbussien osuutta, mikä edellyttää myös investointeja latausinfraan. Bussiliikenteen varikkokokonaisuutta on tarpeen suunnitella pitkäjänteisesti osana kilpailutettavien sopimuskohteiden valmistelua.

HSL ei omista eikä ylläpidä varikoita, mutta niiden kustannukset sisältyvät tyypillisesti liikennöintisopimuksiin. Pyrimme yhteistyössä jäsenkuntien kanssa luomaan toimintaympäristön edellytykset uusien varikoiden rakentamiselle ja ottamaan entistä keskeisemmän aseman varikoiden rakentamisen, hankkeiden ja liikenteen hankinnan kokonaisuuden koordinoinnissa. Jäsenkuntien tulee talousarvioissaan ja investointisuunnitelmissaan varautua varikoiden ja sähköbussien latausinfran rakentamiseen.

Keskeiset toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- **Ratkaisemme kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhteistyössä kuntien kanssa.**
- **Varmistamme sähköbussien latausinfran rakentamisen.**

2.5 Keräämme ja hyödynnämme matkustustietoa monipuolisesti, jotta palvelisimme asiakkaitamme entistä paremmin

Palveluidemme ja tuotteidemme kehittäminen ja päätöksenteko perustuvat monipuoliseen tietoon ja sen tehokkaaseen analysointiin ja hyödyntämiseen. Yhdistämällä ajantasainen ja kattava tieto ketteriin toimintamalleihin, kykenemme reagoimaan muuttuvaan maailmaan ja asiakkaiden tarpeisiin tehokkaasti.

Tutkimustoiminta luo suuntaa toiminnan kehittämiselle

Aloitamme vuonna 2020 matkustajatilastoinnin uudistetulla järjestelmällä entistä tarkemman tilastollisen käsittelyn ja helppokäyttöisemmän raportoinnin osalta Matlas-projektin valmistuttua. Nousijamäärätiedot viedään HSL:n tietovarastoon, josta liikennesuunnittelijat voivat hyödyntää tietoja yli kaikkien liikennemuotojen, ajallisesti ja paikallisesti haluamallaan tavalla rajattuna.

Kehitämme matkustajalaskentalaitteiden ylläpidon prosessia, jotta saavutamme nykyistä korkeammat mittausasteet. Hankimme TTS-kaudella uudenlaiset matkustajalaskentalaitteet kaikkiin busseihin. Työ on käynnistetty vuoden 2019 tuloskortin kärkitavoitteena. Matkustajalaskentalaitteisiin ja laskennan kehittämiseen investoidaan TTS-kaudella yhteensä noin 10 miljoonaa euroa. Lisäksi luomme toimintamallit HSL:n mobiilisovelluksesta saatavien matkaketju- ym. tietojen hyödyntämiseen HSL:n toiminnassa.

Vuoden 2020 liikennejärjestelmätutkimusten työt painottuvat 2018 ja 2019 tehtyjen liikkumis- ja liityntäpysäköintitutkimusten ja aineistojen jalostukseen, analysointiin ja raportointiin. Liikkumistutkimusta, liityntäpysäköintitutkimusta ja matkatutkimuksia käytetään merkittävien joukkoliikennehankkeiden välittömien liikennevaikutusten arviointiin ennen–jälkeen-asetelman mukaisesti. Ennen-jälkeen tutkimuksissa tarkasteltavia hankkeita ovat vyöhykemalli 2019 ja runkobussilinjat 500, 510 ja 570 niiden käyttöönottovuosien mukaisesti.

Teemme syksyllä 2020 lippulajitutkimuksen junissa tai/ja metrossa. Lisäksi vyöhykeuudistuksen jälkeen on suuri kysyntä saada tietoa ja siksi on myös poikkeuksellisesti harkittava osan tutkimuksista tekemistä jo kevätkaudella 2020 uusilla runkolinjoilla 500 ja 510 sekä mahdollisesti myös 550 ja 560.

Selvitämme Siuntion ja Tuusulan HSL-jäsenyyden vaikutukset bussiliikenteeseen HSL:n suunnitteleman linjaston käyttöönoton jälkeen. Mobiililippujen yleistyminen lisää painetta myös suljetun rahastuksen bussien tutkimiseen ja lähimaksumahdollisuuden yhteydessä on tulossa myös mobiililippujen validointi, jota kautta saamme lisää dataa. Lippulajitutkimusten tarvetta ja mahdollista uutta tutkimustapaa arvioimme tarvittaessa.

TTS-kaudella teemme ainakin kerran henkilöautojen matkanopeustutkimus ja päivitetään MAL-barometri. Uusimme Koettu turvallisuus lähijunaliikenteessä –tutkimuksen (KOTU) TTS-kaudella junaliikenteen kilpailutetun operaattorin aloitettua toimintansa. Vakiinnutamme TTS-kaudella käyttöön myös muita joukkoliikenteen markkinaosuuden (moottoroidusta liikenteestä) arviointimenetelmiä.

Yhteisten tietomallien kehittäminen

Päätösten pohjaksi tarvitaan dataa helpommin ja nopeammin. TTS-kaudella parannamme datan laatua purkamalla päällekkäisyyksiä ja saattamalla datan muotoa yhteneväksi. Esimerkiksi eri liikennevälineiden liikennedata tallennetaan yhteisellä tietomallilla. Tällöin eri aineistot ovat yhdistettävissä ja koneoppimista voidaan hyödyntää tehokkaammin. Pyrimme automatisoimaan manuaalisia ja työläitä prosesseja mm. tekoälyn ja robotiikan avulla. Kokonaisarkkitehtuurityössä kehitämme ydintiedon hallintaa ja järjestelmien kuvaustapoja, joita tuodaan järjestelmäkehityksen käyttöön TTS-kaudella.

Panostamme datan helpompaan saatavuuteen. Keskitetyllä tietovarastolla (HSL DW) pyrimme parantamaan työnteossa ja päätöksenteossa tarvittavien tietojen saavutettavuutta. Tunnistamme toimintaympäristön muutoksen aiheuttamat riskit datan saatavuudelle ja vaikutamme proaktiivisesti datan saatavuuteen. Panostamme tulevina vuosina myös rajapintateknologioiden kehittämiseen järjestelmäarkkitehtuurin selkeyttämiseksi ja tiedon saatavuuden parantamiseksi. Samalla rajapintojen kehityksen hallittavuutta parannetaan.

Keskeiset toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- **Uudistamme matkustajatilastointia sekä rakennamme ja hyödynnämme keskitettyä tietovarastoa.**
- **Uusimme bussien matkustajalaskentalaitteet.**
- **Luomme uudet toimintamallit matkaketjuja koskevan tiedon hyödyntämiseen.**
- **Toteutamme suunnitelman mukaiset tutkimukset.**

2.6 Olemme aktiivinen toimija kehittyvässä liikennepalvelukentässä

Globaalit trendit, kuten liikkumisen murros, digitalisaatio ja toimintojen palveluistuminen muuttavat ihmisten käyttäytymistä ja liikkumista myös Helsingin seudulla. Muuttuvassa ja kehittyvässä liikkumisen toimintaympäristössä haluamme olla aktiivinen ja innovatiivinen toimija sekä haluttu yhteistyökumppani.

Uuden liikennepalvelulain (laki liikenteen palveluista) tavoitteena on tarjota kansalaisille parempia liikennepalveluita sekä lisätä valinnanvapautta liikennemarkkinoilla. Se myös pyrkii edistämään liikenteen palvelujen digitalisointia ja tiedon tehokkaampaa hyödyntämistä. Tiedon avaamisella on uudistuksessa keskeinen rooli: se mahdollistaa muun muassa uudenlaisten, eri liikennevälineistä koottujen, sujuvien matkaketjujen tarjoamisen kuluttajille.

Liikennepalveluiden kehittäminen yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa

Kehitämme aktiivisesti palveluitamme mm. HSL-sovelluksessa. Lisäksi toimimme aktiivisena yhteistyökumppanina esim. uusien liikkumis- ja muiden palveluiden tarjoajien sekä MaaS-operaattoreiden kanssa. Konkreettisia esimerkkejä uusista liikennepalveluista ovat mm. kaupunkipyörät, automaattiajoneuvokokeilut, IdeaLab-kilpailun yhteistyömuodot (potkulaudat ja kutsuliikenne) sekä lippuyhteistyö eri toimijoiden kanssa. Toiminnan tavoitteemme on uusien asiakaslähtöisten palveluiden syntyminen ja kehittäminen.

Järjestimme vuonna 2018 avoimen *HSL IdeaLab* -tarjouskilpailun kestävän liikkumisen palveluiden ja niitä tukevien palveluiden syntymiseksi HSL-alueella (”HSL IdeaLab Contest for New Mobility Services”). Kilpailulla haimme HSL:n palvelutarjontaa täydentäviä tai uudistavia palveluita, jotka vastaavat kehittyviin asiakastarpeisiin taloudellisesti kestävällä tavalla. IdeaLabin avulla halusimme testata yhteistyön muotoja ja kerryttää ymmärrystä mm. siitä, mikä on HSL:n rooli muuttuvassa toimintaympäristössä sekä mitä palveluita kannattaa itse tuottaa, mitä jättää kaupallisille toimijoille ja mitä tarjota asiakkaille yhdessä muiden toimijoiden kanssa.

Investoimme IdeaLab-projektin aikana pilotoitaviin kahteen liikkumispalveluun 1 milj. euroa vuosina 2019-2020. Samocat Sharing Oy:n kanssa on käynnistetty asemapohjainen potkulautapalvelu Vuosaaressa. ViaVanin kanssa toteutettavan kutsuliikepilotin on tarkoitus käynnistyä Espoossa syksyllä 2019. Piloteissa on tavoitteena selvittää mm. asiakaskäyttäytymistä ja matkaketjujen toteutumista sekä etenkin kutsuliikennepilotissa on demand –palvelun roolia HSL:n runkolinjastossa. Pilottihankkeiden arvioinnin ja johtopäätökset teemme alkuvuodesta 2020. Tavoitteemme on, että vuoden jälkeen pilotit voivat jatkaa ja laajentaa toimintaansa kannattavina palveluina.

Testaamme myös innovaatiolinjakilpailun seurauksena erilaisia sähköisen liikenteen ratkaisuja normaalissa bussiliikenteessä 2020-2022. Testialustana toimii viisi HSL:n sähköbussia.

TTS-kaudella 2020-2022 emme esitä uutta erityistä projektia tai määrärahaa uusien liikkumispalveluiden kehittämiseen, mutta uusia liikennepalveluita kehitetään kertyvien kokemusten perusteella osana HSL:n toimintaa.

Uudet palvelut ja HSL:n rooli

Tarjoamme eri toimijoiden hyödynnettäväksi liikennepalvelulain mukaisen avoimen lipunmyyntirajapinnan (ns. OpenMaaS). Myyntirajapinta mahdollistaa kolmansille osapuolille HSL:n kertalippujen ja henkilökohtaisten alennuslippujen hyödyntämisen osana omia palveluitaan.

Olemme jo pitkään olleet edelläkävijä matkustusinformaatiota koskevan avoimen datan tarjoajana (mm. Reittiopas). Pyrimme varmistamaan kattavan matkustustiedon keräämisen ja hyödyntämisen myös tulevaisuudessa.

Selvitämme aktiivisesti liikennealan sekä viranomais- että yksityisten toimijoiden kanssa mahdollisuuksia lisätä yhteistyötä kansallisen Reittioppaan, liikenteen datan ja rajapintojen palvelutuotannossa. TTS-kaudella tavoitellut uudet yhteistyömuodot parantavat kansallista liikenneinformaation saatavuutta, tukevat uusien liikenteen palveluiden kehittymistä ja matkaketjujen syntymistä. Yhteistyömuotoina voivat olla useamman tahon sopimuksellinen yhteistyö tai yhtiöitetty palvelutuotanto.

Keskeiset toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi:

- **Kehitämme yhteistyömuotoja kaupallisten toimijoiden kanssa.**
- **Ylläpidämme ja kehitämme avoimia lipunmyyntirajapintoja sekä tarjoamme matkustusinformaatiota monipuolisemmin avoimesti hyödynnettäväksi.**

3 Yleisperustelut

3.1 Yleinen talouskehitys ja toimintaympäristö

Helsingin seudulla asuu noin 1,5 miljoonaa ihmistä, josta pääkaupunkiseudun kehyskuntien osuus on noin 0,3 miljoonaa henkeä. Reilu viidesosa koko maan väestöstä asuu pääkaupunkiseudulla. Valtakunnallisen väestönkasvun hidastumisesta huolimatta koko seudun ja pääkaupunkiseudun kasvu on ollut nykyistä tasoa suurempaa viimeksi vain 1960-luvulla. MAL 2019-suunnitelman lähtökohtana on, että vuonna 2050 Helsingin seudulla on jo kaksi miljoonaa asukasta ja yli miljoona työpaikkaa.

Talouskasvun ennustetaan hidastuvan selvästi nousukauden jälkeen. Valtiovarainministeriö arvioi kevään 2019 katsauksessaan, että Suomen talouden kasvu hidastuu puolentoista prosentin vuosikasvuun tulevina vuosina. Keskipitkällä aikavälillä 2020-2023 talouskasvu jää alle yhden prosentin. Talouskasvun hidastuminen ja nimellispalkkojen nousu alkavat asteittain heikentää työvoiman kysynnän kasvua vuosina 2020–2021. Työttömyysasteen aleneminen kiihdyttää ansiotason nousua, mikä osaltaan parantaa kotitalouksien ostovoimaa, mutta lisää yritysten kustannuksia. Inflaatiopaineiden odotetaan kokonaisuutena kasvavan hitaasti ennustejaksolla. Ansiotason kasvua kiihdyttää tilapäisesti julkisen sektorin lomarahojen palautuminen vuonna 2020. Ansiotason nousun odotetaan vähitellen heijastuvan laajemmin hintoihin ja kulutuskysyntä kasvaa tasaisesti.

Joukkoliikenteen kustannustaso lähti kahden peräkkäisen laskuvuoden 2015-2016 jälkeen uudelleen nousuun vuonna 2017 ja vuonna 2018 kustannustaso nousi keskimäärin 1,4 prosenttia edellisvuodesta. Talousarviossa vuodelle 2019 joukkoliikenteen kustannustason ennakoitiin nousevan keskimäärin jo 2,9 prosenttia, mutta ensimmäisen kevään osavuosikatsauksen mukaan näyttäisi siltä, että kustannustason nousu jäisi noin 1,5 prosenttiin. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2020-2022 on laadittu oletuksella, että kustannustaso nousee maltillisesti nykytason mukaisena ja joukkoliikenteen kustannukset on arvioitu keskimääräiseen 1,2 prosentin kustannustason nousuun perustuen.

HSL:n toimintamenoista 45 % on bussiliikenteestä maksettavia operointikustannuksia. Merkittävin tekijä bussiliikenteen kustannusrakenteessa ovat kuljettajien palkat ja välilliset palkkakustannukset, joiden paino yhteensä on lähes 50 %. On mahdollista, että hyvän taloustilanteen johdosta palkkakustannukset tulevat nousemaan aikaisempaa enemmän, kun AKT:n sopimuskausi päättyy 31.1.2021 (irtisanottavissa 31.1.2020).

Myös energian hintojen kehityksellä on merkittävä vaikutus liikennöitsijöille maksettavien korvausten hintakehitykseen. Talouskasvu lisäsi öljytuotteiden kysyntää ja raakaöljyn hinta oli melko voimakkaassa kasvussa alkuvuodesta 2018 laskien taas loppuvuotta kohden. Kysynnän kasvun lisäksi monet muut epävarmuustekijät maailmantaloudessa vaikuttavat raakaöljyn ja öljytuotteiden hintaan. Raakaöljyn voimakas hinnanlasku viime vuoden lopulla johtui erityisesti tuotannon voimakkaasta kasvusta Yhdysvalloissa, mutta hinta on uudelleen noussut tämän vuoden kuluessa. Lähivuosina hinnan nousu jatkunee maltillisena. Muiden teollisuuden raaka-aineiden hinnat ovat nousseet nopeasti alkuvuonna, ja hintojen odotetaan edelleen nousevan jonkin verran. Polttoaineiden hintaan vaikuttavat myös Suomen veropolitiikan toimet.

Juna-, metro- ja raitiovaunuliikenteen operointikustannukset sisältävät kalustokorvauksia, joiden suuruuteen vaikuttaa yleinen korkotason kehitys. Lyhyiden markkinakorkojen odotetaan nousevan euroalueella maltillisesti, kun korkoja nostavat odotukset rahapolitiikan asteittaisesta normalisoitumisesta.

Inflaationäkymät ovat kuitenkin vaisuja. Valtionlainojen korot ovat laskeneet Yhdysvalloissa ja euroalueella.

Talouden yleinen kehitys vaikuttaa myös HSL:n ja jäsenkuntien talouteen. Julkisen talouden odotetaan vahvistuvan ja tasapainottuvan vuosikymmenen vaihteessa, mutta julkinen talous alkaa kuitenkin jälleen heikentyä 2020-luvun alkuvuosina, kun sopeutustoimet päättyvät ja talouskasvu hidastuu. Talouskasvu ei riitä kattamaan väestön ikärakenteen muutoksen vuoksi nopeasti kasvavia julkisia menoja. Kuntien taloustilanne voi tulevaisuudessa vähentää niiden mahdollisuuksia panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen.

Lähteet: HSL, Helsingin seudun suunnat - Ajankohtaiskatsaus seudun kehitykseen 1/2019, Valtiovarainministeriön taloudellinen katsaus kevät 2019 (4.4.2019).

Matkustajamäärien odotetaan kasvavan

Matkustajamäärien kasvu jatkoi vuonna 2018 edelleen yli kolmen prosentin vuosivauhtia ja HSL:n liikenteessä tehtiin yhteensä yli 387 miljoonaa matkaa eli yli miljoona matkaa vuorokaudessa. Alkuvuonna 2019 matkustajamäärien kehitys on jatkanut positiivisella polulla ja matkustajamäärät ovat kasvaneet huhtikuun lopussa lähes kahdella prosentilla edellisen vuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Vuosiennuste vuodelle 2019 ennakoi noin 1,3 prosentin matkustajamäärän kasvua. Raitioliikenteen runsaiden tietöiden ennakoidaan verottavan kokonaismatkustajamääriä raitioliikenteessä vuonna 2019 ja osa raitioliikenteen matkustajista siirtynee käyttämään kävelyä tai pyöräilyä. Pyöräilyn ja kävelyn suosio kasvaa lyhyillä matkoilla ja se vie matkustajia perinteisestä joukkoliikenteestä muiden kestävien liikkumispalveluiden pariin. Pyöräilyn ja kävelyn suosioon vaikuttaa myös säätila ja lämmin sää suosii näitä kulkumuotoja.

Toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022 on laadittu noin 1,5 prosentin matkustajamäärän kasvuennusteella. Lipunmyynnin odotetaan erityisesti kasvavan uusien helppojen myyntikanavien mobiililipun, matkakortin nettilatauksen ja lähimaksamisen ansiosta.

Vyöhykeuudistuksen odotetaan osaltaan lisäävän matkustusta erityisesti B-vyöhykkeellä. HSL tekee syys-marraskuussa 2019 pääkaupunkiseudun kunnissa liikkumistutkimuksen, jossa selvitetään, onko vyöhykkeiden käyttöönotto vaikuttanut kulkutapojen käyttöön ja asuinpaikan valintaan ja onko kuntarajan ylittäviä matkoja tehty enemmän. Tuloksia verrataan syksyn 2018 liikkumistutkimuksen tuloksiin. Vyöhykeuudistuksen vaikutuksia seurataan myös muilla tutkimuksilla esim. asiakastyytyväisyyskyselyllä.

Maakuntauudistus ja HSL:n asema

Maakunta- ja sote-uudistus siirtyi edelliseltä hallitukselta Antti Rinteen muodostaman hallituksen työohjelmaan. Sen mukaisesti Suomeen perustettaneen 18 maakuntaa, jotka vastaavat mm. sote-palveluiden järjestämisestä. Pääkaupunkiseudun osalta ryhdyttäneen selvittämään erillisratkaisun mahdollisuutta. Maakunnat saavat vastuulleen myös pelastustoimen ja ensihoidon järjestämisen. Jos nykyiset linjaukset toteutuvat valmistelussa olevassa lainsäädännössä, ei niiden perusteella näyttäisi tulevan HSL:n tehtäviin muutoksia.

HSL:n toimialueen laajentuminen

Helsingin seudun liikenne (HSL) on kuntayhtymä, johon kuuluu yhdeksän jäsenkuntaa: Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula. Perussopimuksen mukaan HSL voi laajentua kattamaan Helsingin seudun 14 kuntaa. HSL vastaa liikennejärjestelmäsuunnittelusta näiden 14 kunnan alueella. Kuntayhtymän toimintaa voidaan laajentaa myös Helsingin seudun ulkopuolisiin kuntiin siten, että kuntayhtymä tekee ao. kunnan kanssa yhteistyösopimuksen kunnan joukkoliikenteen järjestämisestä.

HSL ja Järvenpään kaupungin tilaama Järvenpään mahdollisen HSL-jäsenyyden vaikutuksia koskeva selvitys on valmistunut ja Järvenpään kaupunginhallitus käsittelee raporttia kesäkuussa 2019. Mikäli Järvenpää päättää liittyä HSL:n jäseneksi, on aikaisin mahdollinen ajankohta jäsenyydelle tammikuu 2021.

3.2 Organisaatiorakenne ja henkilöstö

HSL:n johtamisperiaatteet määritellään perussopimuksessa ja hallintosäännössä. Perusopimuksen 8 §:n mukaan kuntayhtymää johdetaan hyväksytyn strategian, sen arvojen ja päämäärien mukaisesti siten, että organisaatiolla on selkeät vastuut ja toimivallat. Strategiassa määritellään kuntayhtymän visio, arvot, strategiset päämäärät ja mitattavat tavoitteet, joiden toteutumista seurataan vuosittain. Yhtymäkokouksen hyväksymässä hallintosäännössä täsmennetään johtamisrakenteita ja toimivaltaa organisaatiossa.



Kuva 2: HSL:n organisaatiokaavio

HSL:ssä oli vuoden 2019 alkaessa 421 työntekijää. Henkilöstöstä vakituisia oli 89 % ja määräaikaisia 11%. Määräaikaisia työntekijöitä tarvitaan erityisesti kausiluontoisesti operatiivisten tutkimusten kenttätyössä ja asiakaspalvelussa.

TTS-kaudella tavoitteemme on, että hoidamme perustehtävän ja tavoitteiden mukaisen työn tehokkaasti. Henkilöstömäärässä ei suunnittelukaudella tapahdu merkittäviä muutoksia. Henkilöstökustannukset kasvavat noin 4 % vuoden 2019 ennusteeseen nähden. Muutoksessa on otettu huomioon arvioitu kunta-alan palkkojen yleiskorotus sekä määräaikaisen, kilpailukykysopimukseen perustuvan lomarahojen vähentämisen päättyminen. Vuodelle 2019 tehtävät rekrytoinnit (matkalippujen tarkastus ja

asiakasratkaisujen kehittämiseen liittyvät asiantuntijatehtävät) vaikuttavat täysimääräisesti vuonna 2020.

Kehitämme asiakaspalvelun toimintamallia lähitulevaisuudessa asiakaskokemuksen ja palvelutason parantamiseksi ja samalla tavoittelemme asiakaspalvelutyön mielekkyyttä. Asiakkaiden odotukset HSL:n palveluita kohtaan muuttuvat nopeasti samoin kuin esimerkiksi tavat, joilla he lippunsa hankkivat. Tavoitteena on, että kaikki HSL:n asiakaspalvelijat löytyvät vuoden vaihteessa 2020 saman katon alta Helsingin keskustasta.

Talon ulkopuolelta ostettavilla palveluilla täydennämme omaa osaamista silloin, kun se on strategisesti tai taloudellisesti järkevää. Omana työnä tehtyä työtä voidaan ulkoistaa, jos se ei ole HSL:n strategian mukaista tekemistä tai jos ulkoistaminen on toiminnan sujumisen ja tehokkuuden kannalta järkevää.

Tavoitteemme on myös, että HSL on kiinnostava työpaikka, joka tarjoaa kehittymismahdollisuuksia ja näköalapaikkoja. Oppimista ja osaamisen kehittymistä vahvistamalla tuemme yksilön ja koko organisaation uudistumista. HSL:n ulkoista työnantajakuvaa rakennamme tavoitteellisesti. Erityisesti vahvistamme HSL:n roolia digiajan ja kestävän kehityksen tekijöiden työpaikkana.

Tuomme uuden oppiminen ja osaamisen kehittämisen jokaisen työntekijän ja esimiehen arjen työkaluksi. Kehitämme osaamista työssä ja yhdessä työkavereiden, asiakkaiden ja verkostojen kanssa.

Vahvistamme osaamista asiakasymmärryksessä ja tiedon hyödyntämisessä, digitaalisten palvelujen kehittämisessä, hinnoittelussa, projektiosaamisessa, ostopalvelujen ohjaamisessa ja verkostojen johtamisessa sekä joukkoliikenteen ohjaus- ja taustajärjestelmiin ja sähköiseen liikenteeseen liittyvissä asioissa. Varmistamme strategisen osaaminen lisääntymisen suunnittelemalla sitä varten omat toimenpiteet.

Korkeakouluyhteistyötä tiivistämme tarjoamalla harjoittelu- ja opinnäytetyömahdollisuuksia. Asiantuntijuuden kasvua tuemme osaamisen kehittämispolkujen avulla. Kannustamme henkilöstöämme ottamaan omaehtoisen opiskelun avulla vastuuta työelämän perusvalmiuksien ylläpitämisestä.

3.3 Sisäinen valvonta ja riskienhallinta

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta liittyvät olennaisesti toisiinsa ja kuuluvat HSL:n hyvään johtamis- ja hallintojärjestelmään. Sisäiseen valvontaan sisältyvät menettelyt ja toimintatavat, joiden avulla merkittävä osa käytännön riskienhallinnasta toteutetaan. HSL:n hallintosäännön 30 §:n mukaisesti kuntayhtymän hallinnon ja talouden valvonta järjestetään niin, että ulkoinen ja sisäinen valvonta yhdessä muodostavat kattavan valvontajärjestelmän. Sisäinen valvonta on osa johtamista ja sisäisen valvonnan järjestämisestä vastaa hallitus. Sisäinen tarkastus on näkyvä osa sisäistä valvontaa. HSL:ssä sisäisen tarkastuksen palvelut ostetaan ulkoiselta palveluntarjoajalta.

Riskien kartoitus ja arviointi ylläpitävät sisäisen valvontajärjestelmän ajantasaisuutta. Riskienhallinta arvioi toiminnassa ja toimintaympäristössä tapahtuvien muutosten vaikutusta kuntayhtymään ja sen riskeihin sekä auttaa sopeuttamaan riskienhallintatoimenpiteet muuttuneisiin olosuhteisiin. Hyvin toimiva sisäinen valvonta ja riskienhallinta lisäävät toiminnan sekä varainkäytön julkista luotettavuutta ja siten ylläpitävät kuntayhtymän palveluiden sekä niiden rahoituksen hyväksyttävyyttä.

Hallintosäännön 38 §:n mukaan hallitus vastaa riskien hallinnan järjestämisestä siten, että kuntayhtymän toiminnan olennaiset riskit tunnistetaan ja kuvataan, riskin toteutumisen vaikutukset, toteutumisen todennäköisyys ja mahdollisuudet hallita riskiä arvioidaan. Lisäksi hallitus vahvistaa riskienhallintaa koskevat ohjeet. HSL:n hallitus hyväksyi 7.5.2019 kuntayhtymälle päivitetyn riskienhallintapolitiikan, joka astui voimaan 1.6.2019 alkaen. HSL:n riskienhallinnan hallintamallissa määritellään sisäiset vastuut ja toimenpiteet riskienhallinnassa. Riskienhallintapolitiikan perusteella toimitusjohtaja antaa tarkempia ohjeita riskienhallinnan toteuttamisesta.

Riskienhallinta on HSL:ssä yhdistetty turvallisuusasioihin ja niitä koordinoidaan saman tahon toimesta. Riskienhallinnassa pyritään rakenteellisesti samaan järjestelyyn kuin vastaavissa poikkihallinnollisissa toimissa, kuten tietosuojassa ja tietoturvassa. Riskienhallinnan avulla kyetään tunnistamaan ja hyödyntämään myös uusia mahdollisuuksia. Riskienhallinta on jatkuva prosessi, jota sovelletaan läpi koko organisaation ja joka kattaa kaikki kuntayhtymän toiminnot. Riskienhallinta on jatkuvaa ja systemaattista, ja se toteutuu osana toimintaprosesseihin sisällytettyjä käytäntöjä. Riskienhallinta on kiinteä osa johtamista, toiminnan ja talouden suunnittelua, toiminnan ohjausta, laadunhallintaa, tavoiteasetantaa sekä päätöksentekoa.

4 Käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa

4.1 Talousarvion sitovuus

Kuntalain 110 §:n mukaan vuoden loppuun mennessä on hyväksyttävä seuraavaksi kalenterivuodeksi talousarvio ottaen huomioon talouden vastuut ja velvoitteet. Talousarvion hyväksymisen yhteydessä on hyväksyttävä myös taloussuunnitelma kolmeksi tai useammaksi vuodeksi (suunnitelmakausi). Talousarviovuosi on taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi. Talousarvio ja -suunnitelma on laadittava siten, että ne toteuttavat strategiaa ja edellytykset tehtävien hoitamiseen turvataan. Talousarviossa ja -suunnitelmassa hyväksytään myös toiminnan ja talouden tavoitteet.

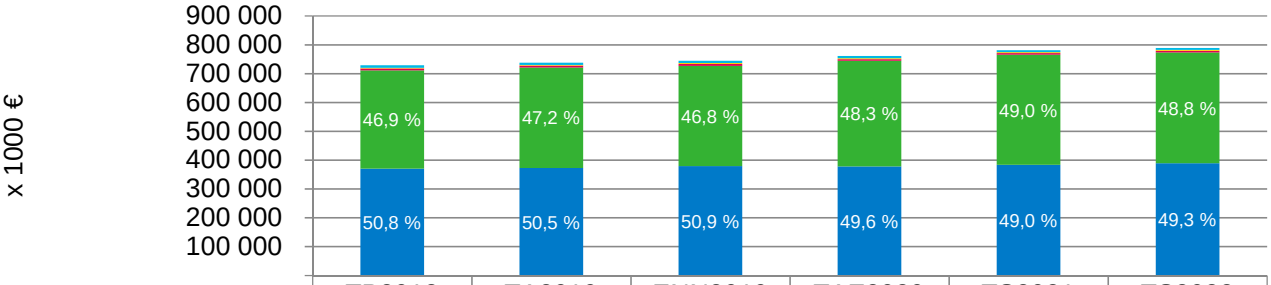
Talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi esitetään kuntayhtymän toimintamenoja ja investointimenoja ja sitovaksi tuloarvioksi laskutettavia kuntaosuuksia. Kuntayhtymän taloudessa ja toiminnassa on noudatettava talousarviota ja sen muuttamisesta päättää yhtymäkokous.

Taulukko 1: Sitovat erät

	TA2019	TAE2020	ERO TAE2020/TA2020	
Toimintamenot	754 505 000 €	753 400 000 €	-1 105 000 €	-0,1 %
Investointimenot	13 690 000 €	22 237 000 €	8 547 000 €	62,4 %
Kuntaosuudet	348 106 000 €	367 221 000 €	19 115 000 €	5,5 %

4.2 Toimintatulot

HSL:n toimintatulot vuonna 2020 ovat yhteensä 761,0 milj. euroa. Kasvu edellisvuoden ennusteeseen verrattuna on 16,8 milj. euroa (2,3 %). Toimintatulojen arvioidaan olevat 781,0 milj. euroa vuonna 2021 ja 788,0 milj. euroa vuonna 2022.



	TP2018	TA2019	ENN2019	TAE2020	TS2021	TS2022
Muut	8 651	7 728	8 401	7 718	6 923	6 633
Vuokratuotot	2 431	2 626	2 626	3 219	3 284	3 359
Tuet ja avustukset	5 763	6 367	6 367	5 475	5 466	4 981
Kuntaosuudet	341 107	348 106	348 106	367 221	382 318	384 257
Lipputulot	370 065	372 773	378 697	377 336	382 996	388 741
Toimintatulot yhteensä	728 017	737 599	744 196	760 969	780 987	787 971

Kuvio 1. Toimintatulot 2018-2022

4.2.1 Lipputulot

HSL siirtyi vyöhykemalliin 27.4.2019. Lipputuloarviot perustuvat neljän kuukauden vanhan tariffin mukaisen toteutuman perusteella tehtyyn lipputuloennusteeseen vuodelle 2019. Vuodelle 2020 ei esitetä merkittäviä hinnanmuutoksia. Joitakin uuden tariffin mukaisia lippulajeja ja ominaisuuksia kuten säästötilausvuosilippu tullaan toteuttamaan asteittain. Siirtymät nykytariffista vyöhyketariffin mukaisiin lippuihin on vielä toistaiseksi arvioitu tehtyjen konsulttiselvitysten perusteella, koska vyöhyketariffin mukaisista lipputuloista on vielä tässä vaiheessa hyvin vähän tietoa.

Kokonaisuudessaan vuodelle 2020 arvioidaan kertyvän vyöhyketariffin mukaisia lipputuloja yhteensä 377,3 M€. Vuoden 2019 ennusteeseen verrattuna lipputulot ovat lähes samalla tasolla (laskevat 0,4 %). Lipputulot muodostavat 49,6 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2020. Lipputulojen arvioidaan olevan 383,0 milj. euroa vuonna 2021 ja 388,7 milj. euroa vuonna 2022.

Syksyllä lopulliseen TTS-esitykseen tehtävässä lipputuloarviossa on käytössä enemmän tietoa vyöhykejärjestelmän mukaisesta lipputulokertymästä, joten nyt tehdyt arviot tuotoista saattavat muuttua enemmän, kuin mihin vakiintuneessa tariffitilanteessa on totuttu.

AB vyöhykkeen liput
AB vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 259,7 miljoonaa euroa. AB lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 69 %.

BC vyöhykkeen liput
BC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 37,0 miljoonaa euroa. BC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 10 %.

D vyöhykkeen liput
D vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 3,0 miljoonaa euroa. D lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

ABC vyöhykkeen liput
ABC vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 53,4 miljoonaa euroa. ABC lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 14 %.

CD vyöhykkeen liput
CD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 2,5 miljoonaa euroa. CD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 1 %.

BCD vyöhykkeen liput
BCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2019 8,4 miljoonaa euroa. BCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 2 %.

ABCD vyöhykkeen liput
ABCD vyöhykkeen lipputulojen arvioidaan olevan vuonna 2020 13,5 miljoonaa euroa. ABCD lippujen osuus koko lipputulokertymästä on 4 %.

Yleiskausiliput ja haltijakohtaiset kausiliput

Vuonna 2020 sisäisten yleis- ja haltijakohtaisten kausilippujen hinnoittelu noudattaa muiden kausilippujen hintojenkorotuksia, jos korotuksiin on tarvetta. Näiden lippujen myynti on vähäistä. Vyöhyketariffiin siirryttyä voidaan uudet omakustannushintalaskemat tehdä korotusten perusteeksi, kun ensimmäisestä kokonaan uuden tariffin mukaisesta vuodesta on tehty tilinpäätös.

4.2.2 Kuntaosuudet

Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista.

HSL laskuttaa kuntaosuuksia jäsenkunnilta vuonna 2020 yhteensä 367,2 milj. euroa. Kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 49,8 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista (keskimääräinen subventio-% on 49,8). *Tarkemmat kuvaukset kuntaosuuslaskennasta löytyvät liitteestä 4.*

Kuntaosuudet jaetaan jäsenkunnille perussopimuksessa sovittujen periaatteiden mukaisesti. Pääperiaate on, että jäsenkunnille kohdistetaan kuntayhtymän eri tehtävistä aiheutuvat kulut palvelujen käytön mukaisesti. Lipputulot kohdistetaan kunnittain kuntakohtaisen lipputulokertymän perusteella. Kustannusten jaossa käytettävä kysyntätieto (nousut ja matkustuskilometrit liikennemuodoittain ja kunnittain) perustuvat lippulajitutkimuksiin ja matkalippujärjestelmän keräämiin tietoihin tai muihin vastaaviin, luotettavista lähteistä kerättyihin tietoihin.

Taulukko 2. Kuntaosuudet ennen edellisten vuosien ylijäämävähennystä kunnittain 2018-2022.

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K:nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2018	197,7	82,3	0,7	47,1	1,2	5,4	2,8	1,8	0,2	339,2
2019 TA	214,9	100,9	1,0	52,1	2,9	6,1	2,8	2,8	0,3	384,0
2020 TAE	209,0	101,0	0,8	53,2	3,9	5,9	3,3	2,3	0,4	379,9
2021 TS	222,4	102,0	0,8	53,8	4,0	5,9	3,4	2,4	0,4	395,0
2022 TS	226,1	99,9	0,8	54,3	4,0	5,6	3,4	2,4	0,3	396,9

Kuntakohtaisen ylijäämien käyttö

HSL:n tilinpäätöksen sisältämän kuntaosuusennusteen osoittama kuntakohtainen ylijäämä, huomioiden talousarviossa 2019 suunniteltu ylijäämän käyttö, on otettu huomioon seuraavien vuosien talousarvioissa kuntaosuuksia vähentävänä (kertynyt ylijäämä) eränä. HSL laskuttaa kuntaosuudet talousarvion mukaisina, eikä talousarvion ja toteuman välistä erotusta (yli-/alijäämää) laskuteta tai palauteta talousarviovuoden aikana, vaan se otetaan huomioon seuraavan kolmen vuoden TTS-suunnitelmissa.

Kuntaosuuksissa on käytettävissä kumulatiivisia ylijäämiä, tilinpäätöksen 2018 kertymä huomioituna talousarviovuoden 2019 ennusteen mukaisella käytöllä, yhteensä 37,9 milj. euroa. Ylijäämä on talous-suunnitelmassa jaettu tasaisesti kolmelle tulevalle vuodelle 2020–2022. Ennusteessa ei jäsenkunnilla ollut kertyneitä alijäämiä.

Kunnille kuntaosuuksissa palautettava ylijäämä mahdollistaa HSL:n talousarviossa tuloslaskelmassa syntyvän alijäämäisen tuloksen.

Taulukko 3. Kuntakohtaiset ylijäämäkertymät

M€	Kumulat. yli-/alijäämä 31.12.2018	Käyttöarvio TA2019	Yli-/alijäämäennuste 31.12.2019	Jaettuna TTS-vuosille 2020	2021	2022
Helsinki	37,682	13,798	23,884	7,961304	7,961	7,961
Espoo	7,095	2,381	4,714	1,571480	1,571	1,571
Kauniainen	0,677	0,271	0,406	0,135243	0,135	0,135
Vantaa	18,514	15,000	3,514	1,171282	1,171	1,171
Kerava	4,238	1,011	3,227	1,075606	1,076	1,076
Kirkkonummi	3,703	3,122	0,581	0,193710	0,194	0,194
Sipoo	0,294	0,008	0,287	0,095587	0,096	0,096
Tuusula	1,219	0,151	1,068	0,356104	0,356	0,356
Siuntio	0,337	0,110	0,228	0,075922	0,076	0,076
Yhteensä	**73,759**	**35,850**	**37,909**	**12,636238**	**12,636**	**12,636**

4.2.3 Muut tulot

Korttimaksut

Matkakorteista peritään asiakkaalta omakustannushinnan mukainen maksu. Korttimaksu on pitkään ollut 5,00 euroa ja vuodelle 2020 matkakorttimaksuksi esitetään samoin 5,00 euroa (sis. alv 10 %). Korttimaksuja arvioidaan kertyvän vuonna 2019 0,7 milj. euroa ja korttimaksuista kertyvien tulojen arvioidaan laskevan 0,5 milj. euroon vuonna 2020. Mobiilikausilipun myynnin kasvaessa, matkakorttien käytön arvioidaan hieman vähenevän ja matkakorteista perittävien maksujen pienevän.

Tarkastusmaksu

Tarkastusmaksun määrä voi olla enintään 40 kertaa niin suuri kuin alin aikuisen kertamaksu (laki joukkoliikenteen tarkastusmaksusta § 5). Alin aikuisen kertamaksu vuoden 2019 tariffissa on mobiili- tai arvokertalippu AB, jonka hinta on 2,80 €. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2020 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon.

Tarkastusmaksutuottoja arvioidaan kertyvän 5,3 milj. euroa vuonna 2020, joista kirjataan luottotappiota/-varauksia yhteensä noin 2,0 milj. euroa. Tarkastusmaksutuotot on laskettu TTS:ään voimassaolevan 80 euron tarkastusmaksun määrän mukaisina.

Muut toimintatulot

Muut toimintatulot, 5,2 milj. euroa, muodostuvat liikennöitsijöiltä laskutettavista matkakorttilaite-, taukotila- ja sähköbussivuokrista sekä VR:ltä laskutettavasta tarkastustoiminnan korvauksesta sekä muista palvelumaksuista.

Tarkastusmaksutoiminnan korvauksia arvioidaan saatavan VR:ltä yhteensä noin 0,8 milj. euroa, vuokratuloja liikennöitsijöiltä matkakorttijärjestelmän laitteista, taukotiloista ja sähköbusseista 3,2 milj. euroa ja muita tuloja 1,1 milj. euroa vuonna 2020. VR:ltä perittäviä tarkastustoiminnan korvauksia ei ole budjetoitu vuosille 2021-2022, koska junaliikenteen kilpailutuksen myötä myös tarkastustoiminnan sopimus tulee muuttumaan.

Tuet ja avustukset

Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vuosittaiseksi määräksi on arvioitu 4,8 milj. euroa vuosina 2020–2022. Tuki on kohdistettu jäsenkunnille asukaslukujen suhteessa. Valtion myöntämä joukkoliikennetuki HSL:lle on pienentynyt HSL:n toiminnan alkuvuosista reilulla 20 prosentilla, vuonna 2014 suurten kaupunkien joukkoliikennetukea saatiin vielä 6,1 milj. euroa.

Muita tukia ja avustuksia arvioidaan saatavan 0,7 milj. euroa. Muut tuet ja avustukset sisältävät arvioidun 0,6 milj. euron avustuksen sähköbussien kustannuksiin.

4.3 Toimintamenot

HSL:n toimintamenot vuonna 2020 ovat yhteensä 753,4 milj. euroa. Toimintamenot kasvavat vuoden 2019 ennusteesta 7,0 milj. euroa (0,9 %). Vuonna 2021 toimintamenojen arvioidaan olevan 772,5 milj. euroa ja 779,4 milj. euroa vuonna 2022.



	TP2018	TA2019	ENN2019	TAE2020	TS2021	TS2022
Muut kulut	2 823	3 237	3 237	3 857	4 195	4 415
Vuokrakulut	4 650	5 004	5 004	4 241	3 948	3 994
Aineet ja tarvikkeet	2 692	1 920	1 920	2 216	1 937	1 919
Henkilöstökulut	22 046	23 341	23 041	24 045	24 628	24 913
Muut palvelujen ostot	36 152	35 184	34 836	35 486	35 529	35 715
Infrakulut	141 220	150 691	151 091	147 278	153 305	155 325
Operointikulut	498 771	535 127	527 314	536 271	548 961	553 080
Toimintakulut yhteensä	708 354	754 505	746 444	753 395	772 503	779 362

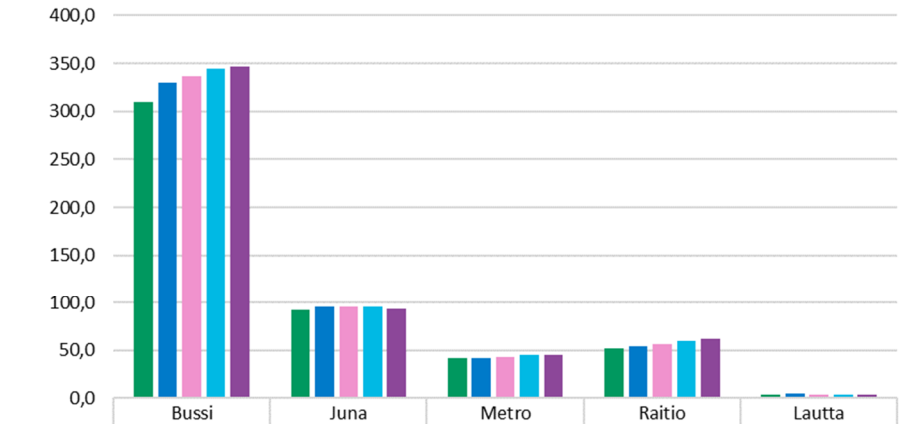
Kuvio 2. Toimintamenot 2018-2022

4.3.1 Palvelujen ostomenot

Palveluiden ostomenot vuonna 2020 ovat yhteensä 719,0 milj. euroa, 95,4 % HSL:n kaikista toimintamenoista. Palveluiden ostoon käytetään vuonna 2021 yhteensä 737,8 milj. euroa ja 744,1 milj. euroa vuonna 2022.

<u>Liikennöitsijöille maksettavat korvaukset</u>

Liikennöitsijöille maksetaan joukkoliikenteen operoinnista vuonna 2020 yhteensä 536,3 milj. euroa, joka on 71,2 % HSL:n toimintamenoista. Joukkoliikenteen kustannustason arvioidaan nousevan keskimäärin 1,2 % edellisvuoden tasosta.



	Bussi	Juna	Metro	Raitio	Lautta
2018	309,4	92,5	41,5	51,9	3,6
2019 ENN	329,6	95,8	41,9	54,3	5,0
2020 TAE	336,5	95,5	42,9	57,0	4,2
2021 TS	344,3	95,5	45,0	60,0	4,2
2022 TS	346,8	94,0	45,8	62,3	4,2

Kuvio 3. Operointikustannukset 2018-2022 liikennemuodoittain

Bussiliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 336,5 milj. euroa vuonna 2020. Kustannustason nousuksi on arvioitu 1,5 %. Bussiliikenteen kustannukset sisältävät 3,0 milj. euron varauksen ympäristöbonusten maksamiseen liikenteenharjoittajille. Kuntaosuuksissa bussiliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi sähköbussien hankinnan nettokustannuksia 0,7 milj. euroa. Vuonna 2021 kustannuksiksi arvioidaan 344,3 milj. euroa ja 346,8 milj. euroa vuonna 2022. Molemmat vuodet vuoden 2020 hintatasossa. Bussiliikenteen operointikustannusten talousarvio vuodelle 2020 sisältää varauksia lisäliikenteen järjestämiselle vyöhykemallin aiheuttamien matkustajamäärien kasvun takia (1,3 M€), Raide-Jokerin poikkeusjärjestelyn vuoksi (4,5 M€), muiden työmaiden ja liityntälinjojen järjestämiseksi (1,0 M€) ja muiden poikkeustilanteiden hoitamiseksi (1,3 M€). *Tarkemmat kuvaukset poikkeusjärjestelyistä on esitetty liitteessä 3.*

Metroliikenteen kustannusten arvioidaan olevan 42,9 milj. euroa vuonna 2020. Metroliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,1 %. Vuonna 2021 kustannuksiksi arvioidaan 45,0 milj. euroa ja 45,8 milj. euroa vuonna 2022. Ennusteessa varaudutaan Matinkylästä liikennöivän metroliikenteen vuorovälin lisäämiseen ruuhka-aikoina. Ennusteissa on varauduttu siihen, että HSL korvaa Sammalvuoren varikon ylläpitokustannukset syksystä 2020 alkaen. Vuosina 2021-2022 kustannukset nousevat myös vanhan metrokaluston peruskorjausten myötä.

Raitioliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2020 olevan 57,0 milj. euroa. Raitioliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 1,4 %. Kustannuksiksi arvioidaan 60,0 milj. euroa vuonna 2021 ja 62,3 milj. euroa vuonna 2022. Vuonna 2020 kustannukset nousevat uusien Artic-vaunujen siirtyessä vähitellen pois takuunalaisen hinnoittelusta.

Lauttaliikenteen kustannusten arvioidaan vuonna 2020 olevan 4,2 milj. euroa. Lauttaliikenteessä kustannustason nousuksi on arvioitu 1,0 %. Vuonna 2019 operointikustannuksissa varauduttiin laajamittaisiin telakointikustannuksiin. Tästä syystä operointikustannuksien arvioidaan laskevan tulevina vuosina 2021 ja 2022 4,2 milj. euron tasoon.

Junaliikenteen kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2020 yhteensä 95,5 milj. euroa. Summa sisältää Junakalustoyhtiön vuokrat Sm5-kalustosta. Junaliikenteessä kustannustason muutokseksi on arvioitu 0,2 %. Kuntaosuuksissa junaliikenteen operointikustannuksiin sisältyy lisäksi Pasilan aseman vuokrakuluja 0,7 milj. euroa. Vuonna 2021 junaliikenteen kustannuksiksi arvioidaan 95,5 milj. euroa sekä 94,0 milj. euroa vuonna 2022. Suunnitelmakaudella varaudutaan edelleen vastaamaan mm. vyöhykehinnoittelun myötä kasvavaan kysyntään tihentämällä joidenkin junien vuorovälejä iltaisin ja viikonloppuisin sekä yksittäisillä kalustolisäyksillä ruuhka-aikoihin tai niiden laidoilla. Palvelutasomuutosten kustannusvaikutusten arvioidaan olevan n. 0,3 milj. euroa vuonna 2020 ja n. 0,4 milj. euroa vuosina 2021 ja 2022.

Suunnitelmavuosien 2021-2022 osalta kustannuksiin sisältyy suurta epävarmuutta HSL:n ja VR:n neuvotteleman HSL-lähijunaliikenteen siirtymäkauden sopimuksen päättyessä kesäkuussa 2021, minkä jälkeen HSL:n lähijunaliikenne siirtyy uuteen kilpailutettavaan sopimukseen.

Infrakustannukset

Joukkoliikenteen infralla tarkoitetaan jäsenkuntien suoraan tai välillisesti omistamaa, käytössä olevaa joukkoliikenneinfraomaisuutta, josta on erillinen sopimus HSL:n ja jäsenkuntien kesken. Joukkoliikenteen infraa eivät ole operointikalusto, varikkoinfra, joukkoliikenteen staattisen tai sähköisen informaation infra, kuljettajien sosiaalitilat, liityntäpysäköinnin infra, liiketilat eivätkä mainospaikat.

HSL:n ja jäsenkuntien välisissä infrasopimuksissa on sovittu joukkoliikenteen infrakorvauksen laskutusperiaatteista. Sopimuksen mukaan kullekin kaupungille maksettavan joukkoliikenteen infrakorvauksen määrä vahvistetaan HSL:n talousarvion hyväksymisen yhteydessä. Mikäli kaupungin infran toteutuneet kustannukset poikkeavat HSL:n vahvistetusta talousarviosta, tehdään oikaisut siten, että HSL ottaa mahdollisen ali-/ylijäämän huomioon tilinpäätösvuotta seuraavana vuonna laadittavassa talousarviossaan. Mikäli talousarviovuoden aikana tulee tietoon huomattavia muutoksia infrakorvauksen suuruuteen, käsitellään ne HSL:ssä talousarvion muutoksena.

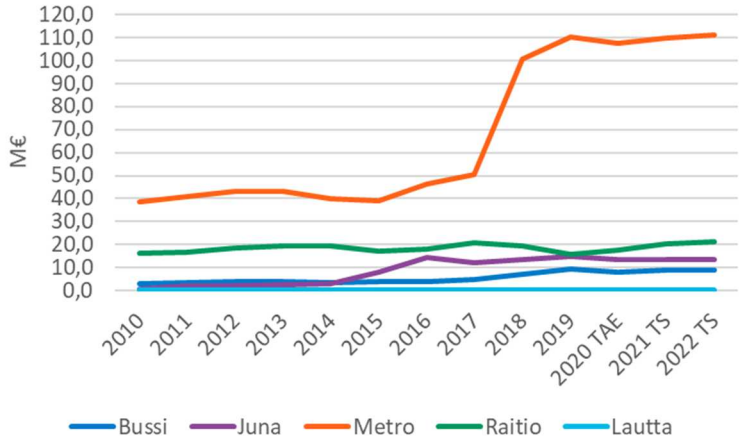
Vuonna 2020 infrakuluja arvioidaan maksettavan yhteensä 147,3 milj. euroa. Kuntien inframenot ovat seuraavat:

- Helsingiltä 76,3 milj. euroa
- Espoolta 57,8 milj. euroa
- Vantaalta 12,7 milj. euroa ja
- Kirkkonummelta 0,2 milj. euroa (TA2019 luku)

Lisäksi HSL hankkii ostopalveluna Espooseen sijoitettavan sähköbussien latausinfran, jonka kustannukset käsitellään infrasopimusten periaatteiden mukaisesti. Kustannus on 0,4 milj. euroa. Kilpailutetun ostopalvelun laskutuksen arvioidaan alkavan syksyllä 2019.

Infrakustannukset ovat vuonna 2020 3,8 milj. euroa (2,5 %) pienemmät kuin vuonna 2019, mikä johtuu Helsingin ja Espoon takautuvista tarkennuksista länsimetron infran laskutukseen. Vuoden 2021 ja 2022 taloussuunnitelmissa infrakustannukset kasvavat takaisin vakiintuneelle tasolleen.

Kerava ei laskuta infrakustannuksia vuonna 2020 aikaisemmilta vuosilta kertyneen ylijäämän vuoksi. Kauniaisilla, Sipoolla, Tuusulalla ja Siuntiolla ei ole infrasopimusten mukaista laskutettavaa joukkoliikenneinfraa. Kirkkonummen infralaskutuksen talousarviota vuodelle 2020 ei ollut saatavilla, joten HSL:n talousarviossa infrapalvelut on arvioitu vuoden 2019 mukaisina.



Kuvio 4. Infrakustannukset 2010-2022 liikennemuodoittain

Kuntien laskuttamiin inframenoihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja 50 % poistamattomalle pääomalle lasketusta 5 % korosta sekä hallinto- ja ylläpitokulut täysimääräisinä. Pääomakorvauksen laskentaperusteena on ennen vuotta 2010 käyttöönotetun infran osalta käytetty omaisuuden tarkistettua käypää arvoa. Uuden infran osalta laskentaperusteena on hankintahinta, johon on lisätty 5 % vuotuinen rakennusaikainen korko.

HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta on ollut voimassa vuodesta 2010. Sopimuksen 8.2. kohdan mukaan vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien aiheuttamien infrakulujen kohdistamisesta sovitaan kokonaan erikseen. Tällaisia uusia, merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat sopimuksen mukaan olleet Länsimetro ja Kehärata. Talous- ja toimintasuunnitelmassa infrakustannusten jaossa on sovellettu Kehäradan ja Länsimetron osalta 27.5.2015 hyväksytyn sopimuksen periaatteita. Vantaan infrasopimuksen mukaisesti Kehäradan käyttöönoton aiheuttamasta kertaseutulipputulojen kasvusta kohdistetaan Vantaalle vuosittain suoraan 3,0 milj. euroa.

Jatkossa uudet merkittävät joukkoliikenneinvestoinnit kasvattavat HSL:n infrakustannuksia ja vaikuttavat osaltaan joukkoliikenteen matkalippujen hintoihin. Valmistuvat suuret infrahankkeet luovat painetta korottaa lippujen hintoja kustannustason nousua enemmän. Mikäli lippujen hintoja ei koroteta kustannusten kasvua vastaavasti ja joukkoliikenteen palvelutaso halutaan säilyttää nykyisellään, syntyy paineita kuntien rahoitusosuuksien kasvattamiseen. Alla olevassa taulukossa 4 on esitetty arviot valmistuvien hankkeiden vaikutuksista lipun hintoihin. Suurin korotuspaine lippujen hintoihin tai jäsenkuntien maksamiin kuntaosuuksiin tulee, kun länsimetron jatko Kivenlahteen valmistuu (arvioitu korotustarve 11-12 %).

Raide-Jokeri on vaikutusarvioissa käsitelty omana joukkoliikennemuotonaan. Laskennassa on siis oletettu, että infrasopimuksiin tullaan lisäämään pikaraitiolinjat uutena sopimuskohtana ja siten jaettavana infrakokonaisuutena.

Taulukko 4: Arviot valmistuvien uusien infrahankkeiden vaikutuksista lipunhintoihin.

	Investointi, M€		Kuntien osuus, M€			
Hanke	Yhteensä	Valtion osuus M€ / %	Helsinki	Espoo	Infrakustannus 1. vuosi Yht. (ml. hallinto+kp), M€	Vaikutus lippujen hintoihin keskimäärin
Raide-Jokeri	406,4	84	224,0	98,4	15,8	4,1 %
Espoon kaupunkirata Kauklahteen	275,0	50 %		130,7	5,96	2,0 %
Kruunusillat, joukkoliik. osuus	259,0	0 %	259,0		12,90	2,8 %
Länsimetron jatke Kivenlahteen	1 159,0	21 %		949,4	36,3	n. 11 - 12 %

Muut ostopalvelut

Muuhun kuin liikennöitsijöille maksettaviin liikennöintikorvauksiin ja infrapalvelujen ostoihin käytetään 35,4 milj. euroa vuonna 2020. Muihin palvelujen ostoon käytetään 35,5 milj. euroa vuonna 2021 ja 35,7 milj. euroa vuonna 2022.

IT-kustannukset sisältävät lippu- ja informaatiojärjestelmien ohjelmistojen ja laitteiden käyttöpalveluiden sopimusmaksut, kapasiteettipalvelut ja muut vuosittaiset käyttökustannukset. Suurimmat yksittäiset IT-kustannuserät ovat LIJ-järjestelmän ohjelmistojen ja jatkuvien palveluiden ylläpito sekä kapasiteettipalvelut, joihin käytetään yhteensä noin 7,1 milj. euroa.

Jälleenmyyjille maksettavien lipunmyyntipalkkioiden oletetaan laskevan noin 4,9 milj. eurolla vuodesta 2019 vuoteen 2020, kun uudet kilpailutetut myyntisopimukset tulevat voimaan. Myös uusia lipunmyynnin itsepalvelukanavia on otettu käyttöön laajemmassa mittakaavassa, kun matkakortin nettilataus saadaan käyttöön syksyllä 2019.

Ulkopuolelta ostettavia asiantuntijapalveluita käytetään omaa osaamista täydentämään silloin, kun se on strategisesti ja taloudellisesti järkevää. Vuonna 2020 ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin arvioidaan käytettävän 8,9 milj. euroa. Asiantuntijapalveluista 2,3 milj. euroa käytetään joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviin palveluihin, kuten sähköbussien ja vähäpäästöisen liikenteen edistämiseen liittyviin konsultointipalveluihin sekä junaliikenteen kilpailutuksessa tarvittavan ulkopuolisen asiantuntijapalvelun hankintoihin. MAL-jatkotöihin ja muihin liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviin palveluihin käytetään 1,8 milj. euroa. Lippu- ja informaatiojärjestelmän ylläpidon ulkoistuksiin käytetään noin 1,0 milj. euroa ja erilaisiin tietojärjestelmien kehittämisen asiantuntijatöihin yhteensä noin 1,4 milj. euroa. Muihin asiantuntijapalveluihin käytetään yhteensä 2,4 milj. euroa.

Markkinointi- ja ilmoituspalveluihin sekä erilaisiin painatuksiin käytetään 3,8 milj. euroa. Varaus sisältää asiakasviestinnän ja uusien palveluiden markkinoinnin suunnittelupalvelut.

Laitteiden huoltopalvelut kasvavat 2,9 milj. euroon, kun lippu- ja informaatiojärjestelmän laitetakuut päättyvät.

Vartiointipalveluihin käytetään 0,9 milj. euroa. Bussiliikenteen vartiointi- ja järjestyksenvalvontapalveluiden lisäksi järjestyksenvalvojat toimivat matkalippujen tarkastajien avustavissa tehtävissä.

Muihin palveluostoihin käytetään yhteensä 3,5 milj. euroa vuonna 2020. Tämä ryhmä sisältää mm. staattisen informaation hoitopalvelut, toimitiloihin liittyvät palvelut sekä henkilöstöön liittyvät palvelut, kuten työterveyshuollon palvelut sekä koulutus- ja matkustuspalvelut.

Taulukko 5: Muut palveluostot 2018-2022.

x 1 000 €	TP2018	TA2019	ENN2019	TAE2020	Ero TAE2020/ENN2019		TS2021	TS2022
IT-palvelut, ohjelmistot ja käyttöpalvelut	14 114	13 523	13 523	14 316	793	5,9 %	14 356	14 885
Lipunmyyntipalkkiot	7 191	5 800	6 100	1 200	-4 900	-80,3 %	1 500	1 500
Asiantuntijapalvelut	5 507	6 595	6 295	8 913	2 618	41,6 %	8 562	7 932
Laitteiden huoltopalvelut	1 614	1 790	1 790	2 938	1 148	64,2 %	3 002	3 268
Ilmoitukset ja markkinointi	2 696	2 255	2 255	3 069	814	36,1 %	3 070	3 070
Painatukset	708	736	736	683	-53	-7,2 %	683	683
Vartiointipalvelut	638	780	780	914	134	17,1 %	927	942
Muut palvelut	3 684	3 706	3 358	3 453	95	2,8 %	3 430	3 436
Muiden palveluiden ostot yhteensä	**36 152**	**35 184**	**34 836**	**35 486**	**650**	**1,9 %**	**35 529**	**35 715**

4.3.2 Henkilöstömenot

HSL:n henkilöstömenot ovat 24,0 milj. euroa vuonna 2020, joka on 3,2 % toimintamenoista. Edellisvuoden ennusteesta henkilöstömenot kasvavat 1,1 milj. eurolla (4,4 %). Palkkojen ja palkkioiden osuus henkilöstömenoista on yhteensä 19,7 milj. euroa. Eläkemenoihin ja muihin sivukuluihin on varattu yhteensä 4,3 milj. euroa. Henkilöstömenot eivät sisällä varausta mahdollisen tulospalkkion maksamiseen.

Henkilöstömenojen kasvu johtuu siitä, että HSL:ään ennakoidaan rekrytoitavan noin 20 työntekijää uusiin tehtäviin vuoden 2019 aikana. Nämä rekrytoinnit (matkalippujen tarkastus ja asiakasratkaisujen kehittämiseen liittyvät asiantuntijatehtävät) vaikuttavat täysimääräisesti vuonna 2020. Matkalippujen tarkastajien seuraava tarkastajakurssi järjestetään syksyllä 2019 ja tarkastajien avoimiin virkoihin palkataan kurssilta 14 uutta tarkastajaa. Lisäksi kunta-alan määräaikainen, kilpailukykysopimukseen perustuva lomarahojen alentaminen päättyy vuonna 2019.

4.3.3 Muut toimintamenot

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin on vuodelle 2020 varattu 2,2 milj. euroa. Vuoden 2021 ja 2022 varaus on 1,9 milj. euroa. Tämä menoerä sisältää toimisto- ja IT-tarvikkeet, pienet IT-laitehankinnat (jotka eivät ole investointeja), matkakorttien ja kertakorttipohjien hankinnat, kalustohankinnat ym. tarvikehankinnat.

Vuokramenot vuonna 2020 ovat 4,2 milj. euroa. Vuokramenot sisältävät HSL:n toimitilojen vuokrakustannusten lisäksi sähköbusseista maksettavia leasing-vuokria 0,7 milj. euroa ja kuljettajien sosiaalitiloista maksettavia vuokria 1,2 milj. euroa. Vuoden 2021 varaus on 3,9 milj. euroa ja vuoden 2022 varaus 4,0 milj. euroa. HSL:n asiakaspalveluiden yhtenäistämisen oletetaan laskevan hieman vuokrakustannuksia vuonna 2021 vuoteen 2020 verrattuna.

Muut menot vuonna 2020 ovat 3,9 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät tarkastusmaksujen luottotappiot ja luottotappiovaraukset, joita arvioidaan kirjattavan vuosittain noin 2,0 milj. euroa. Muihin menoihin sisältyvät myös luottokortti- ym. provisiot, jotka ovat TTS-vuosina vähitellen kasvava erä, kun matkalipun myyntiä siirtyy HSL:n omiin myyntikanaviin, joiden maksuvälinekustannukset (mm. korttimaksamisen kustannus) näkyvät kasvavina menoina. Vuodelle 2021 muihin menoihin varataan yhteensä 4,2 milj. euroa ja vuodelle 2022 4,4 milj. euroa.

Toimintakatteen ennen rahoitustuottoja –ja kuluja sekä poistoja, arvioidaan olevan vuonna 2020 7,6 milj. euroa ylijäämäinen.

4.4 Rahoitustuotot ja -kulut

HSL rahoittaa investointinsa tarvittaessa lainanotolla rahoituslaitoksilta. HSL on toistaiseksi ollut velaton, eikä talousarviolainaa tarvinne nostaa myöskään vuonna 2019. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022 ei sisällä myöskään pitkäaikaisen talousarviolainan kustannuksia suunnitelmavuosina eli lainaa ei tarvittane myöskään lähivuosina. Talousarviossa on varauduttu tarvittaessa lyhytaikaisen luottolimiitin käyttöön 10 milj. eurolla.

Ylimääräisen kassavarojen sijoituksissa noudatetaan HSL:n hallituksen hyväksymää sijoituspolitiikkaa. Sijoituksia tehdään kassavarojen turvaamiseksi pankkien perimiltä negatiivisilta talletuskoroilta.

Rahoituksen nettomenojen vuonna 2020 arvioidaan olevan 0,4 milj. euroa ja säilyvän samalla tasolla vuosina 2021-2022.

Jäsenkunnille maksettavat korkokustannukset

Jäsenkunnille on HSL:n yhtymäkokouksen päätöksen perusteella maksettu korkoa kuntakohtaisesta ylijäämästä (ja laskutettu korkoa kuntakohtaisesta alijäämästä). Koron laskentaperusteena on ollut tilinpäätösvuoden ensimmäisen ja viimeisen päivän kuntakohtaisen kumulatiivisen yli/alijäämän keskiarvo. Korkona käytetään tilinpäätösvuoden ensimmäisen päivän vuoden euribor-korkoa. Koron määräytymispäivä on kunkin tilinpäätösvuoden ensimmäinen pankkipäivä ja maksupäivä tilinpäätösvuotta seuraavan vuoden kesäkuun 30. päivä.

Pääkaupunkiseudun kaupunginjohtajien keväällä 2019 hyväksymien omistajaohjauksen tavoitteiden mukaan myös jäsenkuntien peruspääomaosuuksille tulee maksaa korkoa vuosina 2019-2021. Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2022 sisältää varauksen jäsenkunnille maksettaville koroille.

Vuosikate rahoituserien jälkeen on 7,2 milj. euroa ylijäämäinen, eikä se riitä kattamaan suunnitelman mukaisia poistoja, jotka ovat 19,8 milj. euroa.

Tilikauden 2020 alijäämäksi arvioidaan 12,6 milj. euroa ja se voidaan kattaa edellisvuosien ylijäämästä. Alijäämä katetaan taseeseen jäsenkunnille kertyneestä kumulatiivisesta ylijäämästä, joka otetaan huomioon talous- ja toimintasuunnitelmavuosien kuntaosuuksissa jäsenkunnilta laskutettavia kuntaosuuksia vähentävänä eränä. Kunnille kuntaosuuksissa palautettava ylijäämä mahdollistaa HSL:n talousarviossa tuloslaskelmassa syntyvän alijäämäisen tuloksen.

5 Investoinnit ja poistot

HSL:n investointimenot ovat 22,2 milj. euroa vuonna 2020, 18,6 milj. euroa vuonna 2021 ja 16,0 milj. euroa vuonna 2022.

Taulukko 6: Investoinnit 2018-2022

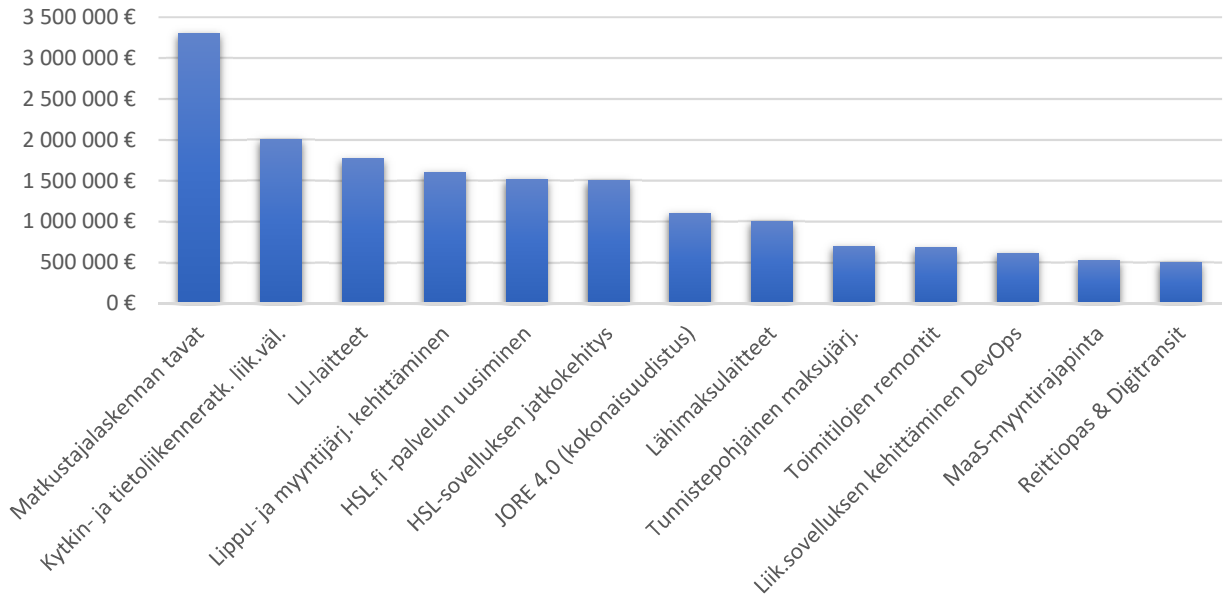
	TP2018	TA 2019	TAE 2020	TS 2021	TS 2022
Investoinnit yht. €	14 838 444	13 690 000	22 237 000	18 605 000	15 965 000

Edellisten vuosien merkittävin investointi LIJ-hanke valmistui kesäkuussa 2018. Lippu- ja informaatiojärjestelmän kehittämiseen on budjetoitu käytettäväksi suunnitelmakaudella 2020-2022 vielä noin 4,2 milj. euroa.

Tunnistepohjaisen maksamisen kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudella yhteensä 7,3 milj. euroa. Tästä 5,4 milj. euroa on suunniteltu käytettävän lähimaksulaitteisiin. Matkustajalaskennan kehittämiseen on varattu suunnitelmakaudelle yhteensä noin 10,5 milj. euroa.

Reittiopasta uudistetaan yhteensä 1,5 milj. eurolla. HSL.fi –palvelun kehittämiseen on varattu 3,7 milj. euroa ja HSL-sovelluksen kehittämiseen noin 3,5 milj. euroa koko suunnitelmakaudella. Yrityspalveluiden digitalisointiin on varattu noin 1,2 milj. euroa ja OpenMaas -myyntirajapintaan noin 1,3 milj. euroa.

Muihin investointeihin on varattu suunnitelmakaudelle 23,6 milj. euroa, josta joukkoliikenteen suunnittelu- ja infojärjestelmiin sekä infolaitteisiin noin 10,5 milj. euroa, HSL:n muihin järjestelmiin noin 1,6 milj. euroa sekä 1,3 milj. euroa kiinteistön ja toimitilojen kunnostamiseen.

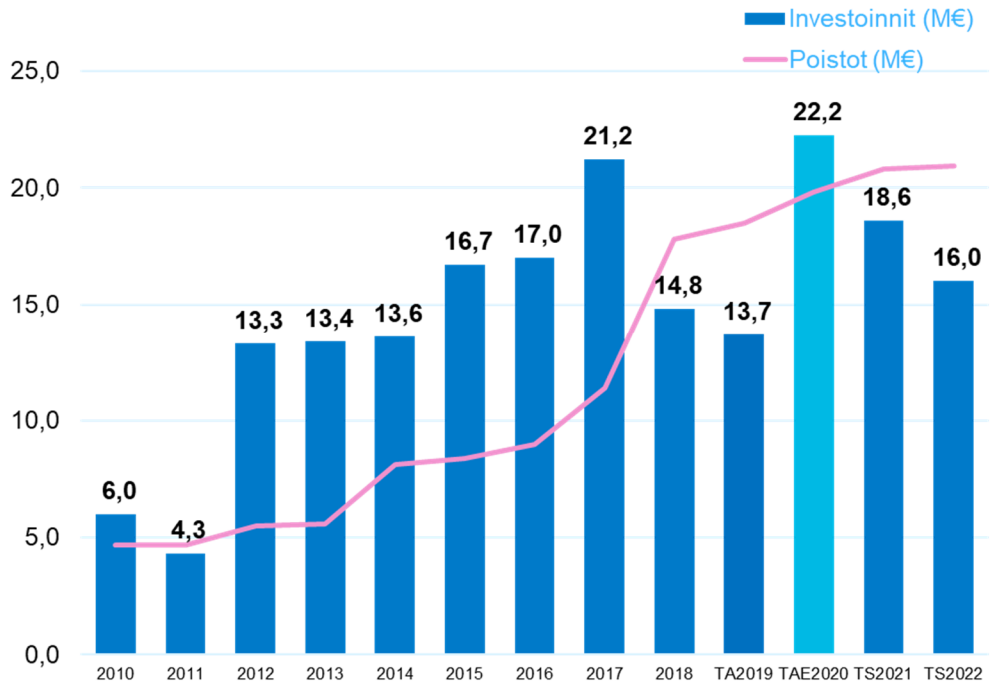


Kuvio 5: Merkittävimmät yksittäiset investointihankkeet vuonna 2020.

Suunnitelman mukaiset poistot

Investoinnit realisoituvat kuntaosuuksiin suunnitelman mukaisten poistojen kautta. Talousarviossa poistot ovat yhteensä 19,8 milj. euroa vuonna 2020, 20,8 milj. euroa vuonna 2021 ja 20,9 milj. euroa vuonna 2022. Suurin osa suunnitelmavuosien poistoista liittyy vuoden 2018 kesällä päättyneeseen LIJ-hankkeeseen ja tämän jälkeiseen LIJ-järjestelmän kehittämiseen. Poistot sisältyvät kuntaosuuslaskennassa yleiskustannuksiin.

Poistoajat ovat HSL:n hyväksytyn poistosuunnitelman mukaiset. Poistoajat ovat LIJ-hankkeen osalta pääosin 8 vuotta (laitteet ja muut aineelliset hankinnat) tai 5 vuotta (ohjelmat ja muut aineettomat hankinnat). Poistomenetelmänä on tasapoisto.



Kuvio 6: Investointien ja poistojen kehitys 2010-2022

Liite 1: Tuloslaskelma 2018–2022

x 1 000 €	TP 2018	TA 2019	ENN. [1)] 2019	TAE 2020	ERO TAE2020/ENN2019 €	ERO TAE2020/ENN2019 %	TS 2021	ERO TS2021/TAE2020 €	ERO TS2021/TAE2020 %	TS 2022	ERO TS2022/TS2021 €	ERO TS2022/TS2021 %
Toimintatuotot	**728 017**	**737 599**	**744 196**	**760 969**	**16 773**	**2,3 %**	**780 987**	**20 018**	**2,6 %**	**787 971**	**6 984**	**0,9 %**
Myyntituotot	**370 825**	**373 373**	**379 397**	**377 840**	-1 557	-0,4 %	**383 446**	5 606	1,5 %	**389 141**	5 695	1,5 %
AB vyöhykkeen lipputulot			169 408	259 654	90 246	53,3 %	263 549	3 895	1,5 %	267 502	3 953	1,5 %
ABC vyöhykkeen lipputulot			36 130	53 361	17 231	47,7 %	54 162	800	1,5 %	54 974	812	1,5 %
ABCD vyöhykkeen lipputulot			9 314	13 470	4 156	44,6 %	13 672	202	1,5 %	13 877	205	1,5 %
BC vyöhykkeen lipputulot			24 140	36 991	12 850	53,2 %	37 545	555	1,5 %	38 109	563	1,5 %
BCD vyöhykkeen lipputulot			5 755	8 442	2 686	46,7 %	8 568	127	1,5 %	8 697	129	1,5 %
CD vyöhykkeen lipputulot			1 651	2 471	820	49,6 %	2 508	37	1,5 %	2 545	38	1,5 %
D vyöhykkeen lipputulot			1 961	2 948	987	50,3 %	2 992	44	1,5 %	3 037	45	1,5 %
Seutuliikenteen lipputulot	144 504	372 773	50 313		-50 313	-100,0 %						
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 2)	4 824		1 730		-1 730	-100,0 %						
Lähiseutuliikenteen lipputulot (LS 3)	19 955		6 968		-6 968	-100,0 %						
Helsingin sisäiset lipputulot	167 455		58 591		-58 591	-100,0 %						
Espoon ja Kauniaisten sisäiset lipputulot	18 233		6 962		-6 962	-100,0 %						
Vantaan sisäiset lipputulot	12 886		4 852		-4 852	-100,0 %						
Keravan , Sipoon ja Tuusulan sisäiset lipputulot	1 353		598		-598	-100,0 %						
Kirkkonummen ja Siuntion sisäiset lipputulot	855		324		-324	-100,0 %						
Lipputulot yhteensä	**370 065**	**372 773**	**378 697**	**377 336**	**-1 361**	**-0,4 %**	**382 996**	**5 660**	**1,5 %**	**388 741**	**5 745**	**1,5 %**
Muut myyntituotot yhteensä	**760**	**600**	**700**	**504**	**-196**	**-28,0 %**	**450**	**-54**	**-10,7 %**	**400**	**-50**	**-11,1 %**
Korvaukset kunnilta	**341 107**	**348 106**	**348 106**	**367 221**	**19 115**	**5,5 %**	**382 318**	**15 097**	**4,1 %**	**384 257**	**1 940**	**0,5 %**
Muut myyntitulot	**999**	**918**	**1 001**	**840**	**-161**	**-16,1 %**		**-840**	**-100,0 %**			
Tuet ja avustukset	**5 763**	**6 367**	**6 367**	**5 475**	**-892**	**-14,0 %**	**5 466**	**-9**	**-0,2 %**	**4 981**	**-485**	**-8,9 %**
Vuokratuotot	**2 431**	**2 626**	**2 626**	**3 219**	**594**	**22,6 %**	**3 284**	**65**	**2,0 %**	**3 359**	**75**	**2,3 %**
Muut toimintatuotot	**6 892**	**6 210**	**6 700**	**6 374**	**-326**	**-4,9 %**	**6 473**	**100**	**1,6 %**	**6 233**	**-240**	**-3,7 %**
Toimintakulut	**-708 354**	**-754 505**	**-746 444**	**-753 395**	**-6 951**	**0,9 %**	**-772 503**	**-19 108**	**2,5 %**	**-779 362**	**-6 859**	**0,9 %**
Henkilöstökulut	**-22 046**	**-23 341**	**-23 041**	**-24 045**	**-1 005**	**4,4 %**	**-24 628**	**-582**	**2,4 %**	**-24 913**	**-286**	**1,2 %**

x 1 000 €	TP 2018	TA 2019	ENN. [1)] 2019	TAE 2020	ERO TAE2020/ENN2019 €	ERO TAE2020/ENN2019 %	TS 2021	ERO TS2021/TAE2020 €	ERO TS2021/TAE2020 %	TS 2022	ERO TS2022/TS2021 €	ERO TS2022/TS2021 %
Palvelujen ostot	**-676 143**	**-721 002**	**-713 241**	**-719 035**	**-5 794**	**0,8 %**	**-737 795**	**-18 760**	**2,6 %**	**-744 120**	**-6 325**	**0,9 %**
Bussiliikenteen operointikustannukset	-309 363	-334 959	-329 613	-336 516	-6 903	2,1 %	-344 284	-7 768	2,3 %	-346 804	-2 520	0,7 %
Junaliikenteen operointikustannukset	-92 465	-95 199	-95 751	-95 459	292	-0,3 %	-95 543	-84	0,1 %	-94 034	1 509	-1,6 %
Metroliikenteen operointikustannukset	-41 474	-44 003	-41 900	-42 861	-961	2,3 %	-44 964	-2 103	4,9 %	-45 757	-793	1,8 %
Raitioliikenteen operointikustannukset	-51 914	-55 966	-54 300	-57 035	-2 735	5,0 %	-60 020	-2 985	5,2 %	-62 335	-2 315	3,9 %
Lauttaliikenteen operointikustannukset	-3 556	-5 000	-5 000	-4 150	850	-17,0 %	-4 150		0,0 %	-4 150		0,0 %
IdeaLabin operointikustannukset			-750	-250	500	-66,7 %						
Liikenteen operointikustannukset yhteensä	**-498 771**	**-535 127**	**-527 314**	**-536 271**	**-8 957**	**1,7 %**	**-548 961**	**-12 690**	**2,4 %**	**-553 080**	**-4 119**	**0,8 %**
Bussiliikenteen infrapalvelut	-7 278	-9 136	-9 536	-8 151	1 385	-14,5 %	-8 919	-768	9,4 %	-8 786	133	-1,5 %
Junaliikenteen infrapalvelut	-13 560	-15 033	-15 033	-13 680	1 353	-9,0 %	-13 618	62	-0,5 %	-13 494	124	-0,9 %
Metroliikenteen infrapalvelut	-100 456	-110 241	-110 241	-107 497	2 745	-2,5 %	-109 852	-2 355	2,2 %	-111 229	-1 377	1,3 %
Raitioliikenteen infrapalvelut	-19 415	-15 880	-15 880	-17 519	-1 639	10,3 %	-20 362	-2 842	16,2 %	-21 274	-912	4,5 %
Lauttaliikenteen infrapalvelut	-512	-401	-401	-432	-31	7,7 %	-555	-123	28,5 %	-541	13	-2,4 %
Infrapalvelut yhteensä	**-141 220**	**-150 691**	**-151 091**	**-147 278**	**3 813**	**-2,5 %**	**-153 305**	**-6 027**	**4,1 %**	**-155 325**	**-2 020**	**1,3 %**
Muut palvelujen ostot yhteensä	**-36 152**	**-35 184**	**-34 836**	**-35 486**	**-650**	**1,9 %**	**-35 529**	**-43**	**0,1 %**	**-35 715**	**-186**	**0,5 %**
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	**-2 692**	**-1 920**	**-1 920**	**-2 216**	**-296**	**15,4 %**	**-1 937**	**279**	**-12,6 %**	**-1 919**	**18**	**-0,9 %**
Vuokrakulut	**-4 650**	**-5 004**	**-5 004**	**-4 241**	**763**	**-15,3 %**	**-3 948**	**293**	**-6,9 %**	**-3 994**	**-46**	**1,2 %**
Muut kulut	**-2 823**	**-3 237**	**-3 237**	**-3 857**	**-620**	**19,1 %**	**-4 195**	**-338**	**8,8 %**	**-4 415**	**-220**	**5,2 %**
Toimintakate	**19 663**	**-16 906**	**-2 247**	**7 574**	**9 822**	**-437,0 %**	**8 484**	**909**	**12,0 %**	**8 609**	**126**	**1,5 %**
Rahoitustuotot ja -kulut	**27**	**-100**		**-370**	**-370**		**-320**	**50**	**-13,5 %**	**-320**		**0,0 %**
Vuosikate	**19 691**	**-17 006**	**-2 247**	**7 204**	**9 451**	**-420,5 %**	**8 163**	**960**	**13,3 %**	**8 289**	**126**	**1,5 %**
Poistot	**-17 809**	**-18 844**	**-18 553**	**-19 840**	**-1 287**	**6,9 %**	**-20 800**	**-960**	**4,8 %**	**-20 925**	**-126**	**0,6 %**
Tilikauden tulos	**1 882**	**-35 850**	**-20 800**	**-12 636**	**8 164**	**-39,3 %**	**-12 636**	**-1**	**0,0 %**	**-12 636**		**0,0 %**
Tilikauden yli-/alijäämä	**1 882**	**-35 850**	**-20 800**	**-12 636**	**8 164**	**-39,3 %**	**-12 636**	**-1**	**0,0 %**	**-12 636**		**0,0 %**
Tuloslaskelman tunnusluvut												
Toimintatuotot / Toimintakulut, %	102,8 %	97,8 %	99,7 %	101,0 %			101,1 %			101,1 %		
Toimintatuotot ilman kuntaosuuksia, 1 000 €	386 910	389 493	396 090	393 748			398 669			403 714		
- ilman kuntaosuuksia, %	54,6 %	51,6 %	53,1 %	52,3 %			51,6 %			51,8 %		
Toimintakate, %	2,7 %	-2,3 %	-0,3 %	1,0 %			1,1 %			1,1 %		
Vuosikate, %	2,7 %	-2,3 %	-0,3 %	0,9 %			1,0 %			1,1 %		
Vuosikate / Poistot, %	110,6 %	-90,2 %	-12,1 %	36,3 %			39,2 %			39,6 %		

Liite 2: Rahoituslaskelma 2018-2022

1 000 €	TP2018	TA2019	ENN2019	TAE2020	TS2021	TS2022
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	19 691	-17 006	-2 247	7 204	8 163	8 289
Satunnaiset erät						
Tulorahoituksen korjauserät						
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-14 838	-13 690	-13 690	-22 237	-18 605	-15 965
Rahoitusosuudet investointimenoihin						
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot						
Toiminnan ja investointien rahavirta	**4 852**	**-30 696**	**-15 937**	**-15 033**	**-10 442**	**-7 676**
Rahoituksen rahavirta						
Lainakannan muutokset						
Pitkäaikaisten lainojen lisäys						
Pitkäaikaisten lainojen vähennys						
Lyhytaikaisten lainojen muutos						
Oman pääoman muutokset	335					
Muut maksuvalmiuden muutokset	-9 405	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
Rahavarojen muutos	**-4 553**	**-25 696**	**-10 937**	**-10 033**	**-5 442**	**-2 676**
Rahavarat 31.12	81 610	55 914	70 673	60 640	55 198	52 522
Rahavarat 1.1	86 163	81 610	81 610	70 673	60 640	55 198
Investointien tulorahoitus %	132,7 %	-124,2 %	-16,4 %	32,4 %	43,9 %	51,9 %
Kassan riittävyys, pv	42,1	27,1	34,6	29,4	26,1	24,6

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

Ostoliikennesopimusten piirissä olevan bussi-, metro-, lähijuna- ja raitioliikenteen osalta muutokset suunnitelmakaudella ovat seuraavat:

METROLIIKENNE

Muutokset vuonna 2020

Parannetaan metroliikenteen täsmällisyyttä sunnuntaisin lisäämällä kiertoon yksi juna päiväaikaan. Lisätään hieman tarjontaa varhain aamulla arkisin ja lauantaisin sekä lauantaiaamupäivinä ja jatketaan metroliikennettä Matinkylästä Vuosaareen yhdellä vuorolla iltaisin. Muutos toteutetaan jo syksyllä 2019.

Kustannusmuutos:
+ 95 000 € vuositasolla

Varaudutaan tihentämään metroliikennettä arki- ja lauantai-iltaisin n. klo 20-21 sekä aikaistamaan sunnuntaiaamujen liikenteen aloitusta n. 20 minuutilla.

Kustannusmuutos:
+ 85 000 € vuonna 2020 ja 220 000 € vuositasolla

Arki- ja lauantai-iltaisin tihennetyn metroliikenteen myötä varaudutaan tihentämään myös bussien osalta metron liityntäliikennettä n. klo 20-21.

Kustannusmuutos:
+ 135 000 € vuonna 2020 ja 350 000 € vuositasolla

Varaudutaan vastaamaan vyöhykehinnoittelun myötä kasvavaan kysyntään jatkamalla osa Tapiolaan päättyvistä lähdöistä Matinkylään ruuhka-aikoina.

Kustannusmuutos:
+ 300 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Varaudutaan lisäämään metroliikenteen tarjontaa arjen ruuhka-aikojen laidoilla jatkamalla aamuruuhkan liikennettä idästä 15 minuuttia nykyistä pitempään ja aloittamalla iltaruuhkan liikenne lännestä 15 min nykyistä aiemmin.

Kustannusmuutos:
+ 32 000 € vuonna 2021 ja + 70 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

LÄHIJUNALIIKENNE

Muutokset vuonna 2020

Varaudutaan vastaamaan vyöhykehinnoittelun myötä kasvavaan kysyntään lisäämällä rantaradalla kolmannet Sm5 -yksiköt U-juniin yhteensä neljälle kierrokselle ruuhka-aikaan ja toiset Sm5 -yksiköt A-juniin yhteensä kolmelle kierrokselle iltapäiväruuhkaan.

Kustannusmuutos:
+ 175 000 € vuositasolla

Varaudutaan vastaamaan kasvavaan kysyntään tihentämällä A-junan vuoroväli syysliikenteen alusta 2020 alkaen 20 minuuttiin lauantaisin klo 10-19. Myös arkisin liikennöitäisiin 20 minuutin vuorovälillä klo 19 asti.

Kustannusmuutos:
+ 25 000 € vuonna 2020
+ 65 000 € vuositasolla

Tihennetään kehäradan junien vuoroväliä syysliikenteen 2020 alusta alkaen sunnuntaisin 10 minuuttiin I-junilla klo 10-19 ja P-junilla 11-21. Lisäksi kehäradan junilla ja K-junilla aloitetaan 15 minuutin vuorovälillä liikennöiminen sunnuntaisin noin klo 8.30.

Kustannusmuutos:
+ 70 000 € vuonna 2020
+ 195 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteluja muutoksia

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

RAITIOLIIKENNE

Muutokset vuonna 2020

Hämeentien perusparannus
Linjat 1 ja 8 palaavat normaalireiteilleen Hämeentien perusparannuksen siirtyessä seuraavaan vaiheeseen. Hämeentietä kulkevat raitiolinjat 6, 6T ja 7 liikennöivät Sörnäisiin poikkeusreittejä Kallion läpi Hämeentien sijasta. Poikkeusreitit ovat voimassa syysliikenteen 2020 alkuun asti.

Kustannusmuutokset:
+ 60 000 (linja 6/T) ja 100 000 € (linja 7) vuonna 2020.

Muutokset vuonna 2021

Hernesaaren raitiotien 1. vaiheen käyttöönotto
Varaudutaan Hernesaaren raitioliikenteen 1. vaiheen liikenteen aloittamiseen osuudella Hietalahti - Eiranranta. Muutos koskee linjaa 6.

Kustannusmuutokset:
+200 000 € vuonna 2020 ja +560 000 € vuositasolla.

Linjan 6T lakkauttaminen
Linja 6T lakkautetaan Hernesaaren 1. vaiheen raitioliikenteen käynnistyessä.

Kustannusmuutokset:
-120 000 € vuonna 2020 ja -285 000 € vuositasolla.

Atlantinkadun raitiotien valmistuminen
Varaudutaan linjan 9 reitin jatkamiseen Saukonpaadesta Länsiterminaali T2:lle valmistuvaa Atlantinkadun rataa pitkin. Muutoksen jälkeen Länsiterminaalia palvelevat raitiolinjat 7 ja 9.

Kustannusmuutokset:
Linjalla 9 +110 000 vuonna 2021 ja +290 000 € vuositasolla

Ilmalan raitiotie
Varaudutaan Ilmalan raitiotien käyttöönottoon. Muutos koskee linjaa 9, jonka reitti pitenee Pasilan asemalta Ilmalantorille.

Kustannusmuutokset:
+390 000 € vuonna 2021 ja +1 100 000 € vuosittain

Linjojen 2 ja 7 muutokset
Linjaa 7 jatketaan elokuussa Pasilan asemalta Meilahden sairaalalle uuden Rosina Heikelin puistoon rakennettavan kääntöpaikan myötä. Linjan 7 pidennyksen yhteydessä linja 2 jatketaan Pasilan asemalta Messukeskukselle.

Kustannusmuutokset:
Linjalla 2 + 30 000 € vuonna 2020 ja +80 000 € vuosittain

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

Linjalla 7 +270 000 € vuonna 2020 ja +650 000 € vuosittain

Poikkeusreitit
Vuodelle 2021 alkavaksi on aikataulutettu laajoja raitioliikenteen poikkeusreittejä aiheuttavia katuverkon perusparannustöitä. Näitä ovat Runeberginkatu välillä Töölöntori - Mannerheimintie, Caloniuksenkatu sekä Helsinginkatu välillä Sturenkatu – Fleminginkatu. Työmaiden aiheuttamat poikkeusreitit, niiden laajuus sekä kustannukset selviävät jatkosuunnittelussa. Kustannusarvioita tarkennetaan keväällä 2020 tehtävässä Toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2021-2023.

Muutokset vuonna 2022

Jätkäsaaren linjaston täydentyminen
Bunkkerin edustan kääntöpaikka otetaan käyttöön. Linja 8 jatketaan Saukonpaadesta Atlantinkadun rataa pitkin Länsiterminaalille ja Bunkkerin edustalle. Myös linja 9 jatketaan Länsiterminaali T2:lta uudelle kääntöpaikalle.

Kustannusmuutokset:
Linjalla 8 + 270 000 € vuonna 2020 ja + 660 000 € vuosittain
Linjalla 9 +170 000 € vuonna 2020 ja +420 000 € vuosittain

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

LAUTTALIIKENNE

Ei suunniteltuja muutoksia.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

BUSSILIIKENNE

HANKKEIDEN JA TYÖMAIDEN AIHEUTTAMAT KUSTANNUKSET SEKÄ LISÄLIIKENTEEN JÄRJESTÄMINEN

Muutokset vuonna 2020

Vyöhykemallin aiheuttamiin muutoksiin varautuminen
Varaudutaan lisäämään liikennettä vyöhykemallin aiheuttamien matkustajamäärien kasvun vuoksi erityisesti säteittäisille sekä poikittaisille seutulinjoille.

Seutu, poikittaisliikenne + 300 000 €
Seutu, Espoon suunta + 500 000 €
Seutu, Vantaan suunta + 500 000 €

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt
Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri -hankkeelta saatuun alustavaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin 5 minuutin vuorovälillä, joka on nykytasoa heikompi. Poikkeusreittien vaikutusta kysyntään ei ole ehditty arvioida toiminta- ja taloussuunnitelman laatimisen yhteydessä, joten linjan 550 toteutuva vuoroväli voi olla tässä laskelmassa esitettyä heikompi. Kustannuksissa tulee kuitenkin varautua siihen, että matkustajat siirtyvät käyttämään muita linjoja, jolloin näiden linjojen palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät alustavaan rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2020:

Helsingin sisäinen liikenne: +1 600 000 €
Espoon sisäinen liikenne: +175 000 €
Seutu, poikittaisliikenne: +1 875 000 €
Seutu, Espoon suunta: +550 000 €
Seutu, Vantaan suunta: +330 000 €

Yhteensä: +4 530 000 €

Laajasalon katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt
Varaudutaan bussiliikenteen pieniin viivästyksiin, jotka aiheutuvat katujen ja raitiotien rakentamisesta Laajasalossa.

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 190 000 € vuonna 2020 ja + 300 000 € vuositasolla

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

Varaumat lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi
Seutuliikenne +500 000 €
Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €
Espoon sisäinen liikenne +150 000 €
Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €
Keravan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €
Tuusulan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €
Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.
Kirkkonummen sisäinen liikenne ja Sipoon sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustesopimusten vuosibudjettia.
Raitioliikenne: +25 000 €
Metroliikenne: +70 000 €
Junaliikenne: +20 000 €

Muutokset vuonna 2021

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt
Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri -hankkeelta saatuun alustavaan rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin 5 minuutin vuorovälillä, joka on nykytasoa heikompi. Poikkeusreittien vaikutusta kysyntään ei ole ehditty arvioida toiminta- ja taloussuunnitelman laatimisen yhteydessä, joten linjan 550 toteutuva vuoroväli voi olla tässä laskelmassa esitettyä heikompi. Kustannuksissa tulee kuitenkin varautua siihen, että matkustajat siirtyvät käyttämään muita linjoja, jolloin näiden linjojen palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät alustavaan rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2021:

Helsingin sisäinen liikenne: +2 000 000 €
Espoon sisäinen liikenne: +200 000 €
Seutu, poikittaisliikenne: +2 700 000 €
Seutu, Espoon suunta: +400 000 €
Seutu, Vantaan suunta: +350 000 €

Yhteensä: +5 650 000 €

Leppävaaran terminaalin rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:
Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin, Sellon uuden parkkitalon ja radan ylittävän sillan rakentamistöiden vuoksi. Liikennöintisuoritteet kasvavat suunniteltuun Turuntien väliaikaiseen terminaaliin 2 minuuttia / suunta ja 1,25 kilometriä / suunta. Rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat seuraaviin linjoihin: 114, 202, 203, 207, 214, 215, 224, 225(K), 227, 229, 236B, 236(V), 238, 239 ja 555B. Kustannuslaskelmassa on huomioitu, että Turuntien väliaikaiseen terminaaliin tulee sähköbussien latausasema ja linjat 203, 214, 215 ja 227 ladataan siellä.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+8 ap / arki, +5 ap / la ja +3 ap / su
Espoon sisäinen +1 810 000€ / vuodessa

Itäkeskuksen terminaalin rakennustöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt
Varaudutaan Itäkeskuksen terminaalin rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin. Poikkeusjärjestelyt vaikuttavat kaikkiin terminaaliin liikennöiviin linjoihin (54, 80, 82, 82B, 93, 93K, 94, 95, 97, 97V, 98, 500, 550, 554, 561, 801–805 ja 841-843).

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:
Helsingin sisäinen liikenne + 1 120 000€
Seutu, poikittaisliikenne + 340 000€

Laajasalon katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt
Varaudutaan bussiliikenteen pieniin viivästyksiin, jotka aiheutuvat katujen ja raitiotien rakentamisesta Laajasalossa.

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 300 000 € vuositasolla

Metron siltatyömaiden aikaiset poikkeusjärjestelyt
Varaudutaan korvaamaan osa metroliikenteestä busseilla n. viikon ajan kesällä 2021 metrosiltojen korjauksen aikana.

- 230 000 € metron liikennöintikorvaukset
+ 770 000€ korvaava bussiliikenne idän suuntaan

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi
Seutuliikenne +500 000 €
Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €
Espoon sisäinen liikenne +150 000 €
Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €
Keravan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €
Tuusulan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €
Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.
Kirkkonummen sisäinen liikenne ja Sipoon sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustesopimusten vuosibudjettia.
Raitioliikenne: +25 000 €
Metroliikenne:+70 000 €
Junaliikenne: +20 000 €

<u>Muutokset vuonna 2022</u>

Raide-Jokerin rakentamisen aikaiset poikkeusliikennejärjestelyt
Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin linjan 550 reitin varrella koskien runkolinjan 550 lisäksi lukuisia muita linjoja. Kustannuslaskenta on perustunut Raide-Jokeri -hankkeelta saatuun alustavaan

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

rakennustöiden aikatauluun, jonka perusteella on arvioitu linjakohtaisesti kustannus palvelutason säilyttämiseksi nykyisellään. Runkolinjan 550 osalta kustannuslaskenta on perustunut ruuhka-ajan liikennöintiin 5 minuutin vuorovälillä, joka on nykytasoa heikompi. Poikkeusreittien vaikutusta kysyntään ei ole ehditty arvioida toiminta- ja taloussuunnitelman laatimisen yhteydessä, joten linjan 550 toteutuva vuoroväli voi olla tässä laskelmassa esitettyä heikompi. Kustannuksissa tulee kuitenkin varautua siihen, että matkustajat siirtyvät käyttämään muita linjoja, jolloin näiden linjojen palvelutasoa tulee parantaa nykyisestä. Kustannuslaskennassa on lisäksi epävarmuuksia, jotka liittyvät alustavaan rakennustöiden aikatauluun sekä rakennustöiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Lopullinen kustannustaso voi siis olla esitetty suurempi tai pienempi.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset vuonna 2022:

Helsingin sisäinen liikenne: +2 100 000 €
Espoon sisäinen liikenne: +200 000 €
Seutu, poikittaisliikenne: +2 000 000 €
Seutu, Espoon suunta: +1 050 000 €
Seutu, Vantaan suunta: +800 000 €

Yhteensä: +6 150 000 €

Leppävaaran terminaalin rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt:
Varaudutaan viivästyksiin ja poikkeusreitteihin Leppävaaran terminaalin, Sellon uuden parkkitalon ja radan ylittävän sillan rakentamistöiden vuoksi. Liikennöintisuoritteet kasvavat suunniteltuun Turuntien väliaikaiseen terminaaliin 2 minuuttia / suunta ja 1,25 kilometriä / suunta. Rakentamisen aikaiset järjestelyt vaikuttavat seuraaviin linjoihin: 114, 202, 203, 207, 214, 215, 224, 225(K), 227, 229, 236B, 236(V), 238, 239 ja 555B. Kustannuslaskelmassa on huomioitu, että Turuntien väliaikaiseen terminaaliin tulee sähköbussien latausasema ja linjat 203, 214, 215 ja 227 ladataan siellä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+8 ap / arki, +5 ap / la ja +3 ap / su
Espoon sisäinen +1 810 000€ / vuodessa

Itäkeskuksen terminaalin rakennustöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt
Varaudutaan Itäkeskuksen terminaalin rakentamisen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin. Poikkeusjärjestelyt vaikuttavat kaikkiin terminaaliin liikennöiviin linjoihin (54, 80, 82, 82B, 93, 93K, 94, 95, 97, 97V, 98, 500, 550, 554, 561, 801–805 ja 841-843).

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:
Helsingin sisäinen liikenne + 1 120 000€
Seutu, poikittaisliikenne + 340 000€

Laajasalon katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt
Varaudutaan bussiliikenteen pieniin viivästyksiin, jotka aiheutuvat katujen ja raitiotien rakentamisesta Laajasalossa.

Työmaiden bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

+ 300 000 € vuositasolla

Herttoniemen katutöiden aikaiset poikkeusjärjestelyt
Varaudutaan bussiliikenteen pieniin viivästyksiin, jotka aiheutuvat katujen rakentamisesta Herttoniemessä.

Työmaan bussiliikenteelle aiheuttaman hidastumisen kustannukset:

+ 800 000 € vuonna 2022 ja + 1 200 000 € vuositasolla

Herttoniemen terminaalin peruskorjauksen aikaiset poikkeusjärjestelyt
Varaudutaan Herttoniemen terminaalin peruskorjauksen aikaisiin poikkeusjärjestelyihin terminaalista liikennöivillä linjoilla.

Rakentamisen aikaisten poikkeusjärjestelyjen kustannukset:
+ 1 000 000 € vuonna 2022 ja + 1 500 000 € vuositasolla

Vara-autot lisäliikenteen ja pienten poikkeustilanteiden hoitamiseksi
Seutuliikenne +500 000 €
Helsingin sisäinen liikenne +500 000 €
Espoon sisäinen liikenne +150 000 €
Vantaan sisäinen liikenne +150 000 €
Keravan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €
Tuusulan sisäinen ja seutuliikenne +20 000 €
Siuntion sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista lisäliikenteeseen.
Kirkkonummen sisäinen liikenne ja Sipoon sisäinen liikenne: Ei erillistä varautumista. Lasketaan osana alueiden kysyntäkannustesopimusten vuosibudjettia.
Raitioliikenne: +25 000 €
Metroliikenne:+70 000 €
Junaliikenne: +20 000 €

MUUTOKSET HELSINGIN SISÄISILLÄ LINJOILLA

<u>Muutokset vuonna 2020</u>

Linjat 50 Sompasaari-Pasila-Pajamäki ja 59 Sompasaari-Pasila-Maunula
Linjojen 50 ja 59 päätepysäkki siirretään Sompasaareen alkuvuodesta 2020, kun alueen katuverkko ja tilapäinen kääntöpaikka on bussiliikenteen edellyttämässä kunnossa.

Kustannusvaikutus: linjojen reitti pitenee 0,5 km suuntaansa ja ma-pe yksi ruuhka-auto muuttuu ajoajan pitenemisen takia kokopäiväautoksi.
+90 000 € vuositasolla

Linja 88 Herttoniemi – Kaitalahti
Varaudutaan lisäämään tarjontaa Kruunuvuorenrannassa tihentämällä ruuhka-ajan vuoroväliä 1.1.2020 alkaen.

+ 2 ap / arki

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

+ 175 000 € vuonna 2020 ja vuositasolla

Linjat 92, 94, 95, 97 ja 98 Itäkeskus – Myllypuro/Kontula/Mellunmäki/Rastila
Varaudutaan lisäämään linjoille syksystä 2020 alkaen yksi auto sekä lauantai- että sunnuntailiikenteeseen kasvaneiden ajoaikojen vuoksi. Lisäksi lauantaiaamussa vuorovälin tihenemisajankohta aikaistuu noin puolella tunnilla.

+ 1 ap / la
+ 1 ap / su
+ 20 000€ vuonna 2020 ja 40 000 € vuositasolla

Linja 506 Myllypuro–Viikki–Arabia–Kumpula–Pasila–Meilahti
Linjan 506 arjen keskipäivän vuoroväli tihennetään 20 minuutista 15 minuuttiin vuoden 2020 alussa. Muutoksella parannetaan Metropolia ammattikorkeakoulun uuden Myllypuron kampuksen yhteyksiä. Lisäksi muutoksella mahdollistetaan linjojen 57, 78 ja 506 parempi tahdistus Viikin alueella sekä linjojen 69 ja 506 tahdistaminen osuudella Koskelantie–Nordenskiöldinkatu.

+ 90 000 € vuonna 2020 ja vuositasolla

<u>Muutokset vuonna 2021</u>

Linja 79 Herttoniemi – Puistola
Varaudutaan lisäämään tarjontaa linjalla hiljaiseen aikaan ja yhtenäistämään vuorovälejä muun linjaston kanssa.

+ 21 000 € vuonna 2021 ja 55 000 € vuositasolla

Linjat 84, 87 ja 88 Herttoniemi – Gunillankallio/Haakoninlahti/Kaitalahti
Varaudutaan lisäämään tarjontaa vastaamaan Kruunuvuorenrannan kasvaviin asukasmääriin perustamalla linja 87 Herttoniemi – Haakoninlahti. Linjojen 84 ja 88 vuorovälejä muutetaan samalla aikataulujen tasavälisyyden parantamiseksi.

+ 185 000 € vuonna 2021 ja 460 000 € vuositasolla

Linjat 92, 94, 95, 97 ja 98 Itäkeskus – Myllypuro/Kontula/Mellunmäki/Rastila
Varaudutaan lisäämään linjoille syksystä 2020 alkaen yksi auto arkiliikenteeseen kasvaneiden ajoaikojen vuoksi.

+ 50 000€ vuonna 2021 ja 99 000 € vuositasolla

Helsingin poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelma
Varaudutaan Helsingin poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelman mukaisiin linjastomuutoksiin syksystä 2021 alkaen.

Helsingin sisäinen liikenne: - 440 000 € vuonna 2021 ja - 1 100 000 € vuositasolla
Poikittaiset seutulinjat: + 1 040 000 € vuonna 2021 ja + 2 600 000 € vuositasolla
Espoon suunnan seutulinjat: - 200 000 € vuonna 2021 ja - 500 000 € vuositasolla

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

Muutokset vuonna 2022

Kruunuvuorenrannan alueen kasvu
Varaudutaan lisäämään tarjontaa Kruunuvuorenrannassa.

+ 2 ap / arki
+ 80 000 € vuonna 2022 ja + 175 000 € vuositasolla

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

MUUTOKSET ESPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA ESPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Kauklahti-Saunalahti alueen kasvu
Varaudutaan uuden linjan perustamiseen Kauklahti-Saunalahti –alueelle asukasmäärän kasvun vuoksi.

Kustannusvaikutus 620 000 € vuonna 2020 ja 1 600 000 € vuositasolla

Linja 437 Martinlaakso – Perusmäki
Varaudutaan syysliikenteestä alkaen arkipäivien ruuhka-aikoina liikennöivän linjan 437 liikennöintiajan laajentamiseen maanantaista lauantaihin klo 6-21 väliselle ajalle. Muutoksella parannetaan Perusmäen ja Niipperin uusien asuinalueiden palvelutaso sekä niiden yhteydet Kehäradalle. Muutoksen toteutuksesta päätetään myöhemmin matkustajamäärien perusteella.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+1 ap / lauantai
+64 000 € vuonna 2020 ja +166 000 € vuositasolla

Linjat 531/B Tiistilä - Matinkylä(M) - Olari /– Espoon keskus – Jorvi ja
542 Soukka – Espoonlahti – Espoon keskus – Jorvi
Varaudutaan lisäämään talvikauden sunnuntailiikenteeseen vuoden 2020 syysliikenteestä alkaen yksi autopäivä kasvaneiden ajoaikojen vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset
+ 1 ap / sunnuntai
+14 000 € vuonna 2020 ja +30 000 € vuositasolla

Linja 553 Hakunila–Malmi–Maunula–Leppävaara
Kasvaneiden ajoaikojen takia lisätään talvikauden arkiliikenteeseen yksi ruuhka-auto sekä viikonloppuliikenteeseen tunteja syksystä 2019 alkaen. Kesän sunnuntailiikenteeseen lisätään yksi auto, kuten talviliikenteeseen on tehty jo aiemmin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset
+ 1 ap / talviarki
+ 1 ap / kesäsunnuntai
+ 75 000 € vuonna 2020 ja vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Linja 118 Tapiola-Suurpelto-Espoon keskus-Kauklahti
Linja 118B Tapiola-Suurpelto
Linja 118B varaudutaan jatkamaan Espoon keskukseen vuoden 2021 alussa, kun Kuuriniitty-Suurpelto –joukkoliikenneyhteys valmistuu. Samalla linjan 118 reitti muuttuu kulkemaan uuden joukkoliikenneyhteyden kautta.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+2 / arki / la / su
+580 000 € vuonna 2021 ja +580 000 € vuositasolla

Linja 134 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila
Linja 136 Matinkylä-Espoon keskus-Tuomarila
Harvennetaan linjojen 134 ja 136 arjen ruuhka-aikojen vuoroväliä 10 minuutista 15 minuuttiin molemmilla linjoilla linjojen 118 ja 118B reittimuutoksesta johtuvan kysynnän vähenemisen myötä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
-4 ap / arki
-380 000 € vuonna 2021 ja -380 000 € vuositasolla

Linja 224 Leppävaara-Kauniainen-Espoon keskus-Tuomarila
Pohjois-Espoon ja Leppävaaran linjastosuunnitelmassa esitetty pisto Kuurinniittyyn linjalle 224 poistuu, kun Suurpellon ja Kuurinniityn välinen joukkoliikenneyhteys valmistuu ja linja 118 siirtyy kulkemaan uutta katuosuutta pitkin. Linja 118 tarjoavat palvelun Kuurinniityn ja Espoon keskuksen välille.

Kustannusmuutokset:
-140 000 € vuonna 2021 ja vuositasolla

Muutokset vuonna 2022

Linja 111 Otaniemi – Tapiola – Westend – Matinkylä – Hyljelahti
Linjan 111 reitti siirretään poikkeusreitille Djupsundsbäckenin alueen rakennustöiden alkaessa ja Hylkeenpyytäjäntien yhteyden katketessa. Samalla linjalle varaudutaan lisäämään yksi auto kaikille päivätyypeille pidentyvän ajoajan vuoksi.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+1 / arki / la / su
+300 000 € vuonna 2022 ja +300 000 € vuositasolla

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

MUUTOKSET VANTAAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA VANTAAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Ruskeasannan alueen seutuliikenteen palvelutason parannus
Varaudutaan Ruskeasannan aluetta palvelevien seutulinjojen palvelutason parantamiseen viikonloppuliikenteessä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+ 2 ap / lauantai ja sunnuntai
+ 85 000 € vuonna 2020 ja + 217 000 € vuositasolla

Linja 562 Mellunmäki – Tikkurila – Aviapolis
Tihennetään linjan 562 sunnuntailiikenteen vuoroväliä 15 minuutista 10 minuuttiin kehäradan sunnuntailiikenteen vuorovälin tihentymisen myötä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+4 ap / sunnuntai
+ 160 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Lahdenväylän suunnan linjasto
Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaan osa Lahdenväylän suunnan seutulinjoista (linjat 711, 721 ja 731) siirretään kulkemaan Kumpulasta Hermannin rantatietä Kalasatamaan syysliikenteen alusta 2021. Muutos on sidoksissa Ojangon uuden bussivarikon valmistumiseen. Linjat eivät tällöin enää aja Rautatientorille asti lukuun ottamatta linjojen yöliikennettä. Linjastomuutoksen yhteydessä lyhentyviltä reiteiltä säästyvä liikennöintisuorite käytetään linjojen tarjonnan parantamiseen Vantaan alueella. Muutos on kustannusneutraali.

Mikäli linjoja 711, 721 ja 731 ei voida päättää Kalasatamaan alueen rakentumisen keskeneräisyyden vuoksi, jatketaan linjoja väliaikaisesti Hakaniemeen ja/tai Rautatientorille terminaalikapasiteetin reunaehtojen perusteella. Tässä tapauksessa liikennöinnin vuosikustannus kasvaa 300 000 – 550 000 € päätepysäkistä riippuen. Mahdollista kustannuslisäystä ei ole huomioitu toiminta- ja taloussuunnitelmassa.

Linja 37 Kamppi - Malminkartano - Honkasuo
Linjan 37 reittiä jatketaan Honkasuolta Myyrmäen asemalle aikaisintaan syksyllä 2021 Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman (HSL:n hallituksen päätös §34, 4.3.2014) mukaisesti, kun ajoyhteys Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
1 ap / la, +1 ap / kesäarki
+47 000 € vuonna 2021 ja +145 000 € vuositasolla

Linja 39N Asema-aukio - Töölö - Munkkiniemi - Konala - Malminkartano - Honkasuo

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

Linjan 39N reittiä jatketaan Honkasuolta Myyrmäen asemalle aikaisintaan syksyllä 2021 Vantaan joukkoliikennelinjasto 2015 -suunnitelman (HSL:n hallituksen päätös 4.3.2014 § 34) mukaisesti, kun ajoyhteys Honkasuolta Rajatorpantielle valmistuu.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
ei autopäivämuutosta
+11 000 € vuonna 2021 ja +28 000 € vuositasolla

Linja 570 Mellunkylä – Tikkurila – Lentokenttä
Linja 562 muutetaan runkolinjaksi 570 ja siirretään linjan päätepysäkki Aviapoliksesta lentokentälle. Varaudutaan tihentämään vuoroväliä ruuhka-aikoina 10 minuutista 8 minuuttiin.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+5 ap / arki, +1 ap / la ja +1 ap / su
+ 310 000 € vuonna 2021 ja +800 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2022

Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien sektorin palvelutason parantaminen
Varaudutaan kehittämään Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien bussiliikenteen tarjontaa sekä poikittaisia yhteyksiä ja liityntäliikennettä juna-asemille. Muutoksilla reagoidaan kehittyvän maankäytön sekä vyöhykeuudistuksen synnyttämään kysynnän kasvuun.

+ 4 ap / arki, + 3 ap / la-su
+ 500 000 € vuonna 2022 ja + 1 400 000 € vuositasolla

Kivistön alueen rakentuminen
Varaudutaan Kivistön alueen asukasmäärän kasvuun lisäämällä alueen liikennöintiin yksi auto arkena ja viikonloppuna.

+ 1 ap / arki, la, su
+ 130 000€ vuonna 2022 ja +330 000€ vuositasolla

Aviapolis-alueen rakentuminen
Varaudutaan Aviapolis-alueen sekä Tuusulanväylän sektorin palvelutason parantamiseen maankäytön kehittyessä.

+2 ap / ma-su
+ 200 000€ vuonna 2022 ja +600 000€ vuositasolla

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

MUUTOKSET KERAVAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KERAVAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Linja 972 Korso - Alikerava - Kerava
Parannetaan Alikeravan työpaikka-alueen palvelutasoa tihentämällä linjan 972 vuoroväli ruuhka-aikoina ja päiväliikenteessä 30 minuuttiin.

1 ap / arki
+60 000 € vuonna 2020 ja +150 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Varaudutaan maankäytön kehittymiseen sekä matkustajamäärien kasvuun yhdellä lisäautolla ruuhka-ajan liikenteeseen.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
1 ap / arki
+60 000 € vuonna 2020 ja +150 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2022

Varaudutaan maankäytön kehittymiseen sekä matkustajamäärien kasvuun yhdellä lisäautolla ruuhka-ajan liikenteeseen.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
1 ap / arki
+60 000 € vuonna 2020 ja +150 000 € vuositasolla

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

MUUTOKSET KIRKKONUMMEN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA KIRKKONUMMEN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Varaudutaan parantamaan ruuhka-ajan ulkopuolista palvelutasoa vuoden 2020 syysliikenteen alusta.

Kustannusmuutos:
+ 30 000 € vuonna 2020 ja 75 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

MUUTOKSET SIPOON SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIPOON SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Linjojen 785 ja 985 reitit pidennetään syysliikenteen 2019 alusta alkaen liikennöintisuunnitelmasta 2019-2020 ja TTS 2019:sta poiketen Nikkilän kartanon alueelle, jonne toteutetaan uusi kääntöpaikka.

Kustannusvaikutus:
+155 000 € vuositasolla

Linjoja 785-788 liikennöidään TTS 2019:sta poiketen edelleen myös lauantaisin ja sunnuntaisin, jolloin Nikkilästä säilyy liityntälinjan 985 ohella myös vaihdoton yhteys Helsinkiin viikonloppuisin kahden tunnin vuorovälillä.

Liikenne järjestetään joko linjalla 785K Rautatientori-Nikkilä tai linjoilla 787K Rautatientori-Nikkilä-Pornainen ja 788K Rautatientori-Nikkilä-Hinthaara-Porvoo. Toimivalta linjojen jatkojen mahdollisesta säilymisestä Nikkilästä Pornaisiin ja Porvooseen on Uudenmaan ELY-keskuksella, joka myös vastaa jatko-osuuksien liikennöintikustannuksista.

Kustannusvaikutus (HSL:n osuus Rautatientori-Nikkilä):
+110 000 € vuositasolla

Linjan 842 (Itäkeskus-Söderkulla-Eriksnäs) muutetaan kulkemaan Uudelta Porvoontieltä Eriksnäsintielle uutta Työpaikkakatua pitkin. Reittimuutoksen jälkeen linja palvelee paremmin uutta työpaikka-aluetta.

Sipoonlahden koulun Opintien toimipiste poistuu käytöstä, jolloin syysliikenteen 2020 alusta alkaen linjan 994 pisto Opintien terminaaliin voidaan lakkauttaa ja linja 992 (Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nikkilä) alkaa tehdä piston Miilin terminaalin kautta Opintien terminaalin sijaan.

Ei merkittäviä kustannusvaikutuksia.

Muutokset vuonna 2021

Varaudutaan perustamaan syysliikenteen 2021 alusta alkaen uusi linja Söderkullan Miilin terminaalista Taasjärvelle, joka liikennöi arkisin ruuhka-aikaan tunnin vuorovälillä. Taasjärven linja voidaan vaihtoehtoisesti yhdistää linjojen 993 ja 995 kanssa.
Liikenteen aloittaminen edellyttää, että tarvittavat katujen ja pysäkkien parannustoimenpiteet Tasbyntiellä on toteutettu.

Kustannusmuutokset:
+50 000 € vuonna 2021 ja +100 000 € vuositasolla.

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

MUUTOKSET SIUNTION SISÄISILLÄ LINJOILLA JA SIUNTION SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2021

Ei suunniteltuja muutoksia.

Muutokset vuonna 2022

Ei suunniteltuja muutoksia.

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

MUUTOKSET TUUSULAN SISÄISILLÄ LINJOILLA JA TUUSULAN SUUNNAN SEUTULINJOILLA

Muutokset vuonna 2020

Rykmentinpuiston ja Paijalan joukkoliikennetarjonta
Perustetaan Rykmentinpuiston uutta asuinaluetta palvelemaan kesäliikennekauden alusta uusi linja välille Paijala - Hyrylä - Rykmentinpuisto - Kerava. Linja parantaa samalla Paijalan alueen joukkoliikennetarjontaa, jossa nykyinen tarjonta jää alle palvelutasomäärityksen. Linjaa liikennöidään joka päivä 60 minuutin vuorovälillä, niin että yhdessä linjan 971 kanssa Rykmentinpuistossa on ruuhka-aikoina 30 min vuoroväli.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
1 ap / ma-su
+160 000 € vuonna 2020 ja +370 000 € vuositasolla

Tuusulan sisäisten linjojen päiväliikenteen kehittäminen
Varaudutaan Tuusulan sisäisten linjojen 964, 965 ja 966 liikennöintiaikojen laajentamiseen myös päiväliikenteeseen syysliikenteestä alkaen. Selvitetään myös Riihikalliota palvelevan linjan 961B päiväajan liikenteen parantamista. Muutoksella parannetaan kunnan sisäisiä asiointiyhteyksiä.

Kustannusmuutokset:
1 ap / ma-su
+40 000 € vuonna 2020 ja +100 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2021

Linja 641 Tikkurila - Leinelä - Hyrylä - Kerava
Varaudutaan tihentämään linjan 641 lauantailiikenteen vuoroväli 20 minuuttiin elokuusta alkaen osana Vantaan Lahdenväylän linjastosuunnitelman käyttöönottoa. Vuorovälin tihennys mahdollistaa linjan tahdistamisen Vantaan sisäisen linjan 631 kanssa ja on osa Lahdenväylän linjastouudistuksen kokonaisuutta. Muutos parantaa liityntäyhteyksiä Tuusulasta Kehäradalle ja Keravan asemalle.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+ 24 000 € vuonna 2021 ja +60 000 € vuositasolla

Linjat 964 Hyrylä - Rusutjärvi, 965 Hyrylä - Jokela ja 966 Terrisuo - Vanhakylä - Jokela
Varaudutaan Tuusulan sisäisen liikenteen kehittämiseen lisäämällä yksi auto pääosin koululaisia ja pohjois-Tuusulaa palvelevien linjojen liikennöintikokonaisuuteen. Muutoksella parannetaan kunnan sisäisiä yhteyksiä sekä oppilaiden mahdollisuuksia kulkea koulumatkat joukkoliikenteellä koulukuljetusten sijaan. Myös Jokelan alueen syöttöliikenteen kehittämistä tutkitaan. Liikennöinnin tarkempi määrittely tehdään yhdessä kunnan kanssa.

1 ap / arki
+80 000 € vuonna 2021 ja +175 000 € vuositasolla

Muutokset vuonna 2022

Linja 967 Jokela - Linjamäki - Kellokoski

LIITE 3:
Joukkoliikenteen palvelutasomuutokset 2020-2022

Varaudutaan linjan liikennöintiaikojen laajentamiseen arkisin myös päivä- ja iltaliikenteeseen nykyisen sopimuskauden päättyessä.

Autopäivä- ja kustannusmuutokset:
+15 000 € vuonna 2022 ja +

Kuntaosuudet 2020 (punaisella rajatussa laatikossa laskutettavien kuntaosuuksien määrä 2020)

A. Kustannukset kunnittain

Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Ilman ymp.bonusta	295,963	114,104	2,365	87,395	10,105	11,973	5,044	6,481	0,999	534,430
- Ympäristöbonus	1,660	0,812	0,012	0,492	0,007	0,011	0,003	0,003	0,001	3,000
Yhteensä	297,624	114,916	2,377	87,887	10,112	11,983	5,047	6,484	0,999	537,430
%-jakautuma	55,4 %	21,4 %	0,4 %	16,4 %	1,9 %	2,2 %	0,9 %	1,2 %	0,2 %	100,0 %

Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,841	-2,009	-0,047	-1,725	-0,173	-0,277	-0,090	-0,159	-0,012	-11,332
Henkilöstökulut	15,131	4,228	0,098	3,385	0,325	0,464	0,151	0,240	0,022	24,045
Palvelujen ostot	23,418	6,178	0,143	4,510	0,406	0,465	0,154	0,184	0,027	35,486
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	1,464	0,386	0,009	0,281	0,025	0,029	0,010	0,011	0,002	2,216
Muut toimintakulut	4,191	1,199	0,028	0,994	0,098	0,148	0,048	0,081	0,007	6,793
Rahoitustuotot ja -kulut	0,247	0,064	0,001	0,046	0,004	0,004	0,001	0,002	0,000	0,370
Poistot	12,625	3,719	0,080	2,653	0,200	0,248	0,091	0,088	0,013	19,716
Yhteensä	50,235	13,766	0,312	10,145	0,885	1,080	0,365	0,447	0,059	77,294
%-jakautuma	65,0 %	17,8 %	0,4 %	13,1 %	1,1 %	1,4 %	0,5 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %

Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	77,906	50,548	0,345	15,072	0,822	1,884	0,313	0,303	0,085	147,278
Yhteensä	77,906	50,548	0,345	15,072	0,822	1,884	0,313	0,303	0,085	147,278
%-jakautuma	52,9 %	34,3 %	0,2 %	10,2 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %

Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	424,104	178,418	3,022	112,612	11,812	14,937	5,723	7,231	1,143	759,003
- Ympäristöbonus	1,660	0,812	0,012	0,492	0,007	0,011	0,003	0,003	0,001	3,000
Yhteensä	425,765	179,230	3,034	113,104	11,819	14,947	5,726	7,234	1,144	762,003
%-jakautuma	55,9 %	23,5 %	0,4 %	14,8 %	1,6 %	2,0 %	0,8 %	0,9 %	0,2 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	214,429	77,169	2,199	59,101	7,748	8,886	2,301	4,766	0,736	377,336
Yhteensä	214,429	77,169	2,199	59,101	7,748	8,886	2,301	4,766	0,736	377,336
%-jakautuma	56,8 %	20,5 %	0,6 %	15,7 %	2,1 %	2,4 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	209,675	101,249	0,823	53,511	4,064	6,051	3,422	2,465	0,407	381,667
- Ympäristöbonus	1,660	0,812	0,012	0,492	0,007	0,011	0,003	0,003	0,001	3,000
Yhteensä	211,335	102,061	0,835	54,003	4,071	6,062	3,425	2,468	0,408	384,667
%-jakautuma	54,9 %	26,5 %	0,2 %	14,0 %	1,1 %	1,6 %	0,9 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	7,961	1,571	0,135	1,171	1,076	0,194	0,096	0,356	0,076	12,636
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,379	1,041	0,035	0,837	0,133	0,144	0,076	0,142	0,023	4,810
Yhteensä	10,340	2,612	0,170	2,008	1,209	0,338	0,172	0,498	0,099	17,446
%-jakautuma	59,3 %	15,0 %	1,0 %	11,5 %	6,9 %	1,9 %	1,0 %	2,9 %	0,6 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	200,995	99,449	0,665	51,995	2,862	5,724	3,253	1,970	0,309	367,221
Yhteensä	200,995	99,449	0,665	51,995	2,862	5,724	3,253	1,970	0,309	367,221
%-jakautuma	54,7 %	27,1 %	0,2 %	14,2 %	0,8 %	1,6 %	0,9 %	0,5 %	0,1 %	100,0 %

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	47,2 %	55,5 %	21,9 %	46,0 %	24,2 %	38,3 %	56,8 %	27,2 %	27,0 %	48,2 %

Vertailu kuntaosuudet 2020 TAE ja 2019 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TAE	211,3	102,1	0,8	54,0	4,1	6,1	3,4	2,5	0,4	384,7
2019 TA	217,3	102,0	1,0	53,0	3,0	6,3	2,9	3,0	0,3	388,7
Erotus	-6,0	0,1	-0,2	1,0	1,0	-0,2	0,5	-0,5	0,1	-4,1

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2020 TAE ja 2019 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TAE	10,3	2,6	0,2	2,0	1,2	0,3	0,2	0,5	0,1	17,4
2019 TA	16,2	3,4	0,3	15,8	1,1	3,3	0,1	0,3	0,1	40,6

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TAE	201,0	99,4	0,7	52,0	2,9	5,7	3,3	2,0	0,3	367,2
2019 TA	201,1	98,6	0,7	37,1	1,9	3,0	2,8	2,7	0,2	348,1
Erotus	-0,1	0,9	0,0	14,9	1,0	2,7	0,4	-0,7	0,1	19,1

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2020 TAE	208,956	101,020	0,800	53,166	3,938	5,918	3,349	2,326	0,385	379,857
Subventio% kunnittain	49,1 %	56,4 %	26,4 %	47,0 %	33,3 %	39,6 %	58,5 %	32,1 %	33,7 %	49,8 %

Kuntaosuudet 2021

A. Kustannukset kunnittain

Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Ilman ymp.bonusta	303,793	117,440	2,406	88,262	10,202	12,064	5,102	6,558	1,002	546,829
- Ympäristöbonus	1,656	0,821	0,012	0,486	0,007	0,011	0,003	0,003	0,001	3,000
Yhteensä	305,449	118,262	2,418	88,748	10,209	12,075	5,105	6,561	1,003	549,829
%-jakautuma	55,6 %	21,5 %	0,4 %	16,1 %	1,9 %	2,2 %	0,9 %	1,2 %	0,2 %	100,0 %

Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-6,461	-1,874	-0,044	-1,583	-0,157	-0,246	-0,079	-0,139	-0,011	-10,594
Henkilöstökulut	15,549	4,327	0,100	3,445	0,330	0,465	0,151	0,239	0,022	24,628
Palvelujen ostot	23,470	6,184	0,143	4,506	0,405	0,461	0,152	0,181	0,027	35,529
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	1,280	0,337	0,008	0,245	0,022	0,025	0,008	0,010	0,001	1,937
Muut toimintakulut	4,460	1,263	0,029	1,032	0,100	0,149	0,048	0,080	0,007	7,169
Rahoitustuotot ja -kulut	0,213	0,056	0,001	0,040	0,004	0,004	0,001	0,001	0,000	0,320
Poistot	13,238	3,879	0,083	2,767	0,210	0,259	0,094	0,092	0,014	20,636
Yhteensä	51,749	14,172	0,321	10,452	0,913	1,116	0,376	0,464	0,061	79,625
%-jakautuma	65,0 %	17,8 %	0,4 %	13,1 %	1,1 %	1,4 %	0,5 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %

Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	85,245	48,898	0,353	15,362	0,866	1,835	0,340	0,321	0,086	153,305
Yhteensä	85,245	48,898	0,353	15,362	0,866	1,835	0,340	0,321	0,086	153,305
%-jakautuma	55,6 %	31,9 %	0,2 %	10,0 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %

Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	440,787	180,510	3,080	114,075	11,981	15,015	5,818	7,343	1,149	779,759
- Ympäristöbonus	1,656	0,821	0,012	0,486	0,007	0,011	0,003	0,003	0,001	3,000
Yhteensä	442,444	181,331	3,092	114,561	11,988	15,026	5,821	7,346	1,150	782,759
%-jakautuma	56,5 %	23,2 %	0,4 %	14,6 %	1,5 %	1,9 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	217,661	78,339	2,233	59,958	7,865	9,019	2,336	4,838	0,747	382,996
Yhteensä	217,661	78,339	2,233	59,958	7,865	9,019	2,336	4,838	0,747	382,996
%-jakautuma	56,8 %	20,5 %	0,6 %	15,7 %	2,1 %	2,4 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	223,126	102,171	0,847	54,117	4,116	5,996	3,483	2,505	0,402	396,764
- Ympäristöbonus	1,656	0,821	0,012	0,486	0,007	0,011	0,003	0,003	0,001	3,000
Yhteensä	224,782	102,992	0,859	54,603	4,123	6,007	3,486	2,508	0,403	399,764
%-jakautuma	56,2 %	25,8 %	0,2 %	13,7 %	1,0 %	1,5 %	0,9 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	7,961	1,571	0,135	1,171	1,076	0,194	0,096	0,356	0,076	12,636
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,379	1,041	0,035	0,837	0,133	0,144	0,076	0,142	0,023	4,810
Yhteensä	10,340	2,612	0,170	2,008	1,209	0,338	0,172	0,498	0,099	17,446
%-jakautuma	59,3 %	15,0 %	1,0 %	11,5 %	6,9 %	1,9 %	1,0 %	2,9 %	0,6 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	214,442	100,380	0,689	52,595	2,914	5,669	3,314	2,010	0,304	382,318
Yhteensä	214,442	100,380	0,689	52,595	2,914	5,669	3,314	2,010	0,304	382,318
%-jakautuma	56,1 %	26,3 %	0,2 %	13,8 %	0,8 %	1,5 %	0,9 %	0,5 %	0,1 %	100,0 %

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	48,5 %	55,4 %	22,3 %	45,9 %	24,3 %	37,7 %	56,9 %	27,4 %	26,5 %	48,8 %

Vertailu kuntaosuudet 2021 TS ja 2019 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	224,8	103,0	0,9	54,6	4,1	6,0	3,5	2,5	0,4	399,8
2019 TA	217,3	102,0	1,0	53,0	3,0	6,3	2,9	3,0	0,3	388,7
Erotus	7,5	1,0	-0,1	1,6	1,1	-0,3	0,6	-0,4	0,1	11,0

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2021 TS ja 2019 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	10,3	2,6	0,2	2,0	1,2	0,3	0,2	0,5	0,1	17,4
2019 TA	16,2	3,4	0,3	15,8	1,1	3,3	0,1	0,3	0,1	40,6

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	214,4	100,4	0,7	52,6	2,9	5,7	3,3	2,0	0,3	382,3
2019 TA	201,1	98,6	0,7	37,1	1,9	3,0	2,8	2,7	0,2	348,1
Erotus	13,3	1,8	0,0	15,5	1,0	2,7	0,5	-0,6	0,1	34,2

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2021 TS	222,403	101,951	0,824	53,766	3,990	5,863	3,410	2,366	0,380	394,954
Subventio% kunnittain	50,3 %	56,2 %	26,7 %	46,9 %	33,3 %	39,0 %	58,6 %	32,2 %	33,1 %	50,5 %

Kuntaosuudet 2022

A. Kustannukset kunnittain

Operointikustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Ilman ymp.bonusta	307,561	116,471	2,382	89,476	10,348	11,921	5,150	6,657	0,936	550,902
- Ympäristöbonus	1,661	0,807	0,012	0,496	0,007	0,011	0,003	0,003	0,001	3,000
Yhteensä	309,222	117,279	2,394	89,971	10,355	11,932	5,153	6,660	0,937	553,902
%-jakautuma	55,8 %	21,2 %	0,4 %	16,2 %	1,9 %	2,2 %	0,9 %	1,2 %	0,2 %	100,0 %

Muut kustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Muut toimintatuotot ja avustukset	-5,990	-1,753	-0,041	-1,498	-0,150	-0,239	-0,077	-0,137	-0,010	-9,893
Henkilöstökulut	15,732	4,378	0,101	3,483	0,333	0,470	0,153	0,242	0,022	24,913
Palvelujen ostot	23,596	6,217	0,144	4,528	0,407	0,463	0,153	0,181	0,027	35,715
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	1,268	0,334	0,008	0,243	0,022	0,025	0,008	0,010	0,001	1,919
Muut toimintakulut	4,660	1,318	0,031	1,073	0,104	0,154	0,050	0,082	0,007	7,479
Rahoitustuotot ja -kulut	0,213	0,056	0,001	0,040	0,004	0,004	0,001	0,001	0,000	0,320
Poistot	13,323	3,901	0,084	2,783	0,211	0,260	0,095	0,093	0,014	20,763
Yhteensä	52,802	14,450	0,328	10,653	0,931	1,136	0,383	0,472	0,062	81,217
%-jakautuma	65,0 %	17,8 %	0,4 %	13,1 %	1,1 %	1,4 %	0,5 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %

Infrakustannukset	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	87,425	48,727	0,355	15,345	0,875	1,836	0,349	0,326	0,086	155,325
Yhteensä	87,425	48,727	0,355	15,345	0,875	1,836	0,349	0,326	0,086	155,325
%-jakautuma	56,3 %	31,4 %	0,2 %	9,9 %	0,6 %	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	100,0 %

Kustannukset yhteensä	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	447,788	179,648	3,065	115,474	12,153	14,894	5,882	7,456	1,085	787,444
- Ympäristöbonus	1,661	0,807	0,012	0,496	0,007	0,011	0,003	0,003	0,001	3,000
Yhteensä	449,449	180,456	3,076	115,969	12,161	14,904	5,885	7,458	1,085	790,444
%-jakautuma	56,9 %	22,8 %	0,4 %	14,7 %	1,5 %	1,9 %	0,7 %	0,9 %	0,1 %	100,0 %

B. Lipputulot kunnittain

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	220,942	79,526	2,266	60,828	7,984	9,155	2,371	4,911	0,758	388,741
Yhteensä	220,942	79,526	2,266	60,828	7,984	9,155	2,371	4,911	0,758	388,741
%-jakautuma	56,8 %	20,5 %	0,6 %	15,6 %	2,1 %	2,4 %	0,6 %	1,3 %	0,2 %	100,0 %

C. Kuntaosuudet ennen aikaisempien vuosien ylijäämää, valtionapuja ja muita tukia

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
	226,846	100,122	0,798	54,646	4,170	5,738	3,512	2,544	0,327	398,703
- Ympäristöbonus	1,661	0,807	0,012	0,496	0,007	0,011	0,003	0,003	0,001	3,000
Yhteensä	228,507	100,929	0,810	55,141	4,177	5,749	3,515	2,547	0,328	401,703
%-jakautuma	56,9 %	25,1 %	0,2 %	13,7 %	1,0 %	1,4 %	0,9 %	0,6 %	0,1 %	100,0 %

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- ed. vuosien yli-/alijäämä	7,961	1,571	0,135	1,171	1,076	0,194	0,096	0,356	0,076	12,636
- suurten kaupunkiseut. tuki	2,379	1,041	0,035	0,837	0,133	0,144	0,076	0,142	0,023	4,810
Yhteensä	10,340	2,612	0,170	2,008	1,209	0,338	0,172	0,498	0,099	17,446
%-jakautuma	59,3 %	15,0 %	1,0 %	11,5 %	6,9 %	1,9 %	1,0 %	2,9 %	0,6 %	100,0 %

D. Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
- Yhteensä	218,167	98,317	0,640	53,133	2,968	5,411	3,343	2,049	0,229	384,257
Yhteensä	218,167	98,317	0,640	53,133	2,968	5,411	3,343	2,049	0,229	384,257
%-jakautuma	56,8 %	25,6 %	0,2 %	13,8 %	0,8 %	1,4 %	0,9 %	0,5 %	0,1 %	100,0 %

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
Subventio% kunnittain										
- Yhteensä	48,5 %	54,5 %	20,8 %	45,8 %	24,4 %	36,3 %	56,8 %	27,5 %	21,1 %	48,6 %

Vertailu kuntaosuudet 2022 TS ja 2019 TA, ennen vähennyksiä

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TS	228,5	100,9	0,8	55,1	4,2	5,7	3,5	2,5	0,3	401,7
2019 TA	217,3	102,0	1,0	53,0	3,0	6,3	2,9	3,0	0,3	388,7
Erotus	11,2	-1,0	-0,2	2,2	1,1	-0,5	0,6	-0,4	0,0	13,0

Kuntaosuudesta tehtävät vähennykset 2022 TS ja 2019 TA

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TS	10,3	2,6	0,2	2,0	1,2	0,3	0,2	0,5	0,1	17,4
2019 TA	16,2	3,4	0,3	15,8	1,1	3,3	0,1	0,3	0,1	40,6

Kuntaosuudet vähennysten jälkeen

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TS	218,2	98,3	0,6	53,1	3,0	5,4	3,3	2,0	0,2	384,3
2019 TA	201,1	98,6	0,7	37,1	1,9	3,0	2,8	2,7	0,2	348,1
Erotus	17,0	-0,2	-0,1	16,0	1,1	2,4	0,5	-0,6	0,1	36,2

Kuntaosuus ilman ed. vuosien yli- /alijäämää

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2022 TS	226,128	99,888	0,775	54,304	4,044	5,605	3,439	2,405	0,305	396,893
Subventio% kunnittain	50,3 %	55,4 %	25,2 %	46,8 %	33,3 %	37,6 %	58,4 %	32,2 %	28,1 %	50,2 %

JOUKKOLIIKENTEEN KULUJEN JAKO

Perussopimuksessa jäsenkunnille jaettavat kulut on jaettu:

- operointikuluihin (liikennöintikorvaukset)
- tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto- yms. kuluihin
- infrakuluihin

Liikenteen operointikulut

Operointikuluilla tarkoitetaan ostopalveluina hankittavan joukkoliikenteen liikenteenhoidon kustannuksia. Kuntien maksuosuudet operointikuluista määritellään liikennemuodoittain kunkin kunnan asukkaiden tekemien matkustajakilometrien perusteella.

Bussiliikenne

Kulut jaetaan kunnille linjastokohtaisesti (Helsingin sisäiset linjat, Espoon ja Kauniaisten sisäiset linjat, Vantaan sisäiset linjat, Keravan sisäiset linjat, seutulinjat Espoon suunta, seutulinjat Vantaan suunta, poikittaiset seutulinjat, seutulinjat Kerava, U-linjat suunnittain) kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut linjastokohtaiset matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja viimeisen käytettävissä olevien kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella. Vuositason nousujen ja keskimatkojen perusteella lasketaan linjastokohtaiset matkustajakilometrit kunnittain. Niistä lasketaan edelleen jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan kulut kunnille.

Junaliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten nousujen ja matkustajakilometrien perusteella. Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan lippulajitutkimuksista saatavien nousujen ja keskimatkatietojen perusteella.

Junaliikenteen operointikustannukset jaetaan HSL:n tilaaman liikenteen korvauksiin ja VR:n lähiliikenteen lippuyhteistyökustannuksiin. Junaliikenteen kustannukset kohdistetaan junayksikkökilometrien perusteella HSL:n tilaamalle junaliikenteelle junalinjoittain. Lippuyhteistyön kustannukset kohdistetaan nousujen perusteella VR:n lähiliikenteen junille. Junakalustoyhtiön vuokrat sisällytetään HSL:n tilaamaan junaliikenteen operointikustannuksiin.

HSL:n tilaaman junaliikenteen operointikulut on uuden sopimuksen myötä jaettu kunnille matkustajakilometreistä ja nousuista laskettujen kuntakohtaisten jako-osuuksien painotettuna keskiarvoina junalinjoittain. Painoina on käytetty kummallekin osatekijälle 0,5. VR:n lähiliikenteen lippuyhteistyökustannukset kohdistetaan nousujen perusteella junalinjoittain. Uuden junakaluston käyttöönoton myötä pääomakustannukset nousevat merkittävästi ja pelkästään matkustajakilometreihin perustuva kuntajako kohdistaisi 3. vyöhykkeen kunnille kohtuuttoman suuret kustannukset. Tarvittavan kalustomäärän kannalta ratkaisevaa on maksimikuormitus eli nousujen määrä, ei matkojen pituus.

Metroliikenne

Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajitutkimuksista saatujen kuntalaisuusjakautumien ja keskimatkatietojen perusteella.

Kunnille kohdistetuista matkustajakilometreistä lasketaan edelleen metroliikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan metroliikenteen kulut kunnille.

Raitiovaunuliikenne
Kulut jaetaan kunnille viimeisten käytettävissä olevien matkustajalaskentojen ja lippulajitutkimusten pohjalta laskettujen kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella.

Matkustajakilometrit kunnittain lasketaan matkustajalaskennoista saatavien nousujen ja lippulajitutkimuksista saatujen kuntalaisuusjakautumien ja keskimatkatietojen perusteella.

Kunnille kohdistetuista matkustajakilometreistä lasketaan edelleen raitiovaunuliikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan raitiovaunuliikenteen kulut kunnille.

Lauttaliikenne
Kulut jaetaan kunnille kohdistettujen matkustajakilometrien perusteella.

Kunnille kohdistetut matkustajakilometrit lasketaan matkakorttijärjestelmästä saatavien nousujen ja kuntakohtaisten keskimatkatietojen perusteella.

Nousuina käytetään lippulajeittain laskettuja vuositason nousuja, jotka on kohdistettu kunnille matkakortin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella.

Kunnille kohdistetuista matkustajakilometreistä lasketaan edelleen lauttaliikenteen kustannusten jako-osuudet. Näillä jako-osuuksilla jaetaan lauttaliikenteen kulut kunnille.

Tilaajaorganisaation suunnittelu, hallinto yms. kulut
Ko. kuluilla tarkoitetaan HSL-organisaation eri toimintojen nettokuluja lukuun ottamatta operointikuluja (liikennöintikorvauksia).

Suunnittelu, hallinto yms. kulut kohdistetaan kunnille liikennemuodoittain/linjastoittain kuntien asukkaiden tekemien nousujen perusteella.

Joukkoliikenneosaston ja matkalippujen tarkastajayksikön nettokulut sekä LIJ-järjestelmän poistot kohdistetaan ensin arvioitujen työpanosten ja laitemäärien perusteella eri liikennemuodoille tai linjastoille. Loput kulut on jaettu nousujen perusteella.

Eri liikennemuodoille/linjastoille kohdistetut yleiskustannukset yhteensä jaetaan edelleen kunnille matkustajakilometrien laskennassa käytettyjen kuntakohtaisten nousujen ja niistä laskettujen jako-osuuksien perusteella.

Infrakulut
Ennen vuotta 2012 käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Bussiliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille linjastoittain nousujen suhteessa.
- Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa.

- Junaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Lauttaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Metroliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.
- Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien merkittävien joukkoliikenneinvestointien jl-infrakulujen kohdistamisesta jäsenkaupungeille/kunnille on sovittu erikseen. Tällaisia uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat sopimuksen mukaisesti ainakin Länsimetro ja Kehärata. Aikaisempi sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta jää sellaisenaan voimaan.

Vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otetun joukkoliikenneinfran osalta noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Junaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Lauttaliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Metroliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.
- Raitioliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa kunnittain.

Bussiliikenteen infrakulut kohdistetaan jäsenkunnille linjastoittain nousujen suhteessa. Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa. Joukkoliikennekatujen, -tunnelien ja -siltojen osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille kyseisen joukkoliikennekadun, -tunnelin tai -sillan läpi kulkevien vuorojen suhteessa.

LIPPUTULOT

Lipputulot kohdistetaan kunnille vyöhykkeittäin kuntalaisuustiedon ja lippulajin perusteella. Ne lipputulot, joita ei voida kohdistaa suoraan kunnille, kohdistetaan henkilökohtaisten aikuisten ja lasten mobiili- ja arvoseutulipputulojen suhteella vyöhykkeittäin. Kehäradan tuomista lisääntyneistä ABC-lipputuloista vuosittain kohdistetaan kolme (3) miljoonaa euroa Vantaan kaupungille kattamaan Vantaalle kohdistuvia Kehäradan infrakustannuksia.

Lyhenne tai muu termi	Selite
ASTY	HSL:n joukkoliikenteen asiakastyytyväisyystutkimus.
BEST	Benchmarking European Service of public Transport. BEST:ssä tutkitaan yhtenäisellä menetelmällä Pohjoismaiden pääkaupunkien sekä eräiden Keski-Euroopan kaupunkien asukkaiden tyytyväisyyttä joukkoliikenteeseen. Tutkimukseen sisältyvät kaupungit: Bergen, Geneve, Kööpenhamina, Oslo, Tukholma ja Helsinki.
DW	Data Warehouse, tietovarasto.
ENN2019	Ennuste (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. ENN2019 = Vuoden 2019 ennuste (osavuosikatsaus 1/2019, joka on laadittu huhtikuun tiedoilla).
HKL	Helsingin kaupungin liikennelaitos.
HSL	Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä, jonka yhdeksän jäsenkuntaa ovat: Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula.
IdeaLab	Liikkumispalveluiden ohjelma, jossa syntyviä ideoita HSL pilotoi yhdessä muiden toimijoiden kanssa.
JL (jl)	Joukkoliikenne
JOLA	Joukkoliikenteen laatututkimus.
JUKI	Lähijunaliikenteen kilpailutus –projekti.
Keskimatka	Lippulajitutkimuksissa matkustajilta kysytään ko. matkallaan kulloinkin tutkittavalla linjalla kulkuneuvoon nousupaikkaa ja määränpäätä sekä asuinkuntaa. Näitä tietoja käyttämällä lasketaan kuntakohtaiset keskimatkat.
KOTU	Koettu turvallisuus lähijunaliikenteessä –tutkimus.
MaaS	Mobility as a Service (MaaS) eli Liikkuminen palveluna. Palvelukokonaisuus, jossa liikkumistarpeet on paketoitu kokonaisuuksiksi ja käyttäjä päättää millaisia osia hän haluaa pakettiinsa ostaa.
MAL	MAL = Maankäyttö, asuminen ja liikenne. MAL-verkosto on valtakunnallinen maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisverkosto. Verkoston toiminta perustuu valtion ja suurten kaupunkiseutujen kaupunkipolitiikkaan, seudullisen strategisen suunnittelun edistämiseen ja jäsenseutujen vertaisoppimiseen.
MAL 2019	MAL 2019 on Helsingin seudun 14 kunnan strateginen suunnitelma, jossa kerrotaan, miten Helsingin seutua kehitetään 2019–2050. Suunnitelma on tiekartta siihen, miten seudun liikenteen päästöt saadaan laskuun, asukkaiden arjesta tehdään sujuvaa, ihmiset voivat löytää kodin kohtuullisella hinnalla, hyvien liikenneyhteyksien varresta ja työpaikoille on helppo kulkea.
Matkustuskilometri	Matkustajakilometrit saadaan kertomalla nousut keskimatkatiedoilla.
Nousu	Matkustajan yksittäinen nousu liikennevälineeseen. Bussiliikenteen osalta tietoja käytetyistä lippulajeista saadaan LIJ-järjestelmästä ja mutta avorahastuksen osalta tiedot kerätään lippulajitutkimuksissa (raitio- ja junaliikenteessä myös matkustajalaskentalaitteista).
NPS	Asiakasuskollisuutta mittaava mittari (Net Promoter Score), jossa selvitetään kuinka todennäköisesti asiakas suosittelee yritystä.

Lyhenne tai muu termi	Selite
OpenMaas	Avoin lipunmyynnin rajapinta kaikkien liikennepalveluista kiinnostuneiden toimijoiden käyttöön.
PKS	Pääkaupunkiseutu, johon lasketaan kuuluvaksi Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan kaupungit.
TA2019	Talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TA2019 = vuoden 2019 talousarvio.
TAE2020	Talousarvioennuste / alustava talousarvio (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TAE2020 = vuoden 2020 talousarvioehdotus.
TS2021	Taloussuunnitelma (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TS2021 = vuoden 2021 taloussuunnitelma.
TP2018	Tilinpäätös (lyhennettä käytetään taloustaulukoiden sarakeotsikoissa), esim. TP2018 = vuoden 2018 tilinpäätös.
TTS	Toiminta- ja taloussuunnitelma, joka laaditaan kolmelle toimintavuodelle.

Lausunto

28.8.2019

VD/5319/00.04.03/2019

Vantaan kaupungin lausunto / Lausuntopyyntö jäsenkunnille Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän (HSL) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2020 - 2022

Kuntayhtymien omistajaohjauksen tavoitteet
PKS kaupunginjohtajien kokouksessaan 15.2.2019 hyväksymät kuntayhtymien omistajaohjauksen tavoitteet vuosille 2019 – 2021 ovat:

Yhteiset tavoitteet:

1. Tuottavuuden nousu vähintään 1,5 % / vuosi
2. Tuottavuusmäärittelyn ja -laskennan oltava läpinäkyvä
3. Strategisten tavoitteiden seurantaa tehostettava ja vaadittavat korjaustoimet toteutettava riittävän ajoissa
4. Kokonaisinvestoinneista sekä merkittävien hankkeiden toteutumisesta raportoitava jäsenkunnille vuosittain (2 kertaa / vuosi)

Omistajaohjaustavoitteet HSL:n osalta 2019:

5. Lipputuottojen kasvun oltava suhteellisesti vähintään kokonaiskustannusten kasvua vastaava
6. Kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %
7. Lippu- ja vyöhykeuudistuksen vaikutusten seuranta; valtuustokauden 2017–2021 aikana tehdään selvitys vaikutuksista matkustajamääriin ja kuntaosuuksiin
8. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa koko HSL:n alueella
9. Peruspääomalle maksetaan korvaus vuosina 2019–2021
10. Toiminnassa tulee huomioida koko liikennejärjestelmän toimivuus
11. Joukkoliikennettä täydentäviä liikkumispalveluja selvitetään yhteistyössä palveluja tuottavien yritysten kanssa

Vantaan strategiset tavoitteet
Vantaalla laadittavan Yleiskaava 2020:n hyväksytyt tavoitteet nivoutuvat seuraavien teemojen ympärille: paikallinen elinympäristö, seudullinen joukkoliikennekaupunki ja kansainvälinen lentokenttäkaupunki. Kaikissa teemoissa on voimakkaasti mukana liikkuminen eri kulkumuodoilla. Kaupungin ja HSL:n yhteistyö kaiken liikkumisen kehittämisessä on jatkuvasti tärkeämpää uusien liikkumismuotojen ja -palvelujen yleistyessä. Joukkoliikenteeseen kytkeytyy yhä tiiviimmin esimerkiksi kaupunkipyöräjärjestelmät, yhteiskäyttöautot ja MaaS-palvelut.

Vantaan strategian yhtenä merkittävimpänä yksittäisenä tavoitteena on olla hiilineutraali kaupunki vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen osalta hiilineutraaliustavoitteisiin ei ole mahdollista päästä pelkästään kaupungin omilla toimilla, joten tässä tarvitaan vahvaa yhteistyötä HSL:n kanssa sekä yhteisiä toimenpiteitä kestävän liikkumisen edistämiseksi. Myös päästöttömien polttoaineiden

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Puhelin (vaihde) 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi

www.vantaa.fi

käytön edistäminen on välttämätöntä tavoitteiden saavuttamiseksi. HSL ja kaupungit voivat vaikuttaa tähän yhdessä, mutta myös valtiolta tarvitaan toimenpiteitä näihin tavoitteisiin pääsemisessä.

Vantaan resurssiviisauden tiekartta -ohjelmassa on määritelty useita toimenpiteitä, joiden kautta kestävämpää liikkumista tullaan edistämään. Tärkeätä on joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen kuin myös toiminnan taloudellisen tehokkuuden varmistamisen. Vantaan kaupungin strategiassa on yhdeksi tavoitteeksi asetettu joukkoliikenteen matkustajamäärien 3 % vuotuinen kasvu. Tämä tukee sekä kestävää liikkumista että joukkoliikenteen taloutta

HSL Strategiasuunnitelma 2020-2022
HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2020-2022 tavoitteet ja budjetointi perustuvat HSL:n yhtymäkokouksen marraskuussa 2018 hyväksymään strategiaan. HSL:n strategiassa on viisi painopistettä: erinomainen asiakaskokemus, tehokas runkoverkko, ennakointi ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö ja tehokas talous.

HSL:n keskeisiä TTS-kauden tavoitteita ovat:

1. joukkoliikenteen kehittäminen asiakkaiden liikkumistarpeet huomioiden
2. hinnoittelun selkeyttäminen ja palveluiden sujuvoittaminen
3. kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen ja kestävään liikennepolitiikkaan vaikuttaminen
4. toimivan joukkoliikenteen ekosysteemin luominen
5. matkustustiedon kerääminen ja hyödyntäminen sekä
6. aktiivinen toiminta liikennepalvelukentässä.

Useampaankin HSL:n tavoitteista liittyy koko pääkaupunkiseudun laajuinen ”Nuorisotyö raiteilla” -hanke, jota Vantaan kaupungin nuorisopalvelut koordinoi ja johon osallistuvat mm. lähes kaikki HSL-kunnat. Raidenuorisotyössä keskeistä on nuorten tukeminen, mutta samalla toiminnan tavoitteena on lisätä matkustajien yleistä turvallisuuden tunnetta ja nuorten ja muiden matkustajien välistä yhteisymmärrystä raideliikenteessä. Toiminnalla estetään nuorten häiriökäyttäytymistä, ilkivaltaa ja vaaratilanteita julkisessa liikenteessä ja kasvatetaan nuoria vastuulliseen liikkumiseen. Hanketta on rahoittanut usean vuoden ajan Opetus- ja kulttuuriministeriö. Toiminnan jatkon turvaamiseksi Vantaa kannustaa HSL:ää liittymään kuntien mukana toiminnan rahoittamiseen, jotta raidenuorisotyön avulla voidaan jatkossakin varmistaa turvallisuutta ja matkustusmukavuutta joukkoliikenteessä ja ehkäistä vakavia vaaratilanteita.

Joukkoliikenne on perinteisesti ajateltu olevan kunnallinen palvelu, jota kaikki voivat käyttää. Kuitenkin Liikkumistutkimus 2018 mukaan vantaalaiset naiset käyttävät joukkoliikennettä merkittävästi useammin kuin vantaalaiset miehet. Vantaan kaupunki toivoo HSL:n selvittävän syitä tähän sukupuolittuneeseen käyttäytymiseen ikäryhmittäin ja esittävän keinoja pienentää sukupuolittuneita eroja. Miesten joukkoliikenteen käytön lisääntyminen olisi myönteinen signaali tasa-arvoisemmasta yhteiskunnasta ja tukisi Vantaan kaupungin hiilineutraalisuustavoitetta.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Puhelin (vaihde) 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi

www.vantaa.fi

Lausunto

28.8.2019

VD/5319/00.04.03/2019

Vantaa pitää hinnoittelun selkeyttämistä ja palvelujen sujuvoittamista koskevaa HSL:n tavoitetta, toimenpiteitä ja esitettyjä mittareita kannattavina ja hyvinä.

Yksi HSL:n tavoitteista on kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattaminen ja kestävään liikennepolitiikkaan vaikuttaminen. HSL:n tulisikin asettaa tavoitteekseen Vantaan tavoin joukkoliikenteen nykyistä voimakkaampi määrällinen kasvu ja asettaa sille selkeä numeerinen tavoite.

Yksi tavoitteen toimenpiteistä on toteuttamiskelpoisen tiemaksujärjestelmän suunnittelu ja arviointi yhdessä valtion ja seudun kuntien kanssa MAL 2019 -suunnitelman vuoden 2020 yhtenä jatkotöistä. Vantaa kannattaa asian huolellista selvittämistä mm. hiilineutraalitavoitteiden saavuttamiseksi ja ilmoittaa ottavansa asiaan kantaa tehtyjen selvitysten jälkeen.

Toisena toimenpiteenä kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattamiseksi on mainittu liityntäpysäköintipaikkojen määrän lisääminen. MAL2019-selvityksissä liityntäpysäköinnin lisääminen oli arvioitu vähiten päästöihin vaikuttavaksi keinoksi.

Joukkoliikenteen toimivaa ekosysteemiä pyritään luomaan ratkaisemalla kalustosta ja varikoista vastaavat organisaatiot sekä raideliikenteen varikoiden rakentamisen periaatteet yhdessä kuntien kanssa. Lisäksi tähän pyritään varmistamalla sähköbussien latausinfran rakentaminen. Vantaan kaupunki ilmoittaa kannattavansa lämpimästi seudullisia yhteistyömalleja mm. linja-auto- ja raitiotievarikoiden rakentamisessa sekä raitiotiekaluston ja varikoiden omistuksessa ja pyrkii vaikuttamaan aktiivisesti tarvittavien päätöksien syntymiseen.

Vantaan kaupunki on bussiterminaalien rakentamisten tai kunnostamisten yhteydessä varautunut sähköbussiliikenteeseen esisijaisesti Tikkurilan linja-autoterminaalissa. Sähköbussien liikennöinti Tikkurilasta käsin edellyttää Ojangon linja-autovarikon valmistumista vuonna 2021. Ennen sähköbussien liikennöinnin laajentamista Vantaalle on tarpeen seurata tarkasti latausjärjestelmien kehittymistä Suomessa ja muissa pohjoismaissa sekä määritellä yhtenäiset käytännöt sähköbussiliikenteen edellyttämien järjestelmien osalta koko HSL:n alueella. Vantaan käsityksen mukaan varikkolataus tulee olemaan kilpailukykyinen vaihtoehto terminaalilataukselle lähivuosina mm. akkuteknologian kehittymisen myötä.

Olennaista on myös riittävän aikainen yhteistyö kaupungin kanssa, jotta tarvittavat järjestelmät saadaan hankittua ja toteutettua oikea-aikaisesti. Latausinfran tarpeesta tulee sopia kunnan kanssa vähintään 1,5 vuotta ennen sähköbussiliikennöinnin alkua, jotta tarvittavat hankinnat ehditään suunnitella, kilpailuttaa ja rakentaa.

HSL:n tavoitteena on kerätä monipuolisesti matkustustietoa. Vantaan kaupungilla on tarve saada jatkuvaa ja vuosien välillä vertailukelpoista pysäkkikohtaista tietoa nousijamääristä, jotta joukkoliikenneinfran kehittäminen voidaan suunnata sinne missä matkustajamäärät ovat

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Puhelin (vaihde) 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi

www.vantaa.fi

suurimmat. Tällä hetkellä matkakorttilaitteiden aiempien ongelmien ja mobiililippujen käytön kasvun johdosta tiedot eivät ole luotettavia.

Vantaa kannattaa HSL:n tavoitetta olla aktiivinen toimija kehittyvässä liikennepalvelukentässä. Ensisijaisesti HSL:n tulee keskittyä perustehtäväänsä ja varjella aktiivisesti jäsenkuntiensa etua.

HSL:n tulisi kehittää viestinnän tavoittavuutta ja parantaa vuorovaikutusta asiakkaiden kanssa nykyistä laajempia kanavia, kuten paikallislehtiä hyödyntäen.

Liikenteen palvelutaso ja palvelutason muutokset
Useat pääkaupunkiseudun hankkeet ja rakennustyömaat aiheuttavat poikkeusreittejä ja viivästyksiä myös Vantaata palveleville linjoille vuosina 2020–2022. Raide-Jokerin rakentaminen aiheuttaa viivästyksiä ja poikkeusreittejä paitsi runkolinjalle 550 myös lukuisille muille linjoille koskien myös Vantaata palvelevia linjoja, jotka liikennöivät Raide-Jokerin työmaiden läpi. Vantaa pitää tärkeänä, että työmaiden aiheuttamat haitat pyritään minimoimaan ja niihin varaudutaan ajoissa riittävällä laajuudella esimerkiksi aikataulu- ja reittisuunnittelussa sekä viestinnässä.

Vantaata palvelevaan bussiliikenteeseen esitetään toiminta- ja taloussuunnitelmassa joitakin muutoksia. Vuonna 2020 varaudutaan Ruskeasannan aluetta palvelevien seutulinjojen palvelutason parantamiseen viikonloppuliikenteessä sekä linjan 562 sunnuntailiikenteen vuorovälin tihentämiseen 15 minuutista 10 minuuttiin. Linjan 562 vuorovälin tihentäminen tukee linjan muuttumista runkolinjaksi 570.

Vuonna 2021 Lahdenväylän linjastosuunnitelman mukaisesti osa Lahdenväylän suunnan seutulinjoista siirretään syysliikenteen alusta kulkemaan Kumpulasta Hermannin rantatietä Kalasatamaan. Tällöin linjat eivät yöliikennettä lukuun ottamatta aja enää Rautatientorille asti. Lyhentyviltä reiteiltä säästyvä liikennesuorite käytetään linjojen tarjonnan parantamiseen Vantaan alueella, joten muutos on kustannusneutraali.

Vuonna 2021 linja 562 muutetaan runkolinjaksi 570 ja reitti muutetaan päättymään lentoasemalle. Kaupunki on jo toteuttanut suurimman osan runkolinjan vaatimista liikennevaloetuus- ja infratoimenpiteistä. Loppuihin vaadittuihin toimenpiteisiin kaupunki on varautunut suunnitelmissaan sekä rakentamisohjelmissaan ja ne toteutetaan ennen runkolinjan aloittamista.

Koko Vantaan kattava linjastosuunnitelma on valmistunut vuonna 2014. Tämän jälkeen Vantaan linjastoa on suunniteltu Keravan ja Tuusulan linjastosuunnitelmassa, Lahdenväylän linjastosuunnitelmassa sekä tekeillä olevassa Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelmassa. Kehäradan liikennöinnin aloittaminen ja Vantaan asukasmäärän kehittyminen paljon ennakoitua nopeammin sekä uusiin vyöhykkeisiin perustuva tariffiuudistus edellyttävät linjaston tarkastelua uudelleen myös muilla Vantaan alueilla. Vantaan kaupunki esittääkin, että HSL tarkistaa ja tarvittaessa uudistaa linjastosuunnitelmat myös muille Vantaan alueille huomioiden poikittaisliikenteen.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Puhelin (vaihde) 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi

www.vantaa.fi

Lausunto

28.8.2019

VD/5319/00.04.03/2019

Kuntaosuuksien taso ja lipputulotavoitteet TTS-kaudella
Jäsenkunnat maksavat HSL:lle kuntaosuuksina ne kustannukset, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla. Kuntaosuudet muodostuvat operointikustannusten, yleiskustannusten ja joukkoliikenneinfran kuntaosuuksista.

Kuntaosuudet ovat talousarviossa 2020 yhteensä 367,2 milj. euroa ja kuntaosuuksilla katetaan keskimäärin 49,8 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kustannuksista.

HSL on arvioinut vuodelle 2020 Vantaan osuudeksi joukkoliikenteen kustannuksista n. 113,1 miljoonaa euroa ja lipputuloiksi n. 59,1 miljoonaa euroa. HSL:n esitys Vantaan kuntaosuudeksi on n. 54,0 miljoonaa euroa ilman. Em. kuntaosuudesta vähennetään vielä osuus edellisten vuosien ylijäämäkertymästä ja suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuesta, jolloin vantaan kuntaosuudeksi vuonna 2020 muodostuu n. 52 milj.euroa ja Vantaan subventioasteeksi 46,0 %. Vantaa ilmoittaa hyväksyvänsä sellaisenaan HSL:n esityksen kuntaosuudeksi, samoin kuin HSL:n esityksen kuntakohtaisen ylijäämän käytöstä. Vuonna 2021 arvioitu kuntaosuus on 52,6 milj.euroa.

HSL siirtyi vyöhykemalliin 27.4.2019. Talousarvioesityksen mukaiset lipputuloarviot perustuvat HSL:n lipputuloennusteeseen vuodelle 2019, jonka perusteena on ollut vanhan tariffin mukainen toteutuma neljän kuukauden ajalta. Ennakkotietojen mukaan vyöhykeuudistus ei ole vaikuttanut negatiivisesti lipputulokertymään. Vuodelle 2020 ei esitetä merkittäviä hinnanmuutoksia.

Vyöhyketariffin mukaisia lipputuloja arvioidaan vuodelle 2020 yhteensä 377,3 miljoonaa euroa. Vuoden 2019 ennusteeseen verrattuna lipputulot ovat lähes samalla tasolla (laskevat 0,4 %). Lipputulot muodostavat 49,6 % HSL:n toimintatuloista vuonna 2020. Lipputulojen arvioidaan olevan 383,0 miljoonaa euroa vuonna 2021 ja 388,7 miljoonaa euroa vuonna 2022.

Lippujen alennuksia kohdistettaessa tulee huomioida yhdenvertaisuusperiaate.

Vyöhykelippu-uudistus myötävaikuttaa joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvuun, mutta vyöhykerajat vaikuttavat myös kuntalaiset liikkumistapoihin. Aviapolis-suuralueen jakautuminen kahteen vyöhykkeeseen saattaa vaikuttaa siten, että seutubussien käyttö alueella kasvaa ja Kehäradan käyttöaste vastaavasti pienenee. Samoin Tikkurilan alueella saattaa ilmetä siirtymää Ala-Tikkurilan seutubussien käyttöön. Vantaa pitää erittäin tärkeänä syksyllä 2019 tehtävää vyöhykeuudistuksen jälkeen-tutkimusta ja esittää, että siinä kiinnitetään erityistä huomiota em. alueisiin ja sen jälkeen arvioidaan mahdollisia linjaston muutostarpeita ja toteutetaan ne.

Infrakustannuksia käsittelevässä kohdassa todetaan: "Raide-Jokeri on vaikutusarvioissa käsitelty omana joukkoliikennemuotonaan. Laskennassa on siis oletettu, että infrasopimuksiin tullaan lisäämään pikaraitiolinjat uutena sopimuskohtana ja siten jaettavana infrakokonaisuutena." Vantaa pyytää täsmentämään, käsitelläänkö pikaraitiotielinjat tulevaisuudessa yhtenä joukkoliikennemuotona, vai jokainen linja omana liikennemuotona.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Puhelin (vaihde) 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi

www.vantaa.fi

Lausunto

28.8.2019

VD/5319/00.04.03/2019

Tarkastusmaksun korottaminen

Tarkastusmaksun määrä voi olla 40 kertaa alin yleinen kertalipun hinta. Tarkastusmaksu on ollut vuodesta 2007 alkaen 80 euroa. Vuonna 2020 tarkastusmaksua esitetään korotettavaksi 100 euroon. Vantaan kaupunki kannattaa esitystä.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Puhelin (vaihde) 09 83911
kirjaamo[at]vantaa.fi

www.vantaa.fi

11 § **Lausunto Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY) alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2020-2022**

VD/6337/00.04.03/2019

HP/HW/NJ

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (jatkossa HSY) hallitus on pyytänyt Vantaan kaupungilta 17.6.2019 päivätyllä lausuntopyynnöllä (VD/6337/00.04.03/2019) lausuntoa HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta (TTS) vuosille 2020-2022. Lausunnot on pyydetty antamaan 30.8.2019 mennessä.

HSY:n yhtymäkokouksen on kuntalain mukaan hyväksyttävä kuntayhtymälle taloussuunnitelma, joka ajoittuu vähintään kolmelle seuraavalle vuodelle. HSY:n perussopimuksen mukaan toiminta- ja taloussuunnitelmasta on pyydettävä jäsenkuntien lausunnot ennen sen hyväksymistä.

Taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi. Talousarviossa hyväksytään kuntayhtymän toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet ja se on laadittava siten, että edellytykset kuntayhtymän tehtävien hoitamiseksi turvataan.

Toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksen 2020-2022 tavoiteasetanta ja budjetointi perustuvat kuntayhtymän hallituksen 16.3.2018 hyväksymään uuteen strategiaan 2025. TTS-kauden tavoitteiden ja hankkeiden pohjana ovat strategiset päämäärät: ympäristövastuun ja resurssitehokkuuden edelläkävijä, korkea toimintavarmuus, sujuvat palvelut ja vakaa talous sekä mahdollistajapäämäärät: hyvän työelämän kehittäjä, aktiivinen uuden teknologian hyödyntäjä, tiedolla vaikuttaja ja yhteistyön rakentaja.

Suoritteet:
HSY:n verkostoon pumpatun veden määrän ei arvioida kasvavan suunnittelukaudella. Vuonna 2020 tuotetun veden määrän arvioidaan olevan 94,2 milj.m3 ja laskutettavan vedenmyynnin 75 milj.m3. Viikinmäen ja Suomenojan jätevesipuhdistamoilla käsiteltävän jäteveden määrän arvioidaan olevan yhteensä 139,9 milj.m3 vuonna 2020.

Vuonna 2020 HSY:n asiakaskiinteistöillä tehdään n. 8,8 miljoonaa jäteastiatyhjennystä ja kuljetetaan jätteitä yhteensä noin 365 000 tonnia, joista Vantaan Energian jätevoimalaan toimitetaan yhteensä n. 273 000 tonnia jätteen energiakäyttöön.

Vuoden 2020 keskimääräinen henkilöstömäärä on yhteensä 806,1 henkilötyövuotta, joka on samalla tasolla vuoden 2019 kanssa. Henkilöstön määrällinen tarve on arvioitu voimassa olevassa henkilöstösuunnitelmassa 2019-2021.

Talous:
HSY:n toimintatuotot vuonna 2020 ovat 375 milj. euroa. Tuotot kasvavat 9,7 milj.euroa (2,7 %) vuoden 2019 ennusteeseen verrattuna. Vesitaksoihin tehdään 2 % reaalikorotus. Jäsenkunnilta perittävä yleisten alueiden hulevesikorvaus pienentää jäteveden käyttömaksun korotustarvetta. Rakentamisen volyymin arvioidaan pysyvän vielä vuonna 2020 korkealla tasolla, mikä näkyy liittymismaksutuotoissa.

Jätehuollon toimintatuottojen ja suoritteiden ennakoidaan vähenevän suunnitelmakaudella. Pääasialliset syyt tähän ovat jätelain muutokset, sekajäteastioiden tyhjennysmäärien väheneminen sekä jätteiden lajittelun tehostaminen. Jätehuollossa sekajäteastian tyhjennyshintaan on laskettu 2 % reaalikorotus.

Jäsenkunnilta perittävät kuntaosuudet vuonna 2020 ovat 4,14 milj. euroa (vuonna 2019 4,10 milj. euroa). Kuntaosuuksilla katetaan ne seutu- ja ympäristötiedon sekä ilmastoinfon toiminta- ja pääomakulut, joita ei saada katettua palvelutuotannon myynnistä ja hankerahoituksista saaduilla tuloilla.

HSY:n toimintamenot vuonna 2020 ovat 183,2 milj.euroa, 5,4 milj.euroa (3,0 %) suuremmat kuin vuoden 2019 ennusteessa. Menoissa on otettu huomioon toiminnan muutokset ja merkittävimmät tiedossa olevat kustannusmuutokset kuten lomarahaleikkausten päättyminen vuonna 2020, kemikaali- ja energiahintojen korkea taso sekä eräät kertaluonteiset kustannuserät kuten pilaantuneiden maa-ainesten puhdistaminen Espoon Finnoossa (2,5 milj.euroa).

HSY:n investoinnit perustuvat HSY:n yhtymäkokouksen 16.11.2018 hyväksymään investointiohjelmiin vuosille 2019-2028. Tärkeimmät muutokset investointiohjelman aiheutuvat Blominmäen hankkeen muutoksista sekä Raide-Jokerin aiheuttamista johtosiirroista. Vuoden 2020 investoinnit ovat yhteensä 223,3 milj. euroa, josta 203,3 milj. euroa on vesihuollon ja 18,0 milj. euroa jätehuollon investointeja. Suunnitelmakauden merkittäviä hankkeita Vantaalla ovat Hakunilan vesitornin yhteyksien kahdentaminen ja Kivistön runkoviemärin investointi. Haja-asutusalueen vesihuoltoa rakennetaan Kiilan alueella.

Toimintakate vuonna 2020 on 193,8 milj. euroa. Vuosikate on vuonna 2020 123,6 milj. euroa. Tilikauden tulos vuonna 2020 on vuosikatteesta vähennettävien käyttöomaisuuspoistojen jälkeen 18,2 milj. euroa ylijäämäinen. Jätehuollon investointivarauksen aiempaan purkamiseen liittyvien poistoerokirjausten ja vesihuollon tuloksesta maksettavien tuloverojen jälkeen tilikauden ylijäämä on 17,8 milj. euroa

Nettorahoitusmenot kasvavat tasaisesti koko suunnitelmakauden ajan vesihuollon suuren investointitarpeen aiheuttaman lisälainanoton seurauksena. Koko suunnitelmakaudella joudutaan nostamaan uutta ulkopuolista lainaa lähes 378,6 milj. euroa. Ulkopuolisilta nostetun pitkäaikaisen velan yhteismäärä suunnitelmakauden lopulla on noin 602,6 milj. euroa. HSY:n omavaraisuusaste heikkenee koko suunnitelmakauden ollen vuoden 2022 lopussa 27,7 %, kun viimeisimmässä tilinpäätöksessä omavaraisuusaste oli 29,2 %.

Tekninen lautakunta 20.8.2019 § 6 päätti esittää kaupunginhallitukselle liitteenä olevan lausunnon antamista Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymän hallitukselle HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2020–2022.

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 11

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa liitteen mukainen lausunto Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymän hallitukselle HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2020–2022.
Käsittely:
Merkittiin, että **kaupunginhallituksen jäsen Kati Tyystjärvi** poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Lausuntopyyntö HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2020-2022
- Alustava toiminta - ja taloussuunnitelma 2020-2022/ Lausuntopyyntö HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2020-2022
- Ote pöytäkirjasta/Lausuntopyyntö HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2020-2022
- Vantaan kaupungin lausunto Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymän hallitukselle HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta 2020–2022.

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 0400 417 436, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

543/02.020.200.2000/2016

17.6.2019

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 17.6.2019
Dn:o VD/6337/00.04.03/2019

Helsingin, Espoon, Vantaan
ja Kauniaisten kaupunginhallitukset

LAUSUNTOPYYNTÖ HSY:N ALUSTAVASTA TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMAEHDOTUKSESTA VUOSILLE 2020-2022

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän hallitus pyytää kunnioittavasti lausuntoanne HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2020-2022.

Lausunnot pyydetään antamaan 30.8.2019 mennessä. Pyydämme kuitenkin toimittamaan jäljennöksen kaupunginhallituksen konsernijaoston päätöksestä viipymättä kokouksen jälkeen.

Lisätietoja antaa talousjohtaja Pekka Hänninen, p. 09 1561 2209.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Hallitus

Pekka Hänninen
talousjohtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Liitteet Ote HSY:n hallituksen pöytäkirjasta 14.6.2019, § 60
Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2020 - 2022

Tiedoksi HSY:n kirjaamo

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY
Puh. 09 156 11, Fax 09 1561 2011, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
PB 100, 00066 HSY
Tfn 09 156 11, Fax 09 1561 2011, FO-2274241-9, www.hsy.fi

Alustava toiminta- ja taloussuunnitelma 2020 - 2022

HSY:n hallitus 14.6.2019

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
Helsinki Region Environmental Services Authority

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 11 §

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Ilmalantori 1
00240 Helsinki
puhelin 09 156 11
faksi 09 1561 2011
www.hsy.fi

Lisätietoja
Pekka Hänninen, puhelin (09) 1561 2209
pekka.hanninen@hsy.fi

Copyright
Kartat, graafit, ja muut kuvat: HSY
Kansikuva: HSY

Sisällys

1 Johdanto 2
2 Strategiset tavoitteet 3
3 Talous 7
3.1 Tuloslaskelma 7
3.2 Investoinnit 11
3.3 Rahoitus 12
4 Henkilöstö 14
4.1 Tavoitteet 14
4.2 Henkilöstömäärän kehittyminen 14
5 Toimialakohtaiset erittelyt 15
5.1 Vesihuolto 15
5.1.1 Toiminta 15
5.1.2 Investoinnit 19
5.1.3 Talous 21
5.2 Jätehuolto 24
5.2.1 Toiminta 24
5.2.2 Investoinnit 28
5.2.3 Talous 30
5.3 Seutu- ja ympäristötieto 33
5.3.1 Toiminta 33
5.3.2 Talous 34
5.4 Hallinto ja keskitetyt palvelut 35
5.4.1 Toiminta 35
5.4.2 Talous 36

Liite 1: Ympäristöohjelma

1 Johdanto

Yleistä

HSY:n yhtymäkokouksen on kuntalain mukaan hyväksyttävä vuoden loppuun mennessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvio. Samassa yhteydessä on hyväksyttävä myös taloussuunnitelma kolmeksi tai useammaksi vuodeksi (suunnitelmakausi). Taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi. Talousarviossa ja -suunnitelmassa hyväksytään kuntayhtymän toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet ja se on laadittava siten, että edellytykset kuntayhtymän tehtävien hoitamiseksi turvataan.

Laadinnan lähtökohdat

HSY:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2020 - 2022 tavoiteasetanta perustuu yhtymäkokouksen 16.11.2018 hyväksymään strategiaan 2025. Tavoitteiden pohjana ovat strategiset päämäärät:

- Ympäristövastuun ja resurssitehokkuuden edelläkävijä
- Korkea toimintavarmuus
- Sujuvat palvelut
- Vakaa talous

Talousarvion ja -suunnitelman laadinnassa tuottavuustavoitteena on ollut keskimääräinen 1,5 % vuotuinen tuottavuuden paraneminen.

Myyntituottojen budjetoinnissa on huomioitu toimintavolyymien ja toiminnan muutokset sekä talousmallin mukaiset vesihuollon ja jätehuollon alustavat taksamuutokset.

Yleisenä kustannustason muutoksena talousarviovuodelle 2020 on käytetty 1,6 %, ellei tarkempaa arviota menoeristä ole ollut käytettävissä. Kilpailukykysopimuksen mukainen 30% lomarahaleikkaus päättyy vuonna 2020, mikä osaltaan lisää henkilöstömenoja. Suunnitelmavuodet on esitetty vuoden 2020 hintatasossa.

Vesihuollon ja jätehuollon investoinnit perustuvat yhtymäkokouksen 16.11.2018 hyväksymiin investointiohjelmiin vuosille 2019 – 2028. Taloussuunnitelmavuosien investointimenoja on jonkin verran tarkistettu investointiohjelmaan verrattuna vesihuollon osalta.

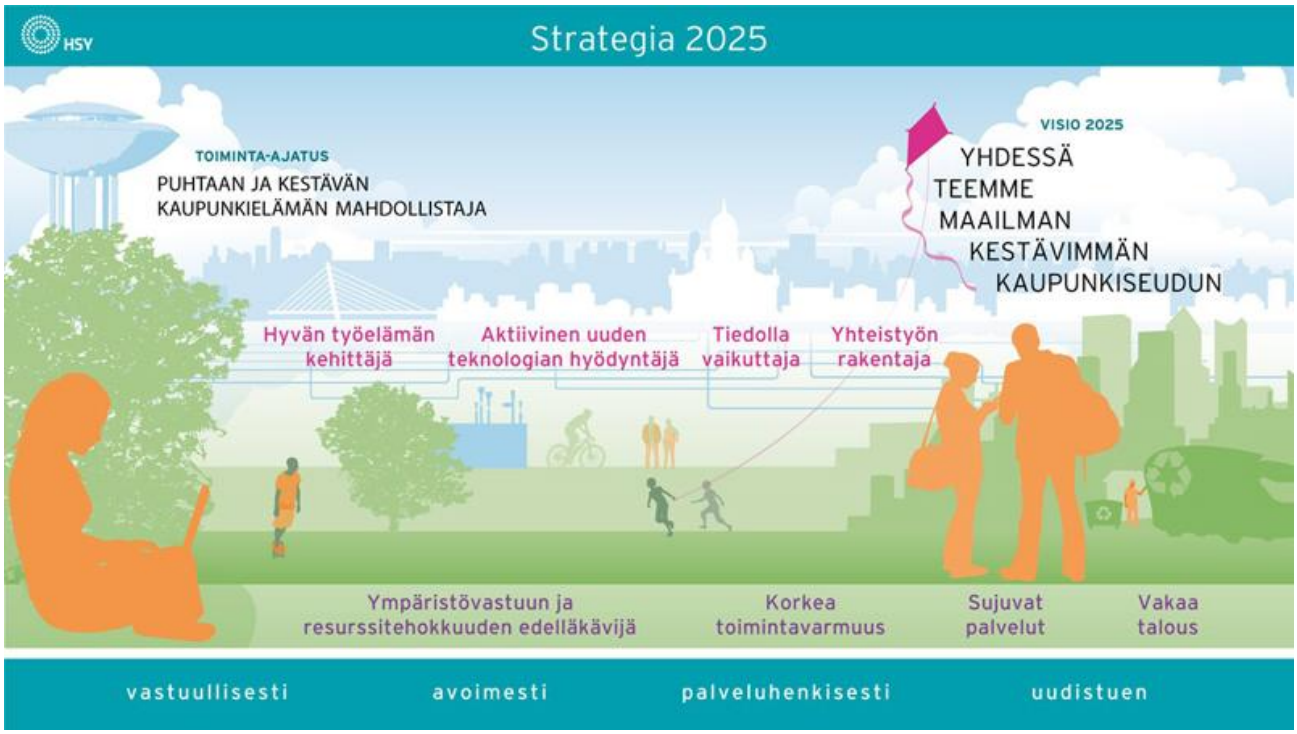
Tärkeimmät muutokset investointiohjelmaan verrattuna aiheutuvat Blominmäen hankkeen muutoksista sekä Raide-Jokerin aiheuttamista johtosiirtotarpeista. Vuonna 2020 investoinnit ovat yhteensä 223,3 miljoonaa euroa, josta 203,3 miljoonaa on vesihuollon ja 18 miljoonaa jätehuollon investointeja. Muut investoinnit ovat yhteensä 2,1 miljoonaa euroa.

Jäsenkuntien lausunnot

HSY:n perussopimuksen mukaan toiminta- ja taloussuunnitelmasta on pyydettävä jäsenkaupunkien lausunnot ennen sen hyväksymistä. **Lausunnot HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2020 - 2022 pyydetään 30.8.2019 mennessä.**

2 Strategiset tavoitteet

Toiminta- ja taloussuunnitelman 2020 - 2022 tavoiteasetanta ja budjetointi perustuvat HSY:n yhtymäkokouksen päättämään strategiaan 2025. Strategiset päämäärät ja niiden toteuttamisen seuraamiseksi asetetut mittarit on esitetty alla olevassa taulukossa.



Strateginen päämäärä	Mittari	Tavoitetaso 2020	Tavoitetaso 2025
1. Ympäristövastuun ja resurssitehokkuuden edelläkävijä	Kasvihuonekaasupäästöt HSY:n omassa toiminnassa ja ulkoisissa palveluissa	CO2 päästöt 159 100 tCO2-ekv	Kasvihuonekaasupäästöt vähenevät kolmanneksella v. 2016 tasosta v. 2025 mennessä. -130 000 tCO2-ekv v.2025
		10 % jätehuollon kuljetusurakkakilpailutuksissa on vaatimuksena vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö	
		Ämmässuon kaatopaikkojen CH4-hajapäästöt 10% vähemmän kuin v. 2017	
		N2O mallinnuksen simuloinnin vaihe 1, Aktiiviliete prosessin testaukset	
	HSY:n tuottaman uusiutuvan oman energiatuotannon suhde kulutukseen	Kp-kaasun keräysjärjestelmän ja kaasuvoimalan käyttöaste yli 90%	-Kulutuksen suhde tuotantoon 100% -Kokonaisenergiakulutus pienenee vähintään 7,5% v. 2015 verrattuna -Kokonaisenergiakulutus on v. 2025 184 000 MWh
		Biokaasulaitoksen ja -voimalan käyttöaste yli 90%	
		Kp-kaasun ja biokaasun hyötykäyttöaste vähintään 90%	
		Vesihuollon energiaomavaraisuus 79%	
	Jätteen, materiaalien ja ravinteiden kierrätys- ja materiaalihyötykäyttöaste	Kotitalousjätteen kierrätysaste 46 % (muutos johtuu EU:n laskentasäädösten muutoksesta/uudesta laskentatavasta)	Jätteen kierrätysaste yhdyskunta- ja kotitalousjätteelle 60% Jäteveden sisältämälle fosforille ja typelle on löydetty korkeamman tason kierrätysteknologia tai -teknologioita ja lopputuotteille on löytynyt kestävät hyödyntämiskanavat
		RAVITA uuttolaitteiston pilotin operoinnin optimointi	

Strateginen päämäärä	Mittari	Tavoitetaso 2020	Tavoitetaso 2025
1. Ympäristövastuun ja resurssitehokkuuden edelläkävijä	Ravinne- ja haitta-ainekuormitus: Ravinteiden ja haitta-aineiden esiintymis- ja poistoaste	Fosforinkuormitus mereen enintään 38 t/a ja typpikuormitus enintään 1200 t/a	Jätevedenpuhdistuksen fosforikuormitus mereen laskee päästötasoon 25 t/a ja vastaavasti typen kuormitus tasoon 800 t/a Haitallisten aineiden ja mikropartikkeleiden kuormitusta mereen hillitään Hulevesien määrä ja kuormitus puhdistamolle on vähentynyt
		Ämmässuolle sijoittuva huleveden kalvosuodatuslaitteisto asennettu ja koekäyttö suoritettu	
2. Korkea toimintavarmuus	Vakavien häiriötilanteiden määrä, niihin varautuminen ja hallinnan onnistuminen	Raportoidaan ja tilastoidaan ohjeiden mukaisesti	Vakavien häiriötilanteiden määrä on vähentynyt 20%
	Osuus HSY:n toiminta-alueen vedenkäyttäjistä, jolla vedenjakelu on varmistettu toisistaan riippumattomilla yhteyksillä	Yli 40%	70%. Investointiohjelman mukaisten hankkeiden toteutuminen
	Riskiarvioinnin riskiluku HSY:n riskienhallintaprosessin mukaisesti	Riskilukuindeksin seuranta käytössä kokonaisvaltaisessa riskienhallinnassa	Riskilukuindeksi pienenee, vaikuttavuudeltaan suurimpien riskien toteutumisen todennäköisyys pienenee
3. Sujuvat palvelut	Asiakastyytyväisyys	Asiakastyytyväisyyden mittaamisen mallia toteutetaan ja avainmittarien säännöllinen raportointi käytössä	Asiakastyytyväisyys paranee
	Asiakaskontaktien vasteaika	Asiakaskohtaktien vasteaika on tavoitetason mukainen, enintään 5 arkipäivää	Asiakaskontaktien vasteajat eri kanavien odotusarvoja vastaaviksi
	Reklamaatioiden vasteaika	Reklamaatioratkaisun vasteaika on alle 15 arkipäivää	Reklamaatioratkaisun vasteaika enintään 10 arkipäivää
	Digitaalisten palvelujen ja asiakasviestinnän laatu ja käyttöaste kaikissa kanavissa (laatu = käytettävissä 24/7 ja saavutettavissa saavutettavuusdirektiivin mukaisesti)	< 40 % vesimittari-ilmoituksista tulee ei digitaalisesti (muutoin kuin etäluennan tai suoraan laskutusjärjestelmään linkitetyn asiakasportaalin kautta)	< 4% vesimittari-ilmoituksista ei digitaalisesti (muutoin kuin etäluennan tai suoraan laskutusjärjestelmään linkitetyn asiakasportaalin kautta)
		< 50 % jätepalvelutilauksista ei digitaalisesti, edellyttää jätehuollon tietojärjestelmän käyttöönottoa	< 5 % jätepalvelutilauksista ei-digitaalisesti
		Sosiaalisen median kanavat käytössä asiointikanavina ja digitaalisten tietopalvelujen käytettävyyttä on parannettu	Digitaalisten palvelujen käyttö ja asiakkaan siirtyminen eri viestintäkanavissa on helppoa ja nopeaa
	Palvelujen vasteajat ja oikea-aikaisuus	Liitoskohtalausunnoista tilataan liittymisportaalin kautta 90 % ja liitoskohtalausunnon palvelun vasteaika on keskimäärin 4 viikkoa	Liittymisen palveluiden vasteaika keskimäärin 5 viikkoa. Tavoitetaso liitoskohtalausunnolle ja liitostyölle kiinteistötyypeittäin
		Jäteastioiden tyhjennysten valituspromille 0,14	Valituspromille 0,12 (3 vuoden keskiarvo)

Strateginen päämäärä	Mittari	Tavoitetaso 2020	Tavoitetaso 2025
4. Vakaa talous	Omavaraisuusaste	Vesihuolto 25% Jätehuolto 34%	Vesihuolto 29% Jätehuolto 38%
	Tuottavuus - Vesihuollon toimintamenot/jäsenkaupunkien asukasmäärä - Jätehuollon toimintamenot/käsitelty jätemäärä - Hallinnon ja tukitoimintojen toimintamenojen osuus HSY:stä	79,0 €/as (Inflaatiokorjattu ja oikaistu suurilla kertakustannuksilla) 159 €/t 15,2%	74 €/as (2017 rahassa) 144€/tn (2017 rahassa) 12,9 %
	Saneerausvelan määrä Laadullisen ja määrällisen tarkastelun yhdistelmä (vuotavuus, vaikuttavuus, kunto)	Velka ei kasva	Saneerausvelka pienenee
	Laskutetun vesimäärän suhde verkostoon pumpattuun vesimäärään	81%	83%
	Hankintojen - Tehokkuus: hankintakorin yksikköhinta eli painotettu indeksi - Elinkaaren aikainen kestävyys: käyttö- ja kunnossapitokustannukset sekä energiatehokkuus koko elinkaaren aikana	Hankintakorin kustannustaso laskee 1 % v. 2017 tasosta reaalisesti Vakiinnutetaan 2019 testattujen ja hyviksi havaittujen elinkaarilaskentamallien käyttö	Hankintakorin kustannustaso laskee 6% v. 2017 tasosta reaalisesti Elinkaaren aikainen kestävyys määriteltävän mittarin mukaisesti

Strategisten päämäärien toteuttamisen tueksi on asetettu neljä mahdollistajapäämäärää. Näiden toteutumista edistetään seuraavien ohjelmakokonaisuuksien ja niihin liittyvien teemojen muodossa. Näiden päämäärien seuranta tapahtuu ohjelmien ja teemojen etenemisen ja niihin liittyvien toimenpiteiden toteutumisen raportoinnilla.

Mahdollistajapäämäärä	Ohjelma & teemat	Keskeiset toimenpiteet 2020
5.Hyvän työelämän kehittäjä	**Johtamisjärjestelmä 2020 -uudistus OHJELMA** -Työ- ja vuorovaikutuskulttuuri -Selkeä rakenne ja johtamisjärjestelmä -Toteutuskyvyn tason nostaminen	Otetaan käyttöön uusi organisaatiorakenne ja johtamisjärjestelmä. Toteutetaan vuonna 2019 tehtyä johtamisen ja esimiestyön kehittämissuunnitelmaa
	· **Osaamisen kehittämisen TEEMA**	Toteutetaan osaamisen kehittämisen suunnitelmaa
	· **Työtä uudella tyylillä –kokonaisuus TEEMA**	· Loppuvuodesta 2019 selvitetään, kuinka moni tekee etätyötä ja olisiko tarvetta etätyöhön. Toimenpiteet muokkaantuvat tältä pohjalta. · Uusi työaikalaki astuu voimaan i.1.2020 ja KVTES on voimassa 31.3.2020 asti vanhan lain mukaisena. Päivitetään työaikamääräykset uuden lain mukaisiksi.
	· **Työnantajakuvan parantaminen TEEMA**	· Määritetään teemalle yhtenäinen kärki henkilöstöä osallistamalla · Edistetään tiekartan toimia ja nimetään mittarit · Organisaation osaamista tuodaan esiin esim. vastuullinen kesäduuni -kampanjassa ja juttusarjassa · Suunnitellaan oppilaitosyhteistyölle oma konsepti ja käynnistetään HR:n ja toimialojen koordinaatioryhmä · Tuodaan henkilöstön roolia esille esim. kuukauden someteoilla ja HSY 10 vuotta -kampanjalla · Laaditaan toimenpideohjelma henkilöstökyselyn ja alle 1 vuotta työssä olleiden kyselyn pohjalta
	· **Sisäinen asiakkuus TEEMA**	Konkreettiset toimenpiteet esitetään lopullisessa Toiminta- ja taloussuunnitelmassa.

Mahdollistajapäämäärä	Ohjelma & teemat	Keskeiset toimenpiteet 2020
6. Aktiivinen uuden teknologian hyödyntäjä	**Digitaalinen HSY-kokonaisselvitys OHJELMA**	• Uuden organisaation ja roolien mukaisen toiminnan käynnistäminen. • Digiosaamisprofiilien ja -polkujen laadinta. • Toteutetaan osaamisen kehittämisen ja kyvykkyyksien hallinnan suunnitelmaa
	· **Tiedolla johtaminen TEEMA**	Jatketaan vuonna 2019 aloitettua Tiedolla johtamisen kehittämisprojektia.
	· **Avoimen datan mahdollisuuksien kartoittaminen TEEMA**	Selvitetään missä prosesseissa syntyvä tieto on avattavissa ja avataan tietoja laajalti HSY-tasolla
7. Tiedolla vaikuttaja	**Tiedolla vaikuttamisen OHJELMA** Ohjelmalla edistetään HSY:n strategisten päämäärien toteutumista sidosryhmien kautta. Ohjelman osakokonaisuudet ovat • Asukkaat: Vaikutetaan viestinnän ja neuvonnan keinoin asukas- ja kuluttajakäyttäytymiseen. • Alueen kunnat: Tuotetaan tietoa kuntien käyttöön ja tehdään aktiivista yhteistyötä. Osallistutaan seudullisten ohjelmien valmisteluun (ilmasto, kiertotalous). • Alan kehitys: Luodaan toimintamalli alan kehitykseen vaikuttamiseen ja kehityksen seuraamiseen. Osa-alueita ovat alan kansainvälisen ja kansallisen kehityksen seuraaminen, tutkimuslaitos- ja yliopistoyhteistyö, osallistuminen kansainvälisiin ja kansallisiin kehitysohjelmiin sekä oma T&K&I-työ.	Osakokonaisuus Asukkaat Vuoden 2020 viestinnän ja neuvonnan teemoja ovat: · Jätteen kierrätysasteen kasvattaminen · Haitallisten aineiden ja mikropartikkelien kuormitusta mereen hillitään · Jäteveden typpikuormituksen kasvua hillitään · Hulevesien hallinta Osakokonaisuus Alueen kunnat · Kestävän kaupunkielämän ohjelmaluonnos lähetetään lausunnoille ja täydennetään palautteen pohjalta ohjelmaksi. Ohjelman toteutus ja viestintä käynnistetään vaiheittain. · Ilmanlaadun mallinnusta kehitetään yhteistyössä sidosryhmien kanssa ja ilmanlaadun vuosipitoisuuskartta otetaan käyttöön Osakokonaisuus Alan kehitys · Tutkitaan erilaiset tekniset mahdollisuudet toteuttaa alan kehityksen älykäs seuranta vuonna 2019 tehdyn mallin mukaisesti
8. Yhteistyön rakentaja	**Kohti kestävää kaupunkiseutua älykkäillä ja puhtailla ratkaisuilla - OHJELMA** HSY toimii aktiivisena TKI-kumppanina ja kehittämisalustana älykkäiden ja puhtaiden ratkaisujen rakentamisessa asukkaiden, kaupunkien, yritysten ja tutkimuslaitosten kanssa. Ohjelmassa edistetään hankevalmisteluyhteistyötä valituilla painopistealueilla, jotka ovat kiertotalous ja hulevesien hallinta sekä puhtaat ja älykkäät ratkaisut. Hyödynnetään innovatiivisia julkisia hankintoja, innovaatiokumppanuuksia sekä tiedolla johtamisen ja vaikuttamisen mahdollisuuksia.	Ylläpidetään ja kehitetään HSY:n hankevalmisteluverkoston ja avoimen innovaatioverkoston toimintaa sekä edistetään HSY:n uuden TKI-toimintamallin käyttöönottoa, mm. ennakointikäytäntöjä ja verkostomaista yhteistyötä. HSY:n alustamaiseen toimintatapaan ja TKI-alustojen kehittämiseen luodaan ja käyttöönotetaan yhteisiä toimintamalleja, käytäntöjä ja työkaluja. HSY:n olemassa olevia kehittämisalustoja ylläpidetään ja kehitetään.
	Verkostoanalyysi, -strategia ja tavoitteet TEEMA	Verkkopohjainen kouluttava kysely henkilöstölle verkostojohtamiseen liittyen.

3 Talous

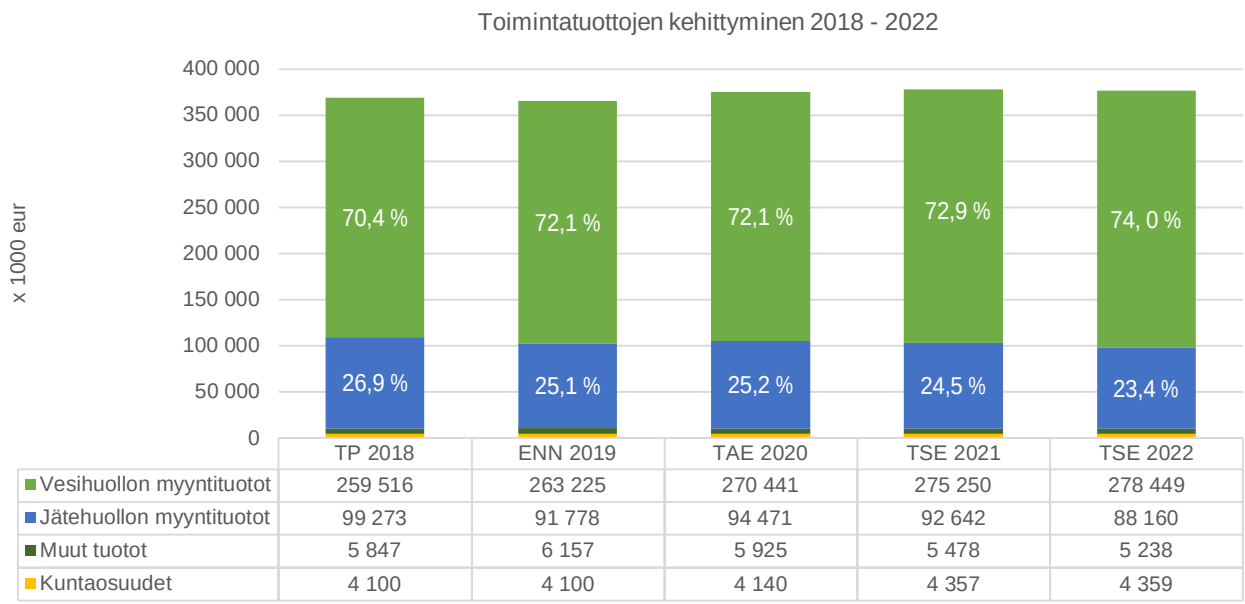
3.1 Tuloslaskelma

x 1000 eur	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022	Muutos-% 2020/2019
TOIMINTATULOT	**368 736**	**365 260**	**374 976**	**377 727**	**376 206**	**2,7 %**
Myyntituotot	359 185	355 360	365 214	368 195	366 941	2,8 %
Kuntaosuudet	4 100	4 100	4 140	4 357	4 359	1,0 %
Muut tuotot	5 450	5 800	5 622	5 175	4 906	-3,1 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	**2 005**	**2 000**	**2 000**	**2 000**	**2 000**	**0,0 %**
TOIMINTAMENOT	**-172 321**	**-177 854**	**-183 227**	**-182 653**	**-179 044**	**3,0 %**
Henkilöstömenot	-43 316	-45 348	-46 223	-46 158	-46 158	1,9 %
Palvelujen ostot	-86 285	-89 692	-97 355	-93 122	-89 178	8,5 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-27 199	-28 732	-28 969	-29 126	-29 457	0,8 %
Muut toimintakulut	-15 521	-14 082	-10 680	-14 247	-14 251	-24,2 %
TOIMINTAKATE	**198 419**	**189 406**	**193 750**	**197 074**	**199 162**	**2,3 %**
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	**-66 566**	**-67 548**	**-70 129**	**-72 536**	**-75 268**	**3,8 %**
VUOSIKATE	**131 853**	**121 858**	**123 621**	**124 538**	**123 894**	**1,4 %**
POISTOT	**-98 946**	**-102 583**	**-105 383**	**-108 481**	**-122 439**	**2,7 %**
TILIKAUDEN TULOS	**32 907**	**19 275**	**18 237**	**16 056**	**1 455**	**-5,4 %**
VARAUSTEN MUUTOKSET	**592**	**592**	**592**	**592**	**487**	**0,0 %**
TULOVEROT	**-1 353**	**-1 119**	**-1 078**	**-1 007**	**-220**	**-3,7 %**
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	**32 146**	**18 748**	**17 751**	**15 641**	**1 722**	**-5,3 %**
Tuloslaskelman tunnuslukuja						
Toimintatuotot, prosenttia toimintakuluista	216,5 %	207,7 %	206,9 %	209,1 %	212,5 %	
Vuosikate, prosenttia keskimääräisistä poistonalaisista investoinneista *)	66,8 %	61,7 %	62,6 %	63,1 %	62,8 %	

*) Tunnusluku kuvaa kuntayhtymän tulorahoituksen riittävyyttä investointien rahoittamiseksi. Kun tunnusluku on 100 % tai enemmän, tulorahoituksen voidaan katsoa olevan riittävä. Jos vuosikate on keskimääräistä investointitasoa pienempi (tunnusluku < 100 %), kuntayhtymä joutuu rahoittamaan osan investoinneista ulkopuolisella lainarahoituksella.

Toimintatuotot

HSY:n toimintatuotot vuonna 2020 ovat 375,0 miljoonaa, 9,7 miljoonaa (2,7 %) enemmän vuoden 2019 ennusteeseen verrattuna. Myyntituottojen budjetoinnissa on huomioitu toimintavolyymien ja toiminnan muutokset sekä vesihuollon ja jätehuollon suunnitellut myyntihinnan muutokset.

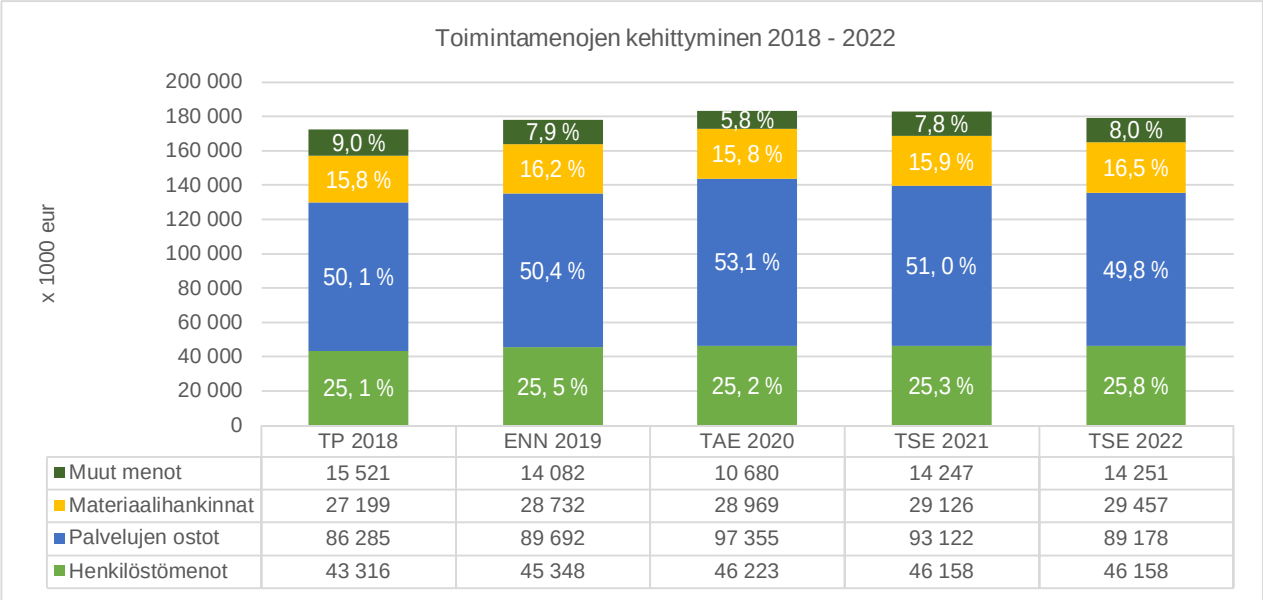


	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022
Vesihuollon myyntituotot	259 516	263 225	270 441	275 250	278 449
Jätehuollon myyntituotot	99 273	91 778	94 471	92 642	88 160
Muut tuotot	5 847	6 157	5 925	5 478	5 238
Kuntaosuudet	4 100	4 100	4 140	4 357	4 359

Toimintamenot

HSY:n toimintamenot vuonna 2020 ovat 183,2 miljoonaa euroa 5,4 miljoonaa (3,0 %) enemmän vuoden 2019 ennusteeseen verrattuna. Toimintakulujen budjetoinnissa on huomioitu toiminnan muutokset ja merkittävimmät tiedossa olevat kustannusmuutokset sekä kertaluontoiset kustannuserät.

Työmarkkinaratkaisun vaikutus vuoden 2020 henkilöstömenoihin ei ole vielä tiedossa, nykyinen työmarkkinaratkaisu on voimassa 31.3.2020 saakka. Henkilöstökuluissa on arvioitu kulujen nousevan 1,6 % edellisen vuoden henkilöstösuunnitelman vuoden 2020 tasosta. Lomarahat on huomioitu täysimääräisinä suunnitteluvuosina, kun taas vuoden 2019 palkoissa näkyy kilpailukykysopimuksen mukainen 30 %:n lomarahaleikkaus.



	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022
Muut menot	15 521	14 082	10 680	14 247	14 251
Materiaalihankinnat	27 199	28 732	28 969	29 126	29 457
Palvelujen ostot	86 285	89 692	97 355	93 122	89 178
Henkilöstömenot	43 316	45 348	46 223	46 158	46 158

Vuonna 2020 toimintakuluista noin 53 % koostuu palveluluiden ostoista kuten jätteen kuljetuspalvelujen ostoista, IT-kuluista, asiantuntijapalveluista sekä rakentamis- ja kunnossapitopalveluista. Henkilöstökulujen osuus on 25 %, materiaalihankinnat 16 % sekä muut kulut 6 %.

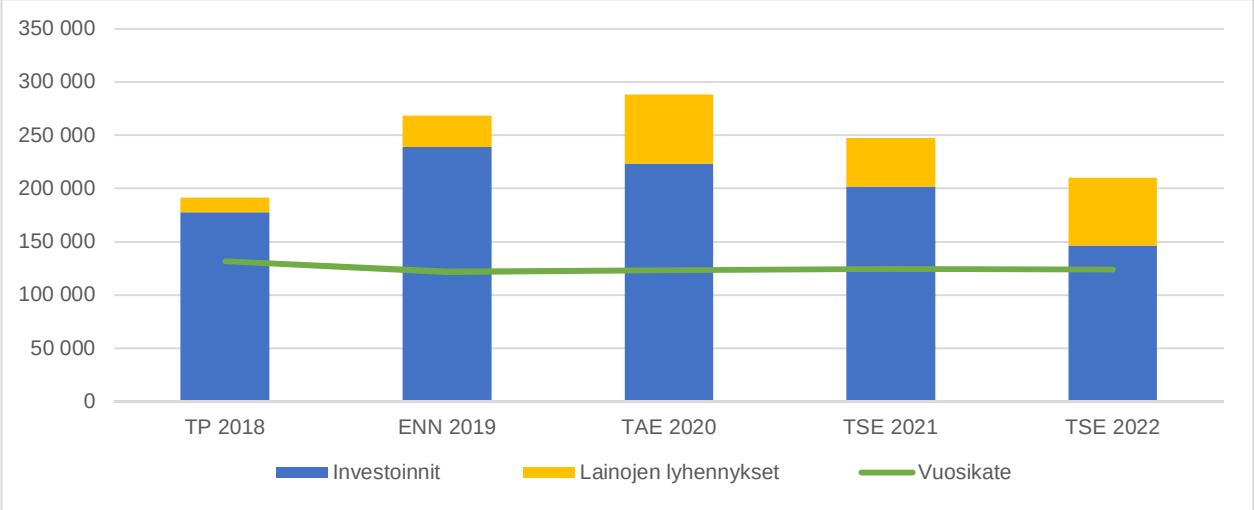
Tuloksen muodostuminen

Toimintatuottojen ja -kulujen erotuksena syntyvä toimintakate vuonna 2020 on 193,8 miljoonaa (51,7 %), kun se vuoden 2019 ennusteessa on 189,4 miljoonaa (51,9 %). Toimintakate paranee koko suunnitelmakauden ollen 199,2 miljoonaa (52,9 %) vuonna 2022.

Nettorahoituskulut vuonna 2020 ovat 70,1 miljoonaa, 2,6 miljoonaa vuoden 2019 ennustetta enemmän. Korkokuluista 61,5 miljoonaa euroa on jäsenkunnille perustamislainoista maksettavia korkoja. Rahoitustuottoihin on budjetoitu 1,0 miljoonan euron osinkotuotot Uudenmaan Woima Oy:ltä.

Toimintakatteen ja rahoituserien jälkeen syntyvä vuosikate osoittaa sen tulorahoituksen, joka juoksevien menojen jälkeen jää käytettäväksi investointeihin ja lainojen lyhennyksiin. Vuonna 2020 vuosikate on 123,6 miljoonaa, kun investoinnit ja lainojen lyhennykset ovat yhteensä 269,6 miljoonaa euroa ja se pysyttelee suunnilleen samalla tasolla koko suunnitelmakauden ajan. Erityisesti vesihuollon investointien rahoittamiseksi joudutaan nostamaan uutta ulkopuolista lainaa koko suunnitelmakauden ajan yhteensä noin 378,6 miljoonaa euroa toteutuvasta investointitasosta riippuen.

Tulorahoituksen (vuosikate) riittävyys pääomamenojen maksamiseen



Tilikauden tulos vuonna 2020 on vuosikatteesta vähennettävien pysyvien vastaavien (käyttöomaisuus) poistojen jälkeen 18,2 miljoonaa euroa ylijäämäinen. Jätehuollon investointivarauksen aiempaan purkamiseen liittyvien poistoerokirjausten ja vesihuollon tuloksesta maksettavien tuloverojen jälkeen tilikauden ylijäämä on 17,8 miljoonaa euroa.

Jäsenkuntien maksuosuudet

Kuntayhtymän perussopimuksen mukaisesti HSY perii jäsenkunniltaan maksuosuudet muista kuin vesihuollon tai jätehuollon tehtävistä. Maksuosuudet jaetaan jäsenkuntien asukasluvun suhteessa siten, ettei yhden kunnan maksuosuus voi olla yli 50 % ja se on vähintään 1 %. Kuntaosuuksien jakautuminen kunnittain on esitetty alla olevassa taulukossa (jako asukasmäärien 31.12.2018 mukaisesti).

x 1 000 euroa	**TP 2018**	**ENN 2019**	**TAE 2020**	**TSE 2021**	**TSE 2022**	**Muutos-% 2020/2019**
Kuntaosuudet						
- Seutu- ja ympäristötiedon toimintaan	3 937	3 965	3 927	4 006	3 979	-1,0 %
- Ilmastoinfon toimintaan	408	413	417	417	417	1,0 %
Kuntaosuudet yhteensä	**4 345**	**4 378**	**4 344**	**4 423**	**4 396**	**-0,8 %**
- Aikaisempien vuosien ylijäämän hyvitys	-245	-278	-204	-66	-37	
Laskutettavat kuntaosuudet	**4 100**	**4 100**	**4 140**	**4 357**	**4 359**	**1,0 %**
Kuntaosuudet jäsenkunnittain	**Osuus-%**	**ENN 2019**	**TAE 2020**	**TSE 2021**	**TSE 2022**	
Helsinki	50,0 %	2 050	2 070	2 179	2 180	
Espoo	27,2 %	1 113	1 124	1 183	1 184	
Kauniainen	1,0 %	41	41	44	44	
Vantaa	21,8 %	896	904	952	952	
Yhteensä	**100,0 %**	**4 100**	**4 140**	**4 357**	**4 359**	

Kuntaosuuksilla katetaan se osuus seutu- ja ympäristötiedon tehtävien hoidosta aiheutuvista kustannuksista, jota ei voida kattaa tulosalueen muilla myyntituotoilla tai ulkopuolisella hankerahoituksella. Viestintä- ja

neuvontayksikköön kuuluvan Ilmastoinfon toiminta katetaan HSY:n ja jäsenkuntien välisen sopimuksen mukaisesti kuntaosuuksilla sekä osittain EU:sta saatavalla hankerahalla.

Seutu- ja ympäristötiedon tulosalueen aiempien vuosien ylijäämäisistä tuloksista kertynyt kumulatiivinen ylijäämä hyvitetään laatimalla tulosalueen budjetti alijäämäiseksi siten, ettei kuntaosuuksia lasketa täysimääräisinä. Vuoden 2019 tulosennusteen mukainen kumulatiivinen ylijäämä 0,3 miljoonaa on kohdistettu täysimääräisesti suunnitelmakaudelle etupainotteisesti kuntaosuuksia vähentäväksi.

Perustamislainoista jäsenkunnille maksettavat korot

Jäsenkuntalainojen korko on vuodesta 2013 alkaen sidottu Suomen valtion 10 vuoden sarjaobligaation tuottoon lisättynä 2,0 prosenttiyksikön lainamarginaalilla. Korko on kuitenkin aina vähintään 5,30 %. Taloussuunnitelmaa laadittaessa 10 vuoden sarjaobligaatioiden tuotto on viimeisten vuosien ajan pysynyt alle 2 %:n, eikä merkittävää nousua ole ennakoitavissa, jonka vuoksi perustamislainojen korot on laskettu vähimmäiskorolla. Vuonna 2019 aloitettiin ensimmäiset lainanlyhennykset (Laina A).

x 1 000 euroa	TAE 2020		TSE 2021		TSE 2022	
	Pääoma 31.12.	Korot	Pääoma 31.12.	Korot	Pääoma 31.12.	Korot
Helsinki	670 504	35 537	662 384	35 106	654 264	34 676
Espoo	255 845	13 560	252 723	13 394	249 601	13 229
Kauniainen	4 302	228	4 260	226	4 218	224
Vantaa	229 351	12 156	226 635	12 012	223 919	11 868
Yhteensä	**1 160 002**	**61 480**	**1 146 002**	**60 738**	**1 132 002**	**59 996**

3.2 Investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022	Muutos-% 2020/2019
Vesihuollon investoinnit	159 999	218 700	203 271	184 475	124 355	**-7,1 %**
Jätehuollon investoinnit	15 592	17 192	17 950	15 835	21 330	4,4 %
Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit	151	235	210	210	215	-10,6 %
Tukipalvelujen investoinnit	589	1 313	655	200	150	-50,1 %
Asiakaspalvelun investoinnit	99	160	300	220	100	87,5 %
Ohjauksen ja kehittämisen investoinnit	1 162	1 190	895	390	100	-24,8 %
INVESTOINNIT YHTEENSÄ	**177 267**	**238 790**	**223 281**	**201 330**	**146 250**	**-6,5 %**

Vesihuollon ja jätehuollon investoinnit perustuvat HSY:n yhtymäkokouksen 16.11.2018 hyväksymiin investointiohjelmiin vuosille 2019 - 2028. Taloussuunnitelmavuosien investointimenoja on jonkin verran tarkistettu investointiohjelmaan verrattuna vesihuollon osalta. Tärkeimmät muutokset investointiohjelmaan verrattuna aiheutuvat Blominmäen hankkeen muutoksista sekä Raide-Jokerin aiheuttamista johtosiirtotarpeista. Vuonna 2020 investoinnit ovat yhteensä 223,3 miljoonaa euroa, josta 203,3 miljoonaa on vesihuollon ja 18,0 miljoonaa jätehuollon investointeja. Muut investoinnit ovat yhteensä 2,1 milj. euroa.

3.3 Rahoitus

x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022
Tulorahoitus					
Vuosikate	131 853	121 858	123 621	124 538	123 894
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	1 054	-1 039	-4 498	-863	-76
Investoinnit					
Käyttöomaisuusinvestoinnit	-178 457	-239 490	-224 031	-202 080	-147 000
Rahoitusosuudet investointimenoihin	1 190	700	750	750	750
Investointien korjauserät	0	0	0	0	0
Toiminnan ja investointien rahavirta	**-44 360**	**-117 971**	**-104 158**	**-77 655**	**-22 432**
Lainakannan muutokset					
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0	141 700	168 700	123 400	86 500
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-13 990	-29 595	-64 376	-45 899	-63 796
Lyhytaikaisten lainojen muutos	50 000	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	7 591	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	**43 601**	**112 105**	**104 324**	**77 501**	**22 704**
Rahavarojen muutos	**-760**	**-5 866**	**166**	**-154**	**272**
Rahavarat 31.12.	5 962	96	262	108	379
Rahavarat 1.1.	6 721	5 962	96	262	108
Rahoituslaskelman tunnuslukuja					
Toiminnan ja investointien rahavirran kertymä, eur	-120 551	-199 959	-286 159	-329 345	-366 577
Investointien tulorahoitus %	74,4 %	51,0 %	55,4 %	61,9 %	84,7 %
Lainanhoitokate	2,44	1,94	1,44	1,66	1,43
Kassan riittävyys (pv)	5,1	0,1	0,2	0,1	0,3

Perustamislainat HSY:n jäsenkunnilta ovat yhteensä 1,2 miljardia euroa, jonka lisäksi HSY:llä on ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta nostettua pitkäaikaista lainaa vuoden 2019 lopussa ennusteen mukaan noin 398 miljoonaa.

Tulorahoitus ei riitä kattamaan kuntayhtymän investointitasoa ja lainojen lyhennyksiä, jonka vuoksi suunnitelmakauden kaikkina vuosina joudutaan nostamaan uutta ulkopuolista lainaa yhteensä noin 378,6 miljoonaa euroa riippuen toteutuvasta investointitasosta. Lainoja lyhennetään suunnitelmakaudella yhteensä noin 174,1 miljoonalla. Ulkopuolisilta nostetun pitkäaikaisen velan yhteismäärä suunnitelmakauden lopulla on noin 603 miljoonaa euroa.

Taseen keskeisiä eriä

x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022
Pysyvät vastaavat (käyttöomaisuus)	2 293 471	2 429 678	2 547 576	2 640 424	2 664 235
Oma pääoma	679 111	697 859	715 611	731 252	732 974
Pitkäaikainen vieras pääoma (korollinen)	1 460 014	1 572 119	1 662 443	1 725 944	1 734 648
- lainat jäsenkunnilta	*1 174 002*	*1 174 002*	*1 160 002*	*1 146 002*	*1 132 002*
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	*286 012*	*398 117*	*502 441*	*579 942*	*602 646*
Omavaraisuusaste (%)	29,2 %	28,5 %	28,0 %	27,8 %	27,7 %

Lähivuosien suurista investoinneista johtuen HSY:n omavaraisuusaste heikkenee suunnitelmakausilla, ollen vuoden 2022 lopussa 27,7 %, kun viimeisimmässä tilinpäätöksessä omavaraisuusaste oli 29,2 %. Suunnitelmakauden ylijäämäiset tulokset kasvattavat omaa pääomaa, mutta vieraan pääoman kasvu suunniteltujen investointien rahoittamiseksi tarvittavasta ulkopuolisesta lainarahoituksesta johtuen heikentää omavaraisuutta.

4 Henkilöstö

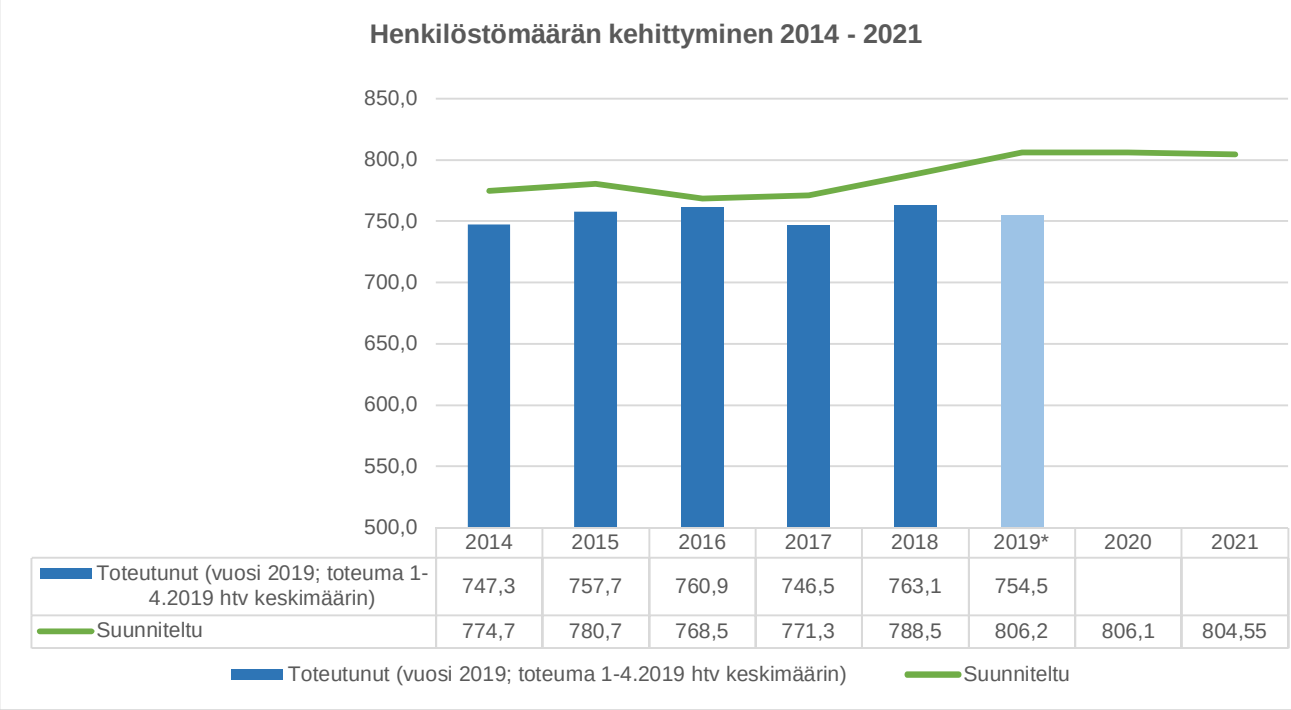
4.1 Tavoitteet

Tärkeänä strategisena päämääränä on parantaa johtamisen ja esimiestyön laatua. Tätä varten laaditaan pidemmän aikavälin kehittämisohjelma, jonka pohjalta järjestelmällisesti ja suunnitelmallisesti kehitetään johtamiskulttuuria ja esimiesten osaamista. Osaamisen kehittämisen ohella sujuvoitetaan prosesseja ja tarkastellaan organisaatiorakenteen muutostarpeita.

Uuden strategian toteuttamiseksi suunnitellaan ja toteutetaan ohjelma strategian edellyttämien uusien tietojen ja taitojen kehittämiseksi. Uuteen Ilmalaan muuton yhteydessä on otettu käyttöön koko kuntayhtymässä Työtä uudella tyylillä -malli, jonka avulla työskentelykulttuuria kehitetään joustavammaksi ja kannustavaksi sekä tuloksellisemmaksi. Tätä työtä jatketaan myös alkavalla suunnittelukaudella. Suunnitelmakaudella jatketaan toimenpiteitä HSY:lle tärkeän työnantajakuvan parantamiseksi.

4.2 Henkilöstömäärän kehittyminen

Henkilöstön määrällinen tarve on arvioitu voimassa olevassa henkilöstösuunnitelmassa 2019 – 2021. Yksityiskohtaisella tasolla laaditun suunnitelman mukaisesti henkilöstömäärässä on loivaa laskua suunnitelmakauden aikana. Vuoden 2020 keskimääräinen henkilöstömäärä on yhteensä 806,1 htv. Henkilöstömäärien toteutumat ovat aikaisemmin jääneet suunniteltua alemmalle tasolle.



	2014	2015	2016	2017	2018	2019*	2020	2021
Toteutunut (vuosi 2019; toteuma 1-4.2019 htv keskimäärin)	747,3	757,7	760,9	746,5	763,1	754,5		
Suunniteltu	774,7	780,7	768,5	771,3	788,5	806,2	806,1	804,55

Henkilöstösuunnitelma päivitetään suunnitelmakaudelle 2020 – 2022 ja muutokset huomioidaan lopullisessa taloussuunnitelmassa syksyllä sen laadinnan yhteydessä.

5 Toimialakohtaiset erittelyt

5.1 Vesihuolto

5.1.1 Toiminta

Seuraavassa on kuvattu vesihuollon keskeiset strategiset tavoitteet, mittari sekä toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi talousarviovuonna 2020.

Strateginen päämäärä	TA 2020 mittari	TA 2020 tavoitearvo
Ympäristövastuun ja resurssitehokkuuden edelläkävijä	Kasvihuonekaasupäästöt HSY:n omassa toiminnassa ja ulkoisissa palveluissa	Simuloinnit ja mallinnus täyden mittakaavan laitoksella käynnissä

Toimenpiteet 2020 ;

- Typpioksiduulipäästöjen tutkimusohjelman mukaisesti simulointia ja mallinnusta jatketaan ja hyödynnetään täyden mittakaavan laitoskokoluokkaa, missä kokeita voidaan suorittaa testilinjalla

Suorien kasvihuonekaasupäästöjen osalta pääpaino on koko suunnittelukaudella typpioksiduulin eli ilokaasupäästöjen vähentämisellä. Typpioksiduulipäästöjä on mallinnettu ja mallia täydennetty saatujen tutkimustulosten avulla. Mallinnuksen kautta voidaan tehdä simulointeja ja testata myös täydessä mittakaavassa erilaisia ohjauskeinoja Viikinmäen jätevedenpuhdistamolla. Vuoden 2020 aikana simulointeja jatketaan ja laajennetaan koeajoja testilinjojen osalta. Yhteistyötä Aalto Yliopiston kanssa jatketaan.

Strateginen päämäärä	TA 2020 mittari	TA 2020 tavoitearvo
Ympäristövastuun ja resurssitehokkuuden edelläkävijä	HSY:n tuottaman uusiutuvan oman energiantuotannon suhde kulutukseen	Vesihuollon energiaomavaraisuus 79 %
	Jätteen, materiaalien ja ravinteiden kierrätys- ja materiaalihyötykäyttöaste	RAVITA pilot-mittakaavaisen uuttolaitteiston operoinnin optimointivaihe
	Ravinne ja haitta-ainekuormitus: ravinteiden ja haitta-aineiden esiintymis- ja poistoaste	Fosforikuormitus mereen 38t/a ja typpikuormitus mereen 1200t/a

Toimenpiteet 2020;

- Energiaomavaraisuuden suhteen toteutetaan energiasäästöohjelman mukaisia toimenpiteitä, maksimoidaan Viikinmäen ylijäämäsähkön tuotanto ja siirretään se Vanhankaupungin laitoksen käyttöön
- RAVITA™ pilotin uuttolaitteiston käytön optimointi ja TRL luvun kasvattaminen tasolta 5-6 tasoon 6-7
- Ravinteiden poiston osalta pyritään ylläpitämään ja optimoimaan nykyisten puhdistamoiden puhdistustehoa ja valmistaudutaan Blominmäen käyttöönottoon

Energiaomavaraisuuden osalta vesihuollossa on tarkoitus jatkaa vuoden 2019 aikana tehtyjen energia-auditointien töitä ja sitä kautta löytää energian säästökohteita. Tämän lisäksi pyritään maksimoimaan oma, biokaasupohjainen energia (sähkö & lämpö) tuotanto.

RAVITA –hankkeen osalta vuoden 2020 tavoitteena on nostaa TRL (Technology readiness level) tasolta 5-6 tasolle 6-7 (max 9), mikä tarkoittaa, että uuton pilot-laitteiston operoinnin optimointia on edistetty. Lisäksi

teknologian viestintää jatketaan aikaisemmin toteutetulla tavalla ja erityisesti Ruotsi ja Sveitsi ovat kiinnostavia kohdemaita.

Ravinteiden poiston osalta ylläpidetään nykyisten puhdistamoiden puhdistustasoa ja edelleen optimoidaan niiden toimintaa. Pääpaino on kuitenkin uuden Blominmäen puhdistamohankkeen vaatimissa työtehtävissä ja Suomenojan puhdistamon alasajon suunnittelussa. Haitta-aineiden osalta edistetään kaavoituksen ratkaisuja Helsingissä ja edelleen kehitetään esisuunnittelua. Vuoden 2020 aikana osallistutaan Suomen Akatemian rahoittamaan SUDDEN hankkeen ohjausryhmään lääkeaineiden poiston osalta sekä EU-hankkeisiin: BEST ja CWPharma.

Strateginen päämäärä	**TA 2020 mittari**	**TA 2020 tavoitearvo**
Korkea toimintavarmuus	Osuus HSY:n toiminta-alueen vedenkäyttäjistä, joilla vedenjakelu on varmistettu toisistaan riippumattomilla yhteyksillä	Yli 40 %

Toimenpiteet 2020;

- Runkolinjan Malmi - Ala-Tikkurilan säätöpaineenkorotusasema käyttöönotto
- Suurpellon paineenkorotusaseman rakentaminen

Vedenjakelun toimintavarmuus nousee sykäyksissä, kun uusia vedenjakelun kokonaisuuksia saadaan käyttöön. Hiekkaharjun vesitornin käyttöönotto nostaa toimintavarmuutta (yli 40 %). Seuraavat merkittävät toimet toimintavarmuuden nostamiseksi ovat Malmi - Ala-Tikkurilan säätöpaineenkorotusasema välisen runkolinjan käyttöönotto sekä Suurpellon paineenkorotusaseman rakentaminen. Lisäksi Tikkurilan ja Haukilahden painepiireissä rakennetaan uutta runkolinjaa, jonka käyttöönotto vuonna 2022 nostaa toimintavarmuutta.

Strateginen päämäärä	**TA 2020 mittari**	**TA 2020 tavoitearvo**
Sujuvat palvelut	Palveluiden vasteajat ja oikea-aikaisuus	Liitoskohtalausunnoista tilataan yli 90% sähköisesti asiakasportaalinkautta ja liitoskohtalausunnon palvelun vasteaika on keskimäärin 4 viikkoa

Toimenpiteet 2020;

- Asiakkaan liittymisportaalin uusi versio otetaan kokonaisuudessaan käyttöön viimeistään 2020 alussa
- Liitoskohtalausunnon laatimista tehostetaan omalla, tähän tarkoitukseen räätälöidyllä karttasovelluksella
- Kasvatetaan henkilöstön teknisiä valmiuksia entisestään ymmärtää vesihuoltoverkostojen toiminta ja liitoslausuntojen tekniset vaatimukset
- Liittymisen prosessi integroidaan liitoskohtalausunnon, sopimuksen laatimisen ja liitostyön osalta kokonaisuutena saumattomasti toimivaksi

Asiakasrajapintasovellus liittymisportaaliin päivitetään palvelumuotoilun mukaisesti nykyistä liittymisportaalia kattavammaksi vuoden 2019 aikana, uusi liittymisportaali on käytössä kokonaisuudessaan viimeistään 2020 sisältäen myös KVV-kuvien jättämisen sekä liitostyön tilaamisen. Uuden liittymisportaaliversion avulla

asiakkaiden on helpompi jättää kattavammat tiedot liitoskohtalausunnon tilaamisen yhteydessä ja tiedostaa asiakkaan vastuulle kuuluvat tehtävät ja nopeuttaa prosessia toimittamalla KVV-kuvat suoraan HSY:lle.

Liitoskohtalausunnon laatimiseen vaadittavia sovelluksia kehitetään entistä paremmin vastaamaan tarvetta, vuoden 2019 aikana muun muassa toteutetaan liitoskohtalausunnon laatijoille oma selkeämpi karttasovellus, yhteisen verkkotietosovelluksen sijaan, jonka käyttö on myös nopeampaa. Tämä karttasovellus otetaan käyttöön viimeistään vuoden 2020 alussa.

Henkilöstörekrytoinneissa eläköityvien tilalle kiinnitetään huomiota etenkin teknisiin valmiuksiin vesihuoltoverkostojen liittymisestä. Myös nykyisen henkilöstön osaamista kehitetään teknisiä kokonaisuuksia ja vaatimuksia kokonaisuutena paremmin hahmottavampaan suuntaan ja valmiuksia hyödyntää digitaalisia sovelluksia edistetään.

Liittymisen prosessin tekninen työnkulku integroidaan kokonaisuutena saumattomasti toimivaksi hyödyntämällä liittymisportaalin ja Massin / Synerallin välisiä rajapintoja ja tiedonsiirtoja. Asiakkaalle kokonaisuus näyttäytyy yhtenä, osakokonaisuuksista muodostuvista, asiakasta seuraavaan vaiheeseen ohjaavana sovelluksena.

Strateginen päämäärä	**TA 2020 mittari**	**TA 2020 tavoitearvo**
Vakaa talous	Vesihuollon toimintamenot/jäsenkaupunkien asukasmäärä	79,0 €/as Inflaatiokorjattu ja oikaistu suurilla kertakustannuksilla
	Laskutetun vesimäärän suhde verkostoon pumpattuun vesimäärään	81%

Toimenpiteet 2020;

- Laskutetun vesimäärän hallitsemiseksi jatketaan verkostojen mittauskaivojen rakentamista.
- Pilotoidaan verkostojen IoT-ratkaisuita
- Jatketaan verkostojen alustaratkaisun kehittämistä ja hyödynnetään vuoden 2019 aikana valmistuvia toiminnanohjausta ja vaikuttavuustarkastelua tukevaa kehitystyötä osana vuotovesistrategioiden mukaisia toimenpideohjelmia

Vesijohtoverkoston vuotovesien hallinnassa jatketaan mittauskaivojen rakentamisen projektia. Lisäksi verkko-osastolla pilotoidaan IoT tiedonsiirtoon pohjautuvia mittareita ja antureita verkostoinformaation keräämisessä, ratkaisussa hyödynnetään HSY:n datalake-ratkaisua ja mittauksia hyödynnetään edelleen verkostojen hallinnan alustaratkaisussa yhtenä monista master tiedoista yhdistelemällä niitä muihin verkostotietoihin. Verkostojen hallinnan alustaratkaisun vuoden 2019 aikana valmistuvien toiminnanohjauksen ja vaikuttavuustarkasteluiden hyödyntäminen jalkautetaan osaksi verkko-osaston henkilöstön päivittäisiä, vuotovesistrategian toimenpideohjelman toteuttamiseen liittyviä tehtäviä. Lisäksi jatketaan verkostojen hallinnan alustaratkaisun kehittämistä.

Strategiset hankkeet

Strateginen hanke	**Hankkeen kuvaus**
Seudullinen vedentuotannon ja jakelun varmistaminen ja tehostaminen	Seudullisen vedentuotannon ja -jakelun varmistamiseksi ja tehostamiseksi toteutettavia hankkeita

Toimenpiteet 2020;

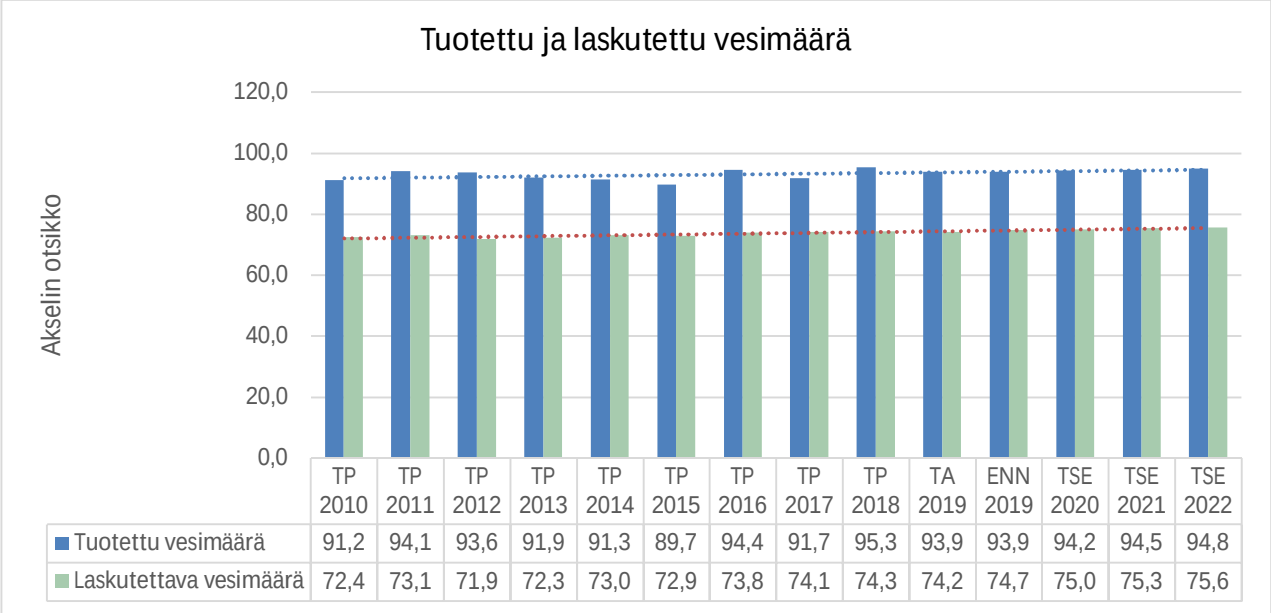
- Vantaan vedenjakelun turvaaminen

Panostetaan vuonna 2019 valmistuneen esisuunnitelman pohjalta Vantaan vedenjakelun turvaamiseen jatkosuunnittelemalla yleis- ja rakennussuunnitelma tasoilla Myyrmäen, Tikkurilan ja Hakunilan painepiirien vedenjakelun vahvistaminen synergiassa muiden verkostojen kanssa. Suunnitelmien valmistuttua laaditaan urakka-asiakirjat TSS:n aikataulun mukaisesti.

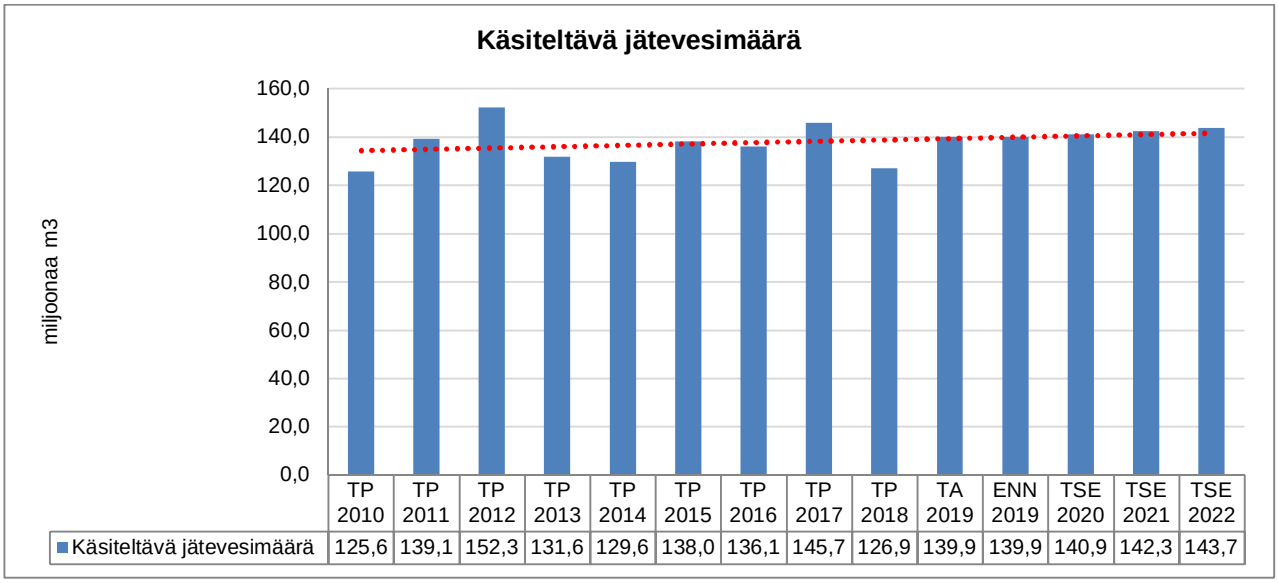
Strateginen hanke	**Hankkeen kuvaus**
Blominmäen jätevedenpuhdistamo	Kuormituksen kasvuun ja tiukentuviin lupavaatimuksiin vastaava uusi kalliopuhdistamo, joka korvaa Suomenojan jätevedenpuhdistamon

Toimenpiteet 2020;

- Betonivalut pääosin valmiit
- Päälaitteet asennettu
- Tunneliurakoiden valmiusaste 90 %
- Blominmäen kunnossapitojärjestelmän rakentaminen ja käyttöönotto



	TP 2010	TP 2011	TP 2012	TP 2013	TP 2014	TP 2015	TP 2016	TP 2017	TP 2018	TA 2019	ENN 2019	TSE 2020	TSE 2021	TSE 2022
Tuotettu vesimäärä	91,2	94,1	93,6	91,9	91,3	89,7	94,4	91,7	95,3	93,9	93,9	94,2	94,5	94,8
Laskutettava vesimäärä	72,4	73,1	71,9	72,3	73,0	72,9	73,8	74,1	74,3	74,2	74,7	75,0	75,3	75,6



	TP 2010	TP 2011	TP 2012	TP 2013	TP 2014	TP 2015	TP 2016	TP 2017	TP 2018	TA 2019	ENN 2019	TSE 2020	TSE 2021	TSE 2022
Käsiteltävä jätevesimäärä	125,6	139,1	152,3	131,6	129,6	138,0	136,1	145,7	126,9	139,9	139,9	140,9	142,3	143,7

5.1.2 Investoinnit

Vesihuollon investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022	Muutos-% 2020/2019
KAUPUNKILÄHTÖISET INVESTOINNIT						
Toiminta-alueen laajentuminen ja kaavoitus	**33 515**	**37 600**	**40 300**	**40 100**	**41 300**	**7,2 %**
1 Kaavoituksen mukainen laajentuminen (alueverkot)	27 148	31 900	31 800	31 600	31 800	-0,3 %
2 Laajentuminen haja-asutusalueille	3 328	1 500	1 500	1 500	1 500	0,0 %
3 Johtosiirrot	3 038	4 200	7 000	7 000	8 000	66,7 %
VESIHUOLTOLÄHTÖISET HANKKEET						
Vedenhankinta ja puhdistus	**7 828**	**8 400**	**10 400**	**11 450**	**11 150**	**23,8 %**
4 Vedenhankinnan uudisinvestoinnit	2 554	0	0	0	0	-
5 Vedenhankinnan saneerausinvestoinnit	250	200	900	800	800	350,0 %
6 Vedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit	1 851	700	8 000	8 000	8 000	
- Pitkäkoski	813	200	8 000	8 000	8 000	3900,0 %
- Vanhakaupunki	1 038	500	0	0	0	-100,0 %
- Muut uudisinvestoinnit	0	0	0	0	0	-
7 Vedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	3 172	7 500	1 500	2 650	2 350	-80,0 %
Vedenjakelu ja viemäröinti	**54 039**	**61 100**	**54 375**	**61 125**	**58 575**	**-11,0 %**
8 Vedenjakelun uudisinvestoinnit	15 337	18 500	7 000	6 600	9 200	-62,2 %
9 Viemäröinnin uudisinvestoinnit	1 217	8 000	11 000	11 000	5 300	37,5 %
10 Verkostojen saneerausinvestoinnit	28 550	28 000	31 900	38 400	40 400	13,9 %
11 Vedenjakelun laitteiden saneerausinvestoinnit	5 740	4 800	2 600	3 200	1 700	-45,8 %
12 Viemäröinnin laitteiden saneerausinvestoinnit	3 195	1 800	1 875	1 925	1 975	4,2 %
Jätevedenpuhdistus	**63 053**	**108 700**	**96 456**	**70 660**	**12 640**	**-11,3 %**
13 Jätevedenpuhdistuksen uudisinvestoinnit	60 625	105 000	92 756	66 000	7 400	-11,7 %
- Blominmäki	60 566	105 000	92 756	65 000	4 400	-11,7 %
- Viikinmäki (kapasiteetti ja laatu)	59	0	0	1 000	3 000	-
14 Jätevedenpuhdistuksen saneerausinvestoinnit	2 428	3 700	3 700	4 160	4 240	0,0 %
15 Purkutunneleiden uudisinvestoinnit	1	0	0	500	1 000	-
16 Purkutunneleiden saneerausinvestoinnit	0	0	0	0	0	-
Muut investoinnit (irtamisto, kiinteistöt ym)	**1 539**	**3 600**	**2 490**	**1 890**	**1 440**	**-30,8 %**
Rahoitusosuudet investointimenoihin	-905	-700	-750	-750	-750	7,1 %
Vesihuollon investoinnit yhteensä	**159 932**	**218 700**	**203 271**	**184 475**	**124 355**	**-7,1 %**

Vesihuollon investointisuunnitelma 2020 - 2022 perustuu yhtymäkokouksen 16.11.2018 hyväksymään vesihuollon investointiohjelmaan, jossa on esitetty vesihuollon investointitarpeet vuosille 2019 - 2028. Tärkeimmät muutokset tähän investointiohjelmaan verrattuna aiheutuvat Blominmäen hankkeen muutoksista sekä Raide-Jokerin aiheuttamista johtosiirtotarpeista.

Investointisuunnitelman rakenne perustuu kaupunkien kehittymisen mukaisiin investointeihin (kaupunkilähtöiset investoinnit) sekä vesihuoltojärjestelmän kehittämisen ja ylläpitämisen mukaisiin investointeihin (vesihuoltolähtöiset investoinnit). Vesihuoltolähtöiset investoinnit on jaettu edelleen vedenhankinnan ja – puhdistuksen investointeihin, verkostoinvestointeihin sekä jätevedenpuhdistuksen investointeihin.

Toiminta-alueen laajentumisen ja kaavoituksen edellyttämät investoinnit suunnitelmakaudelle 2020 – 2022 ovat yhteensä 121,7 milj. euroa. Suunnitelmakauden merkittäviä hankkeita ovat mm. Finnoo ja Suurpelto Espoossa, Jätkäsaari, Kalasatama, Kruunuvuorenranta ja Pasila Helsingissä sekä Kivistö Vantaalla. Raide-Jokeri- ja Kruunusillat hankkeet tulevat aiheuttamaan merkittäviä johtosiirtoja suunnitelmakaudella. Haja-asutusalueiden vesihuoltoa rakennetaan mm. Pakankylän alueella Espoossa sekä Kiilan alueella Vantaalla.

Vedenhankinnan ja -puhdistuksen investoinnit suunnitelmakaudelle 2020 - 2022 ovat yhteensä 33 milj.euroa. Merkittävin investointi kaudella on Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitoksen kapasiteetin nostaminen ja rakennustekninen saneeraus.

Vedenjakelun ja viemäröinnin investoinnit suunnittelukaudelle 2020 - 2022 ovat yhteensä 174,1 milj. euroa. Vedenjakeluverkoston merkittävimmät investoinnit suunnitelmakaudella ovat uusi yhteys Mäkkylästä Kauniaisten vesitornille ja Hakunilan vesitornin yhteyksien kahdentaminen. Merkittävimmät viemäröintijärjestelmän investoinnit suunnitelmakaudella ovat Kivistön ja Koillis-Espoon runkoviemäri, Esplanadi-Munkkisaari tunneli sekä Lauttasaaren paineviemärin siirto ja kahdentaminen.

Verkostosaneerauksessa keskitytään runkoyhteyksien toiminnan varmistamiseen. Merkittävä osa verkostosaneerauksista tehdään yhteishankkeina kaupunkien katutöiden yhteydessä. Merkittävä verkostosaneeraushanke kaudella on Esplanadi-Etelärannan alueen vesihuoltoverkostojen uusiminen ja alueen sekaviemäriverkon ylivuotojen hallinnan parantaminen. Lisäksi tärkeitä verkostosaneerauksia tehdään Munkkiniemessä Helsingissä sekä Otaniemessä ja Etelä-Laajalahdessa Espoossa. Vanhojen vesihuoltotunneleiden kunnostaminen jatkuu. Blominmäen jätevedenpuhdistamon viemäröintijärjestelyt ajoittuvat suunnitelmakaudelle.

Jätevedenpuhdistuksen investoinnit suunnitelmakaudella 2020 - 2022 ovat yhteensä 179,8 milj. euroa. Merkittävin investointi suunnitelmakaudella on Blominmäen jätevedenpuhdistamohanke, johon on suunnitelmakaudella varattu 162,2 milj. euroa. Lisäksi Viikinmäen puhdistamon toiminnan kannalta kriittinen purkutunneliyhteys välillä Viikinmäki – Viikki kahdennetaan ja varaudutaan käynnistämään ravinteiden poistoa tehostavia investointeja suunnittelukauden lopulla.

5.1.3 Talous

Vesihuollon tuloslaskelma

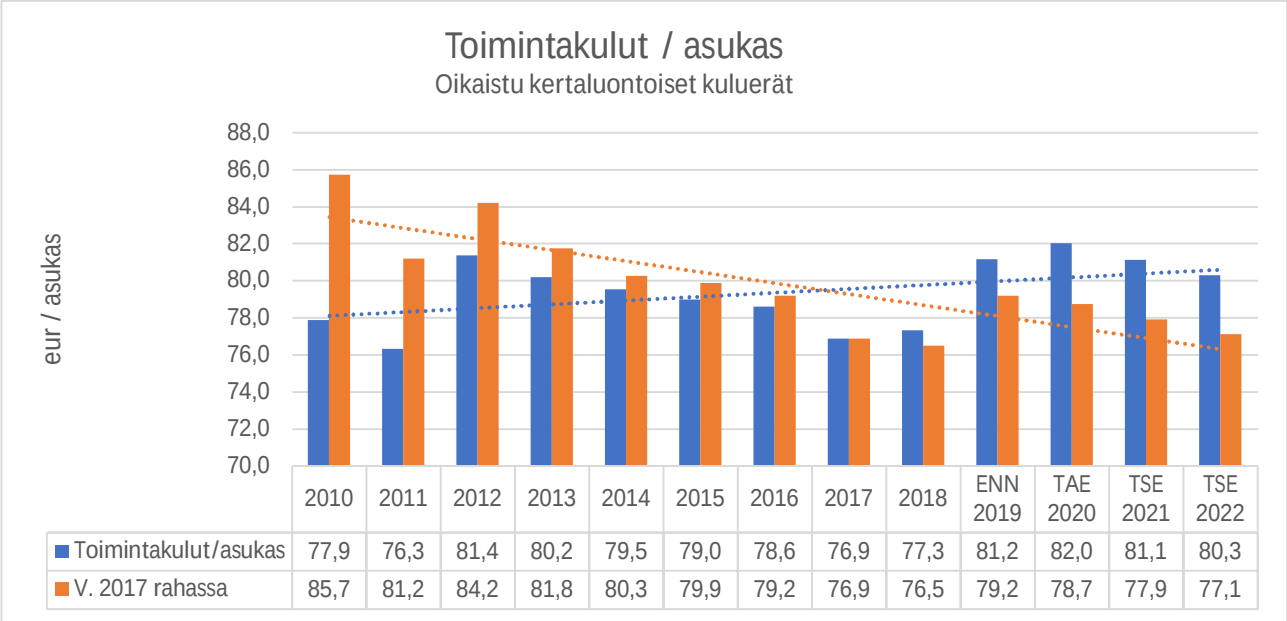
x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022	Muutos-% 2020/2019
TOIMINTATULOT	**263 040**	**267 070**	**274 156**	**278 965**	**282 164**	**2,7 %**
Myyntituotot	260 708	264 933	272 026	276 835	280 034	2,7 %
Kuntaosuudet	0	0	0	0	0	-
Muut tuotot	2 331	2 137	2 130	2 130	2 130	-0,3 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	**2 005**	**2 000**	**2 000**	**2 000**	**2 000**	**0,0 %**
TOIMINTAMENOT	**-97 892**	**-98 727**	**-103 557**	**-103 813**	**-101 572**	**4,9 %**
Henkilöstömenot	-23 917	-25 448	-26 205	-26 205	-26 205	3,0 %
Palvelujen ostot	-37 989	-38 315	-45 078	-41 578	-39 078	17,7 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-24 144	-24 957	-25 606	-25 862	-26 121	2,6 %
Muut toimintakulut	-11 841	-10 008	-6 668	-10 168	-10 168	-33,4 %
TOIMINTAKATE	**167 152**	**170 343**	**172 599**	**177 152**	**182 592**	**1,3 %**
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	**-65 274**	**-66 120**	**-68 429**	**-70 836**	**-73 568**	**3,5 %**
VUOSIKATE	**101 879**	**104 223**	**104 170**	**106 316**	**109 024**	**-0,1 %**
POISTOT	**-82 788**	**-86 357**	**-88 595**	**-91 706**	**-106 054**	**2,6 %**
TILIKAUDEN TULOS	**19 091**	**17 866**	**15 575**	**14 610**	**2 970**	**-12,8 %**
VARAUSTEN MUUTOKSET	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
TULOVEROT	**-1 353**	**-1 119**	**-1 078**	**-1 007**	**-220**	**-3,7 %**
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	**17 738**	**16 747**	**14 497**	**13 603**	**2 750**	**-13,4 %**
Tuloslaskelman tunnuslukuja						
Toimintatuotot, prosenttia toimintakuluista	274,3 %	276,1 %	270,0 %	274,0 %	283,4 %	
Vuosikate, prosenttia keskimääräisistä poistonalaisista investoinneista	57,2 %	58,5 %	58,5 %	59,7 %	61,2 %	

Vesihuollon alustava tuloslaskelma vuosille 2020-2022 perustuu kuluvan vuoden tulosennusteeseen, inflaatioennusteeseen sekä tiedossa oleviin merkittäviin kustannusmuutoksiin. Nykyisiin hintoihin on suunnitelmakaudelle tehty vuosittainen reaalikorotus 2,0%, mikä noudattaa talousmallia. Jäsenkunnilta veloitettava yleisten alueiden hulevesikorvaus pienentää jäteveden käyttömaksun korotustarvetta. Hintojen nosto perustuu tulevien vuosien suurien investointien sekä rahoituskulujen kattamiseen. Rakentamisen volyymin arvioidaan pysyvän vielä 2020 korkealla tasolla, mikä näkyy liittymismaksutuotoissa. Suunnitelmakauden lopulla suunnan on arvioitu kääntyvän laskuun. Liittymismäärän kasvaessa, tulee toisaalta huomioida tuloksessa lisääntyneet liitostyökustannukset.

Kehittämisen painopistealueet näkyvät suunnittelukaudella taloudessa. Näitä ovat mm. panostukset turvallisuuteen, tutkimukseen ja kehitykseen sekä digitalisaatioon. Talouteen vaikuttavia tekijöitä ovat myös kemikaalikustannusten normaalia nopeampi kohoaminen sekä energiakustannusten nykyinen korkea taso.

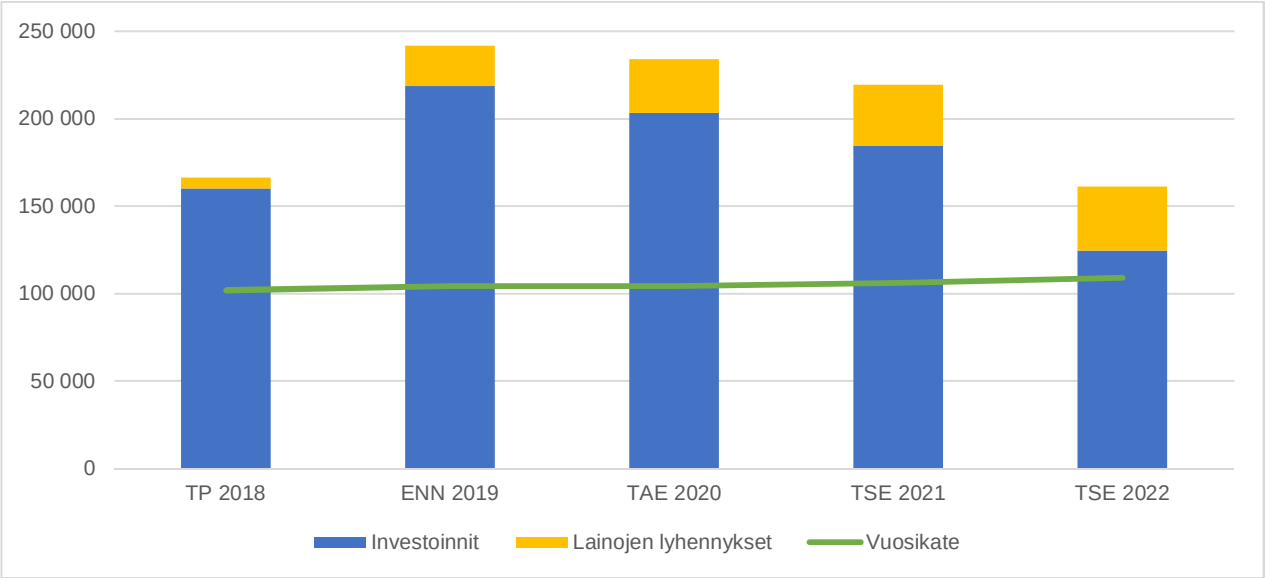
Suunnitelmakaudella kertaluonteinen kustannus on Tikkurilan vanhan vesitornin purku 3,5 milj.eur, josta tehtiin tilinpäätösvaraus vuonna 2018. Lisäksi Finnoon alueen pilaantuneita maita tulee poistaa vuosina 2020-2021 yhteensä 5,0 milj.eur edestä. Vuonna 2022 vesihuollon poistojen kasvussa näkyy Blominmäen hankkeen ennakoitu valmistuminen.

Vesihuollon tuottavuuden kehitys



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022
Toimintakulut/asukas	77,9	76,3	81,4	80,2	79,5	79,0	78,6	76,9	77,3	81,2	82,0	81,1	80,3
V. 2017 rahassa	85,7	81,2	84,2	81,8	80,3	79,9	79,2	76,9	76,5	79,2	78,7	77,9	77,1

Vesihuollon tulorahoituksen (vuosikate) riittävyys investointien ja lainanlyhennysten maksamiseen



Vesihuollon rahoituslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022
Tulorahoitus					
Vuosikate	101 879	104 223	104 170	106 316	109 024
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	974	-1 119	-4 578	-1 007	-220
Investoinnit					
Käyttöomaisuusinvestoinnit	-160 836	-219 400	-204 021	-185 225	-125 105
Rahoitusosuudet investointimenoihin	905	700	750	750	750
Investointien korjauserät	0	0	0	0	0
Toiminnan ja investointien rahavirta	**-57 079**	**-115 596**	**-103 679**	**-79 166**	**-15 551**
Lainakannan muutokset					
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0	133 000	135 000	113 300	52 500
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-6 333	-22 931	-30 592	-34 925	-36 751
Lyhytaikaisten lainojen muutos	46 738	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	12 087	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	**52 492**	**110 069**	**104 408**	**78 375**	**15 749**

Vesihuollon taseen keskeisiä eriä

x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022
Pysyvät vastaavat (käyttöomaisuus)	2 072 836	2 205 179	2 319 855	2 412 624	2 430 925
Oma pääoma	556 974	573 720	588 217	601 820	604 570
Pitkäaikainen vieras pääoma (korollinen)	1 385 043	1 495 112	1 585 519	1 649 894	1 651 643
- lainat jäsenkunnilta	*1 174 002*	*1 174 002*	*1 160 002*	*1 146 002*	*1 132 002*
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	*211 040*	*321 110*	*425 517*	*503 892*	*519 641*
Omavaraisuusaste (%)	26,6 %	25,8 %	25,3 %	25,1 %	25,1 %

5.2 Jätehuolto

5.2.1 Toiminta

Jätelaki muuttui 1.1.2019 alkaen. Ensimmäisessä vaiheessa jätelain säännökset muuttuivat siten, että kunnan vastuu yhdyskuntajätehuollon järjestämisestä rajattiin asumisessa syntyvään jätteeseen ja kunnan hallinto- ja palvelutoiminnassa syntyvään yhdyskuntajätteeseen. Jätelain vastuunjaon muutos rajaa julkishallinnon hallinto- ja palvelutoiminnassa syntyvän yhdyskuntajätteen sekä muun kuin kunnan sosiaali- ja terveyspalveluissa ja koulutustoiminnassa syntyvän yhdyskuntajätteen kunnan lakisääteisen jätehuoltovastuun ulkopuolelle. Muutokset astuvat voimaan enintään kolmen vuoden siirtymäajalla ja kunnan vastuulta pois rajatut toimijat poistuvat jätehuollon asiakkuuksista vuoden 2021 loppuun mennessä.

Jätelain uudistuksen 1.1.2020 voimaan astuvassa toisessa vaiheessa täsmennettiin kunnan toissijaista jätehuoltopalvelua (TSV) koskevaa sääntelyä. Muutoksen seurauksena jätteen haltijan tulee jätteiden ja sivuvirtojen tietoalustassa läpikäytävän menettelyn avulla osoittaa, ettei yksityistä palvelutarjontaa ole kohtuullisesti saatavilla ja että edellytykset kunnan toissijaisen jätehuoltovelvollisuuden nojalla antamalle palvelulle ovat näin ollen olemassa. Tietoalustan käyttövelvoite koskee jätteen haltijaa, joka haluaa yli 2000 eurolla kunnan jätelaitoksen toissijaista jätehuoltopalvelua, kuten jätteenkäsittely tai -kuljetuspalvelu tai pienjäteaseman palvelu. Lainmuutoksen siirtymäsäännöksen mukaan vuoden 2019 loppuun mennessä tehdyt TSV-sopimukset ovat voimassa sopimuskautensa loppuun saakka, maksimissaan 31.12.2022 saakka. Tietoalustan käyttövelvoitteen vaikutusta jätehuollon asiakkuuksien määrään on toistaiseksi erittäin vaikea arvioida.

EU:n jätesäädöspaketti on tullut voimaan 4.7.2018 ja sen muuttuneet säännökset on pantava täytäntöön kansallisessa lainsäädännössä 5.7.2020 mennessä. Säädökset sisältävät useita merkittäviä muutoksia, kuten uudet kierrätystavoitteet sekä säännökset pakkausjätteiden tuottajien kustannusvastuusta. Yhdyskuntajätteestä tulee kierrättää vuoteen 2025 mennessä 55 prosenttia, vuoteen 2030 mennessä 60 prosenttia ja vuoteen 2035 mennessä 65 prosenttia. Myös muovi-, lasi-, metalli-, puu- sekä paperi- ja kartonkipakkausjätteiden kierrätystavoitteita nostetaan selvästi nykyisestä. Uusiin tavoitteisiin päästään lisäämällä ja tehostamalla jätteiden lajittelua ja erilliskeräystä. Tekstiilijätteiden erilliskeräys on järjestettävä vuoteen 2025 mennessä. Ympäristöministeriö on aloittanut jätelainsäädännön uudistuksen EU:n jätesäädöspaketin toimeenpanemiseksi ja tavoiteaikataulun mukaan hallituksen esitys jätelain muuttamiseksi vietäisiin eduskunnan käsiteltäväksi alkuvuodesta 2020.

Seuraavassa on kuvattu jätehuollon keskeiset strategiset tavoitteet, mittarit sekä toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi talousarviovuonna 2020.

Strateginen päämäärä	TA 2020 mittari	TA 2020 tavoitearvo
Ympäristövastuun ja resurssitehokkuuden edelläkävijä	Kasvihuonekaasupäästöt HSY:n omassa toiminnassa ja ulkoisissa palveluissa	CO2 päästöt 159 100 tCO2-ekv 10 % jätehuollon kuljetusurakkakilpailutuksissa on vaatimuksena vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö
	HSY:n tuottaman uusiutuvan oman energiantuotannon suhde kulutukseen	Kp-kaasun keräysjärjestelmän ja kaasuvoimalan käyttöaste yli 90 %, biokaasulaitoksen ja biokaasuvoimalan käyttöaste yli 90 %, Kp-kaasun ja biokaasun hyötykäyttöaste vähintään 90 %
	Jätteen, materiaalien ja ravinteiden kierrätys- ja materiaalihyötykäyttöaste	Kotitalousjätteen kierrätysaste 46 % (muutos johtuu EU:n laskentasäädösten muutoksesta/uudesta laskentatavasta)
	Ravinne ja haitta-ainekuormitus: ravinteiden ja haitta-aineiden esiintymis- ja poistoaste	Ämmässuolle sijoittuva huleveden kalvosuodatuslaitteisto asennettu ja koekäyttö suoritettu

Toimenpiteet 2020 ;

- Kilpailutusvuorossa olevien kuljetusurakoiden CO2-päästörajojen tiukentamistoimet, 10 % kilpailutettavista urakoista kilpailutetaan uusiutuvilla polttoaineilla
- Jätehuoltomääräysten erilliskeräysvelvoitteiden tuomien keräysten suunnittelu ja valmistelu (lasi, metalli, biojäte, muovipakkaukset, kartonki)
- Monilokerokeräyspilotin jatkosta päättäminen, uusien asiakkaiden hankinta ja keräyksen kilpailuttaminen
- Seutulan astiahallin käyttöönotto jätteiden keräysvälineille. Syksyllä alkavien sekajäteurakoiden jäteastioiden siirtäminen HSY:n omistukseen
- Sähköautopilotin mahdollinen aloittaminen syksyllä 2020
- Jäteastioiden astiajakelun urakan aloitus syksyllä 2020
- Vapaa-ajankiinteistöjen liittäminen järjestettyyn jätehuoltoon jatkuu
- Poistotekstiilijätteen keräyksen pilotointi Sortti-asemilla
- Yhteistyö Pääkaupunkiseudun kierrätyskeskuksen kanssa tavoitteena saada aikaan uudenlainen konsepti asukkaiden jätteille ja uudelleen käytettäville tavaroille

Uusien 1.1.2021 voimaan astuvien erilliskeräysvelvoitteiden valmistelevia toimenpiteitä edistetään, muun muassa kilpailuttamalla astiahankinnat ja astioiden jakelu. Muovipakkausten vapaaehtoinen erilliskeräys kasvaa vuoden 2019 mukaisesti ja todennäköisesti lähes kaikki erilliskeräysvelvoitteiden piiriin tulevista asiakkaista ovat vuoden 2020 loppuun mennessä liittyneet jo keräykseen.

Seutulan astiahalli valmistuu vuoden 2020 aikana ja syksyllä 2020 alkavien sekajäteurakoiden sekajäteastiat siirtyvät HSY:n omistukseen. Samalla kilpailutetaan astioiden jakelu omaksi urakakseen. Astiajakelu-urakkaan sisällytetään myös massajakelut. Kuluvana suunnitelmakautena saadaan biojäteastioiden viisivuotinen massavaihto suoritettua loppuun.

Vapaa-ajankiinteistöjen liittäminen järjestettyyn jätehuoltoon aloitettiin vuoden 2019 aikana. Vuoden 2020 aikana liittämistä jatketaan. Uudet asiakkaat liitetään heti omistajanvaihdoksen yhteydessä järjestettyyn jätehuoltoon.

Vuonna 2019 aloitettu monilokerokeräys jatkuu vuoden 2021 toukokuun loppuun. Vuoden 2020 alussa tehdään päätös monilokerokeräyksen jatkamisesta, jonka jälkeen voidaan suunnitella, miten keräystä tullaan hallitusti laajentamaan ja käynnistetään uusien asiakkaiden hankinta ja kilpailutetaan keräys.

Vuoden 2020 syksyllä suunnitelmien mukaan käynnistyy sähköisen jäteauton pilottihanke, joka kestää noin 1,5 vuotta.

Pääkaupunkiseudun kierrätyskeskuksen kanssa tehdään yhteistyötä, jotta saataisiin aikaan uudenlainen konsepti asukkaiden jätteille ja uudelleen käytettäville tavaroille. Poistotekstiilijätteen keräystä pilotoidaan Sortti-asemilla.

Strateginen päämäärä	**TA 2020 mittari**	**TA 2020 tavoitearvo**
Sujuvat palvelut	Digitaalisten palvelujen ja asiakasviestinnän laatu ja käyttöaste kaikissa kanavissa (laatu = käytettävissä 24/7, saavutettavissa saavutettavuusdirektiivin mukaisesti)	< 50 % jätepalvelutilauksista ei digitaalisesti, edellyttää jätehuollon tietojärjestelmän käyttöönottoa
	Jäteastioiden tyhjennysten valituspromille	0,14

Toimenpiteet 2020 ;

- Jätehuollon operatiivisten tietojärjestelmien käyttöönoton aloittaminen
- Etukäteismaksamisen mahdollistaminen Sortti-asemilla
- Konalan Sortti-aseman pilotti laajennetuista aukioloajoista

Sortti-asemilla otetaan käyttöön uusi toimintajärjestelmä, joka mahdollistaa myös etukäteismaksamisen itsepalvelun lisäksi Sortti-asemilla. Uusi järjestelmä mahdollistaa laajemmat auki-oloajat Sortti-asemilla ja osittain jopa ilman henkilökuntaa. Konalan Sortti-asemalla pilotoidaan aseman aukioloa jokaisena viikonpäivänä vuoden ajan, jonka jälkeen tehdään päätökset laajemmista aukioloajoista.

Jätelain 2. vaiheen muutoksen mukainen Materiaalitori.fi otetaan käyttöön 1.1.2020.

Strateginen päämäärä	**TA 2020 mittari**	**TA 2020 tavoitearvo**
Vakaa talous	Omavaraisuusaste	34 %
	Tuottavuus, jätehuollon toimintamenot/käsitelty jätemäärä	159 €/tonni

Toimenpiteet 2020;

- Sisäisen laskennan ja raportoinnin laajentaminen ja hyödyntäminen johtamisessa
- Ekomo-toiminnan lisääminen
- Ohjaavan taksan valmistelu

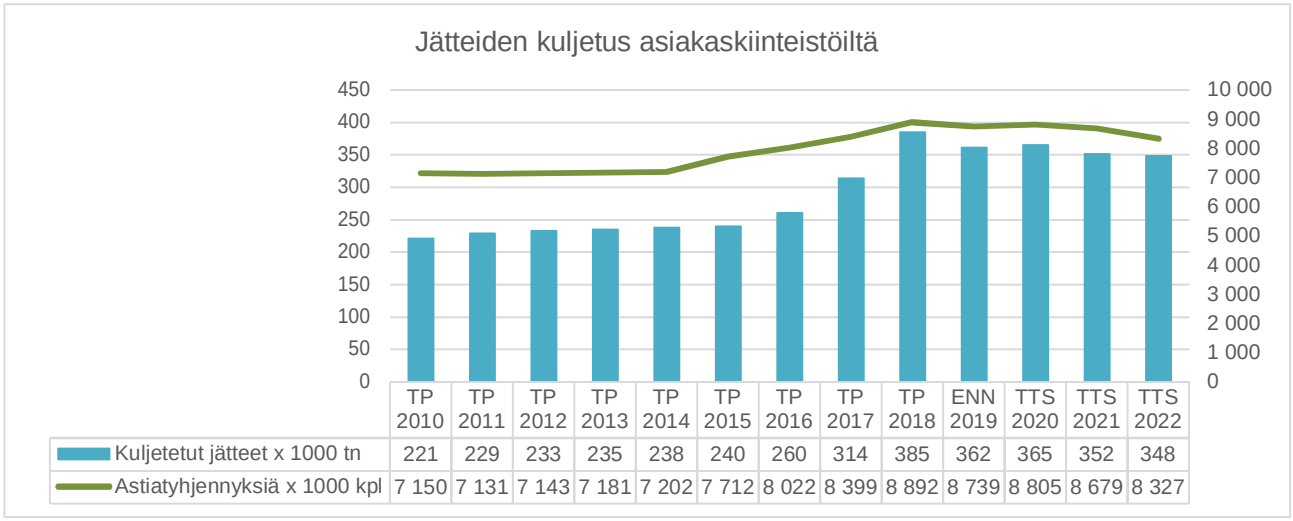
Jätelain uudistuksen sekä masa- ja mara-asetusten vaikutuksesta Ämmässuolla tullee vähenemään rakennusjätteen, erilaisten maa-ainesten sekä biojätteen käsittely. Alueen Ekomo-toiminnan kehittämisellä pyritään ylläpitämään alueen materiaalivirtoja. Arviona on kuitenkin, että suunnitelmakaudella punnitusten määrä laskee hieman.

Suunnitelmakaudella loppusijoitettavan jätteen määrä jatkaa laskuaan noin 5 % vuoden 2022 loppuun mennessä nykyisestä. Rejektien määrä on jätteen jalostuksen myötä kasvanut ja loppusijoitettavan jätteen määrä ei laske suunnitelmakaudella vielä mullistavasti. Hyödynnettävien rakennusjätteiden määrä laskee

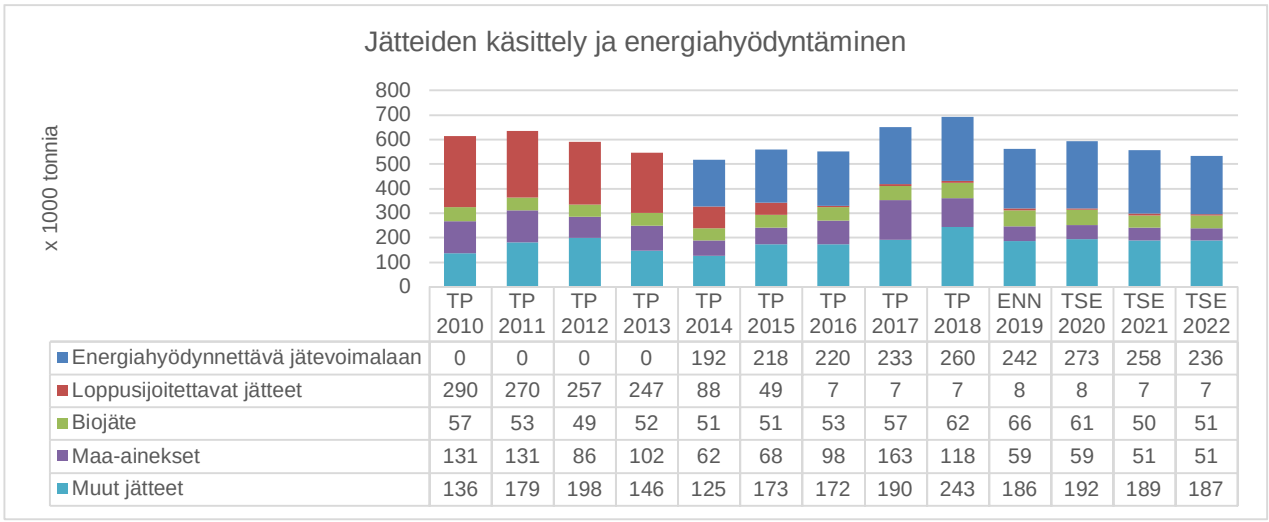
materiaalitorin vaikutuksesta yhteensä jopa 25 % TTS-kaudella. Materiaalitori voi vaikuttaa TTS-kaudella muihinkin hyödynnettäviin jätejakeisiin. Pilaantuneiden maa-ainesten osalta laskua arvioidaan olevan yli 50%.

Materiaalivirtojen vähetessä, mutta infran pysyessä samana, tulojen ja menojen suhde muuttuu entisestään. Menetettyjen tulojen tilalle pyritään löytämään uusia tulolähteitä esimerkiksi tehostamalla biojätteenkeräilyä viestinnän ja neuvonnan kanssa yhteistyössä, rikastamalla tai muutoin tehostamalla kaatopaikkakaasun hyödyntämistä sekä mahdollistamalla Ekomo-toimintaa alueella entisestään.

Suunnitelmakaudella jätteenkäsittelyn tuotot laskevat yllämainittujen muutosten myötä noin 20 %, mikäli jätteenkäsittely- tai kuormamaksuihin ei tehdä muutoksia ja jätteenkäsittelyn menot pyritään pitämään vuoden 2019 tasolla suunnitelmakauden ajan infran ylläpitämiseksi.



	TP 2010	TP 2011	TP 2012	TP 2013	TP 2014	TP 2015	TP 2016	TP 2017	TP 2018	ENN 2019	TTS 2020	TTS 2021	TTS 2022
Kuljetetut jätteet x 1000 tn	221	229	233	235	238	240	260	314	385	362	365	352	348
Astiatyhjennyksiä x 1000 kpl	7 150	7 131	7 143	7 181	7 202	7 712	8 022	8 399	8 892	8 739	8 805	8 679	8 327



	TP 2010	TP 2011	TP 2012	TP 2013	TP 2014	TP 2015	TP 2016	TP 2017	TP 2018	ENN 2019	TSE 2020	TSE 2021	TSE 2022
Energiahyödynnettävä jätevoimalaan	0	0	0	0	192	218	220	233	260	242	273	258	236
Loppusijoitettavat jätteet	290	270	257	247	88	49	7	7	7	8	8	7	7
Biojäte	57	53	49	52	51	51	53	57	62	66	61	50	51
Maa-ainekset	131	131	86	102	62	68	98	163	118	59	59	51	51
Muut jätteet	136	179	198	146	125	173	172	190	243	186	192	189	187

5.2.2 Investoinnit

Jätehuollon investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022	Muutos-% 2020/2019
ALUEPALVELULÄHTÖISET INVESTOINNIT	**5 004**	**2 815**	**5 100**	**1 865**	**1 460**	**81,2 %**
1 Sorttiasemien rakentaminen (uudet)	271	400	2 500	0	0	525,0 %
2 Aluepalvelujen korjaus- ja täydennystyöt	4 430	1 810	1 850	1 525	1 200	2,2 %
3 Aluepalvelujen kalustohankinnat ja aluekeräysverkosto	303	605	750	340	260	24,0 %
KÄSITTELYPALVELULÄHTÖISET INVESTOINNIT						
Ympäristövaikutusten hallinta	**2 594**	**4 127**	**3 750**	**6 000**	**6 800**	**-9,1 %**
4 Kaatopaikkakaasun keräys ja hyödyntäminen	470	392	450	900	1 700	14,8 %
5 Vesien keräys ja johtaminen	794	1 500	900	3 250	3 250	-40,0 %
6 Viimeistelyrakenteet	1 331	2 235	2 400	1 850	1 850	7,4 %
Alueiden ja toimintojen kehittäminen ja niiden vaatimat investoinnit	**6 196**	**6 690**	**4 000**	**4 620**	**11 320**	**-40,2 %**
7 Biojätteen käsittely ja mädätyskaasun hyödyntäminen	3 032	3 700	2 400	1 600	9 600	-35,1 %
8 Ämmässuon laajennusalue	1 170	1 635	700	800	1 000	-57,2 %
9 Infran kehittäminen ja sen vaatimat investoinnit	669	776	600	1 750	500	-22,7 %
10 Käsittelypalvelujen koneet ja laitteet	1 263	379	150	120	170	-60,4 %
11 Energiainvestoinnit	62	200	150	350	50	-25,0 %
MUUT INVESTOINNIT						
Kuljetuspalvelulähtöiset investoinnit	**897**	**600**	**600**	**900**	**900**	**0,0 %**
12 Jätteenkuljetuksen keräyskalusto	897	600	600	900	900	0,0 %
Muut toimintaa tukevat investoinnit	**901**	**2 960**	**4 500**	**2 450**	**850**	**52,0 %**
13 Maahankinnat	0	665	200	1 500	200	-69,9 %
14 Muut investoinnit	901	2 295	4 300	950	650	87,4 %
Jätehuollon investoinnit yhteensä	**15 331**	**17 192**	**17 950**	**15 835**	**21 330**	**4,4 %**

Aluepalvelulähtöisillä investoinneilla toteutetaan Sortti-asemien ja Kivikon jätepalvelukeskuksen perusparannus- ja saneeraustyöt. Talousarviovuonna jatketaan Mini-Sorttiasemiin perustuvan yhteistyön kehittämistä Kierrätyskeskuksen kanssa, jolla valmistellaan uuden konseptin mukaisten Sorttiasemien perustamista kierrätyskeskusten yhteyteen sekä Sortti-Kierrätystavaratalon toteuttamista. Suunnitelmakaudella myös muun muassa katetaan Kivikon vaarallisen jätteen varaston sisäpiha ja tehdään energiateknisiä parannuksia, kuten ilmanvaihtolaitteiden saneerauksia. Sortti-asemilla kehitetään risujen ja mullan vastaanotto- ja jakelutoimintoja investoimalla lisäkenttiin. Lisäksi aluepalveluiden työkone- ja kalustohankintoja jatketaan koko suunnitelmakauden ajan. Aluepalvelulähtöiset investoinnit ovat 10-vuoden investointiohjelman mukaisesti talousarviovuonna noin 5,1 milj. euroa ja vuosina 2021 - 2022 yhteensä noin 3,4 milj. euroa. Investointien kokonaismäärää ja toteutusajankohtaa esitetään kuitenkin täsmennettäväksi Mini-Sorttiasemien ja Kivikon Sortti-aseman rakennustöiden osalta lopullisen toiminta- ja taloussuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Käsittelypalvelulähtöisillä investoinneilla varmistetaan jätteenkäsittelykeskuksen toiminta ja minimoidaan ympäristöhaittoja. Suunnitelmakaudella keskitytään biojätteen käsittelyn hajuhaittojen minimointiin ja Ekomo-toiminnan mahdollistamiseen rakentamalla muun muassa käsittelykenttiä.

Blominmäen jätevesilietteet käsitellään jatkossa Ämmässuolla ja niiden määrän on arvioitu lisääntyvän. Käsittelymenetelmäksi suunnitellaan pyrolyysiä, johon liittyvän koetoimintalaitoksen hankesuunnitelman hallitus päätti hyväksyä kokouksessaan 15.2.2019. Nämä kustannukset tarkentuvat urakkakilpailutuksen perusteella.

Muilla toimintaa tukevilla investoinneilla hankitaan jätteenkuljetuksen keräysvälineet, Seutulan alueelle toteutettavan jätteen kuljetuksen keräysvälineiden huolto- ja varastointihalli, maanhankinnat ja jätehuollon operatiiviset IT-järjestelmät.

Jätehuollon toimialan investointien suunnittelua vaikeuttavat viimeaikaiset lakimuutokset, joiden vaikutuksia ei ole kaikilta osin mahdollista ennakoida. Jätemäärien kehitys ja jätteiden suuntautuminen kunnalliselle palveluntarjoajalle tai yksityiselle toimijalle määräytyy jatkossa markkinapaikan ohjaamana. Syksyyn mennessä laaditaan selvityksiä mm. edellä mainituista toiminnan muutostarpeista, joilla pyritään myös investoinnein vastaamaan toimintakentän muuttumiseen. Näitä tarkastelun jälkeen ilmeneviä muutostarpeita ei ole esitetty tässä alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa, vaan ne esitetään lopullisessa toiminta- ja talousarviosuunnitelmassa.

5.2.3 Talous

Jätehuollon tuloslaskelma

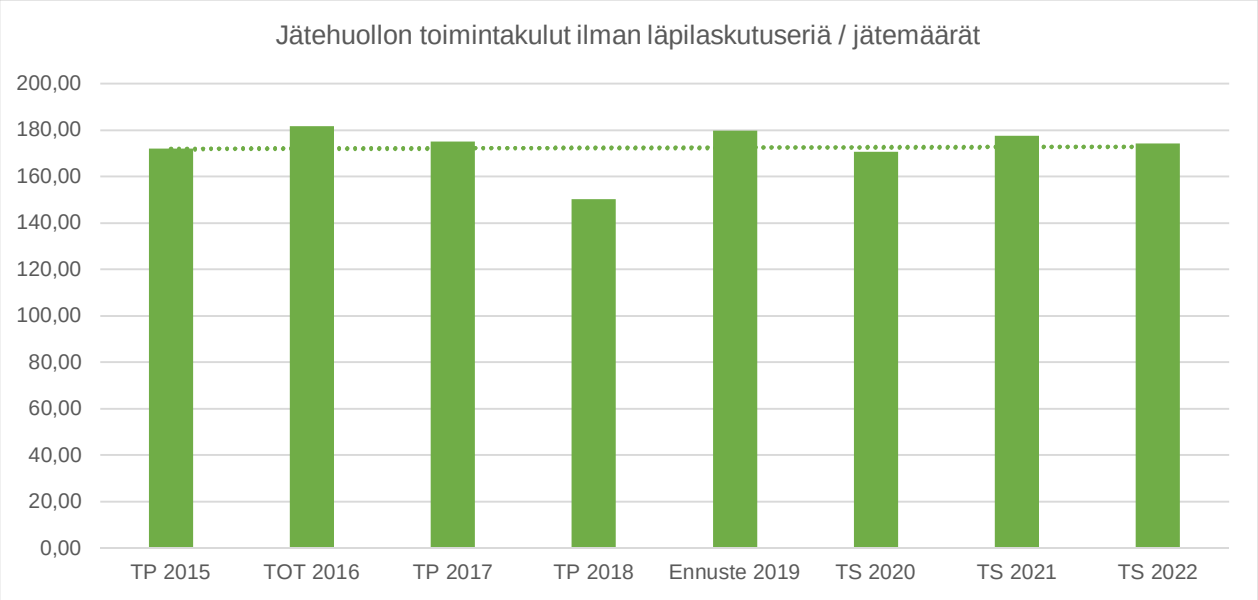
x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022	Muutos-% 2020/2019
TOIMINTATULOT	**103 228**	**94 984**	**97 609**	**95 783**	**91 508**	**2,8 %**
Myyntituotot	100 342	92 488	95 257	93 425	89 048	3,0 %
Kuntaosuudet	0	0	0	0	0	-
Muut tuotot	2 886	2 497	2 352	2 358	2 460	-5,8 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
TOIMINTAMENOT	**-73 175**	**-78 256**	**-78 319**	**-77 219**	**-75 806**	**0,1 %**
Henkilöstömenot	-7 126	-7 370	-7 287	-7 287	-7 287	-1,1 %
Palvelujen ostot	-61 348	-65 342	-66 040	-64 974	-63 485	1,1 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-2 672	-3 280	-2 831	-2 730	-2 802	-13,7 %
Muut toimintakulut	-2 029	-2 264	-2 161	-2 228	-2 232	-4,6 %
TOIMINTAKATE	**30 053**	**16 728**	**19 290**	**18 564**	**15 702**	**15,3 %**
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	**-1 269**	**-1 428**	**-1 700**	**-1 700**	**-1 700**	**19,0 %**
VUOSIKATE	**28 784**	**15 300**	**17 590**	**16 864**	**14 002**	**15,0 %**
POISTOT	**-14 378**	**-13 721**	**-14 698**	**-14 998**	**-14 691**	**7,1 %**
TILIKAUDEN TULOS	**14 406**	**1 579**	**2 892**	**1 866**	**-689**	**83,2 %**
VARAUSTEN MUUTOKSET	**592**	**592**	**592**	**592**	**487**	**0,0 %**
TULOVEROT	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	**14 998**	**2 171**	**3 484**	**2 458**	**-202**	**60,5 %**
Tuloslaskelman tunnuslukuja						
Toimintatuotot, prosenttia toimintakuluista	141,1 %	121,4 %	124,6 %	124,0 %	120,7 %	
Vuosikate, prosenttia keskimääräisistä poistonalaisista investoinneista	164,2 %	87,3 %	100,4 %	96,2 %	79,9 %	

Jätehuollon toimintatuottojen ja suoritteiden ennakoidaan vähenevän suunnitelmakaudella. Pääasialliset syyt tähän ovat jätelain muutokset ja sekajäteastioiden tyhjennysmäärien väheneminen sekä jätteiden lajittelun tehostuminen. Osaltaan jätehuollon toimintatuottoja vähentää myös jätelain uudistuksen sekä masa- ja mara-asetusten vaikutuksesta rakennusjätteen, erilaisten maa-ainesten sekä biojätteen käsittelyn arvioitu väheneminen Ämmässuolla. Toimintatuottoihin sisältyy suunnitelmakaudella sekajätetyhjennyksiin liittyvä 2% hinnankorotus. Tämä tarkentuu lopullisessa talous- ja toimintasuunnitelmassa. Toimintakuluissa vaikuttaa suunnitelmakaudella talousarviovuoden jälkeen tapahtuva tyhjennysmäärien väheneminen.

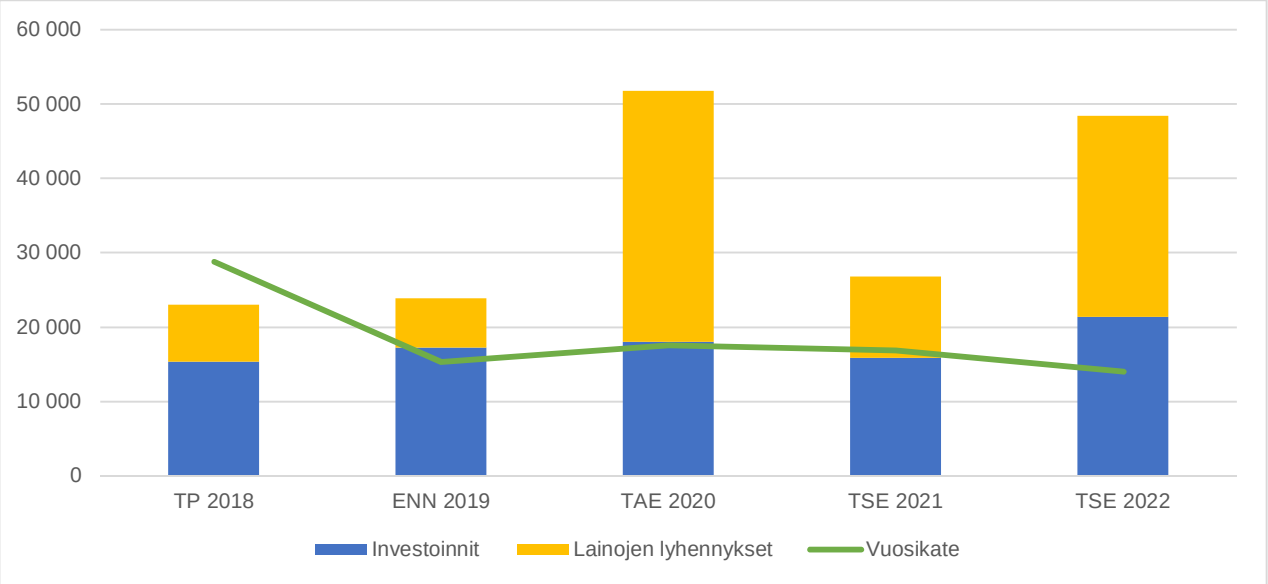
Talouden ennustamiseen liittyy kuitenkin vielä merkittäviä epävarmuustekijöitä sekä suoritemäärien ennustamisen osalta että muun muassa lainsäädännön tuomien muutosten vaikutuksia koskien. Talous- ja investointisuunnitelmaa tarkennetaan syksyllä varsinaisen budjetoinnin yhteydessä.

Jätehuollon tuottavuuden kehittyminen

Jätehuollon tuottavuuden kehittymistä kuvaa toimintamenojen ja jätemäärien suhde. Pitkän aikavälin tavoitteena on parantaa omavaraisuusastetta ja tulorahoituksen riittävyyttä talouden tasapainon parantamiseksi.



Jätehuollon tulorahoituksen (vuosikate) riittävyys investointien ja lainanlyhennysten maksamiseen



Jätehuollon rahoituslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022
Tulorahoitus					
Vuosikate	28 784	15 300	17 590	16 864	14 002
Satunnaiset erät	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	80	80	80	144	144
Investoinnit					
Käyttöomaisuusinvestoinnit	-15 617	-17 192	-17 950	-15 835	-21 330
Rahoitusosuudet investointimenoihin	286	0	0	0	0
Investointien korjauserät	0	0	0	0	0
Toiminnan ja investointien rahavirta	**13 533**	**-1 812**	**-280**	**1 173**	**-7 184**
Lainakannan muutokset					
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0	8 700	33 700	10 100	34 000
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-7 657	-6 664	-33 784	-10 974	-27 045
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	-419	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	**-8 077**	**2 036**	**-84**	**-874**	**6 955**

Jätehuollon taseen keskeisiä eriä

x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022
Pysyvät vastaavat (käyttöomaisuus)	211 376	214 847	218 099	218 936	225 575
Oma pääoma	58 566	60 737	64 221	66 679	66 477
Pitkäaikainen vieras pääoma (korollinen)	85 710	87 746	87 662	86 789	93 744
- lainat jäsenkunnilta	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
- lainat ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta	*85 710*	*87 746*	*87 662*	*86 789*	*93 744*
Omavaraisuusaste (%)	33,8 %	33,9 %	34,9 %	35,7 %	34,2 %

5.3 Seutu- ja ympäristötieto

5.3.1 Toiminta

Strateginen päämäärä	TA 2020 mittari	TA 2020 tavoitearvo
Ympäristövastuun ja resurssitehokkuuden edelläkävijä	Kasvihuonekaasupäästöt HSY:n omassa toiminnassa ja ulkoisissa palveluissa	159 100 tCO2-ekv
	Jätteen, materiaalien ja ravinteiden kierrätys- ja materiaalihyötykäyttöaste	Kotitalousjätteen kierrätysaste 46 % (muutos johtuu EU:n laskentasäädösten muutoksesta/uudesta laskentatavasta)
	Ravinne- ja haitta-ainekuormitus: ravinteiden ja haitta-aineiden esiintymis- ja poistoaste	Haitallisten aineiden ja mikropartikkelien tutkimusta tehostetaan

Toimenpiteet 2020;
Indikaattori: Khk-päästöt HSY:n omassa toiminnassa ja ulkoisissa palveluissa
- Tuotetaan HSY:n khk-päästölaskenta uudella menetelmällä
- HSY:n hiilinielupotentiaalin laskenta ja raportointi
- Laajennetaan SeutuMaisan pilotointia HSY:n omassa toiminnassa

Indikaattori: Jätteen, materiaalien ja ravinteiden kierrätys- ja materiaalihyötykäyttöaste
- HSY:n ravintotaloutta kuvaava indikaattori otetaan käyttöön

Indikaattori: Ravinne- ja haitta-ainekuormitus: ravinteiden ja haitta-aineiden esiintymis- ja poistoaste
- HSY pyrkii osallistumaan katupölyn haitta-aineiden ja mikropartikkelien yhteistutkimuksiin

Strateginen päämäärä	TA 2020 mittari	TA 2020 tavoitearvo
Sujuvat palvelut	Digitaalisten palvelujen ja asiakasviestinnän laatu ja käyttöaste kaikissa kanavissa (laatu = käytettävissä 24/7 ja saavutettavissa saavutettavuusdirektiivin mukaisesti)	Sosiaalisen median kanavat käytössä asiointikanavina ja digitaalisten tietopalvelujen käytettävyyttä on parannettu

Toimenpiteet 2020;
Indikaattori: Digitaalisten palvelujen ja asiakasviestinnän laatu ja käyttöaste kaikissa kanavissa
- Parannetaan avoimen datan käytettävyyttä ja näkyvyyttä HSY:n verkkosivuilla
- Lisätään SYT:in tietopalvelujen tunnettuutta sidosryhmien keskuudessa
- Jatketaan tietotuotteiden palvelumuotoilua ja tiedon jakamisen digitalisointia

Ympäristövastuullisuutta edistetään laskemalla ensimmäisen kerran HSY:n hiilinielupotentiaali laskennan kansallisten suuntaviivojen mukaan. HSY:n tavoite on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä ja khk-päästöjen kompensaationa voi toimia HSY:n oma hiilinieluvaikutus. HSY:n omassa toiminnassa laajennetaan uuden maamassojen hallintajärjestelmän SeutuMaisan pilotointia. Sen avulla pyritään parantamaan resurssitehokkuutta maamassojen käytössä ja kuljetuksissa sekä vähentämään maamassojen kuljetuksista aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä. Katupölyssä olevia mikropartikkeleita on tutkittu vielä vähän. HSY pyrkii edistämään katupölyä ja mikromuoveja koskevia yhteistutkimusprojekteja sekä tarjoamaan HSY:n ilmanlaadun mittausverkkoa tutkimusalustaksi.

Merkittävä osa seutu- ja ympäristötiedon toiminnasta toteutuu mahdollistajapäämäärien Aktiivinen uuden teknologian hyödyntäjä, Tiedolla vaikuttaja ja Yhteistyön rakentaja toimenpiteiden suunnittelussa ja toteuttamisessa. Keskeisten strategisten päämäärien lisäksi seutu- ja ympäristötiedossa on tärkeitä prosesseja, joille ei tässä aseteta mitattavia tavoitteita, mutta joita kehitetään aktiivisesti. Näitä prosesseja ovat: jatkuvatoiminen ilmanlaadun seuranta pääkaupunkiseudulla, ajantasaisen Seudullisen perusrekisterin ylläpito ja kehittäminen, pääkaupunkiseudun ilmastotyön seuranta ja kehittäminen sekä seudullisen kiertotalouden tiedontuotanto ja yhteistyön kehittäminen.

5.3.2 Talous

Seutu- ja ympäristötiedon tuloslaskelma

x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022	Muutos-% 2020/2019
TOIMINTATULOT	**4 662**	**4 958**	**4 999**	**5 141**	**5 127**	**0,8 %**
Myyntituotot	852	877	883	883	913	0,7 %
Kuntaosuudet	3 692	3 687	3 723	3 940	3 942	1,0 %
Muut tuotot	119	394	393	318	272	-0,3 %
VALMISTUS OMAAN KÄYTTÖÖN	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
TOIMINTAMENOT	**-4 598**	**-4 867**	**-4 998**	**-4 972**	**-4 968**	**2,7 %**
Henkilöstömenot	-2 202	-2 428	-2 513	-2 513	-2 513	3,5 %
Palvelujen ostot	-2 048	-2 105	-2 149	-2 123	-2 119	2,1 %
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-109	-100	-102	-102	-102	1,6 %
Muut toimintakulut	-238	-234	-234	-234	-234	0,2 %
TOIMINTAKATE	**64**	**91**	**1**	**169**	**159**	**-98,5 %**
RAHOITUSTULOT JA -MENOT	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
VUOSIKATE	**64**	**91**	**1**	**169**	**159**	**-98,5 %**
POISTOT	**-245**	**-260**	**-205**	**-235**	**-196**	**-21,1 %**
TILIKAUDEN TULOS	**-181**	**-169**	**-204**	**-66**	**-37**	**20,3 %**
VARAUSTEN MUUTOKSET	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
TULOVEROT	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ	**-181**	**-169**	**-204**	**-66**	**-37**	**20,3 %**

Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022	Muutos-% 2020/2019
Seutu- ja ympäristötiedon investoinnit	151	235	210	210	215	-10,6 %

5.4 Hallinto ja keskitetyt palvelut

5.4.1 Toiminta

Strateginen päämäärä	TA 2020 mittari	TA 2020 tavoitearvo
Sujuvat palvelut	Asiakastyytyväisyys	Asiakastyytyväisyyden mittaamisen mallia toteutetaan ja avainmittarien säännöllinen raportointi käytössä
	Asiakaskontaktien vasteaika	Asiakaskontaktien vasteajat eri kanavien odotusarvoja vastaaviksi, enintään 5 arkipäivää
	Reklamaatioiden vasteaika	Reklamaatioratkaisun vasteaika on alle 15 arkipäivää

Toimenpiteet 2020;

- Palveluiden yhteiskehittäminen asiakkaiden kanssa sekä nykyisissä että tulevissa, uusissa palveluissa
- Asiakaskontaktien hallintaan liittyvien toimintaprosessien kehittäminen ja uuden monikanavaisen kontaktienhallintajärjestelmän määrittely ja hankinta
- Asiakas- ja laskutusjärjestelmän asiakastietojen datan laadun varmistaminen

Strateginen päämäärä	TA 2020 mittari	TA 2020 tavoitearvo
Korkea toimintavarmuus	Vakavien häiriötilanteiden määrä / niihin varautuminen / hallinnan onnistuminen	Raportoidaan ja tilastoidaan ohjeiden mukaisesti
	Riskiarvioinnin riskiluku HSY:n riskienhallintaprosessin mukaisesti	Riskilukuindeksin seuranta käytössä kokonaisvaltaisessa riskienhallinnassa
Vakaa talous	Tuottavuus - Vesihuollon toimintamenot/jäsenkaupunkien asukasmäärä - Jätehuollon toimintamenot/käsitelty jätemäärä - Hallinnon ja tukitoimintojen toimintamenojen osuus HSY:stä	79,0 €/as 159 €/t 15,2 %
	Hankintojen - Tehokkuus à hankintakorin yksikköhinta eli painotettu indeksi - Elinkaaren aikainen kestävyys à käyttö- ja kunnossapitokustannukset sekä energiatehokkuus koko elinkaaren aikana	Hankintakorin kustannustaso laskee 1 % v. 2017 tasosta reaalisesti Vakiinnutetaan 2019 testattujen ja hyviksi havaittujen elinkaarilaskentamallien käyttö

Toimenpiteet 2020;

- Häiriötilanteiden raportointi, luokittelu ja käsittely sovitus prosessin mukaisesti
- Riskikartan hyödyntämisen ja riskiluvun seurannan vakiinnuttaminen osaksi johtamista
- Laskutuksen ja sopimushallinnan prosessien automatisointi käyttöönotetun laskutusjärjestelmän avulla
- Sisäisen laskennan ja raportoinnin laajentaminen ja hyödyntäminen johtamisessa
- Sähköisten palveluiden tarjonnan lisääminen asiakkaille asiakasportaalin käyttöönotolla

5.4.2 Talous

x 1000 euroa	TP2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022	Muutos % 2020-2019
TOIMINTAMENOT						
- Kuntayhtymänjohto, ohjauksen ja kehittämisen yksiköt	-8 455	-8 882	-9 161	-9 024	-9 024	3,1 %
- Asiakaspalvelu	-2 645	-2 843	-3 013	-3 004	-3 004	6,0 %
- Tukipalvelut	-7 293	-7 696	-7 836	-7 837	-7 837	1,8 %
YHTEENSÄ	**-18 394**	**-19 421**	**-20 010**	**-19 865**	**-19 865**	**3,0 %**

Johdon, ohjauksen ja kehittämisen yksiköiden, asiakaspalvelun ja tukipalvelujen yhteenlaskettujen toimintamenojen arvioidaan vuonna 2020 kasvavan hiukan. Laskennassa on huomioitu inflaatioennuste, henkilöstömenojen kasvu sekä tiedossa olevat merkittävät muutokset. Tukiyksiköissä kulujen nousu vuonna 2020 johtuu muun muassa strategian toteuttamiseen liittyvistä toimenpiteistä ja kasvavista tietojärjestelmämenoista. Asiakaspalveluyksikön kulujen vuonna 2020 tapahtuva nousu johtuu mm. lisääntyneestä henkilöstömäärästä.

Investoinnit

x 1 000 euroa	TP 2018	ENN 2019	TAE 2020	TSE 2021	TSE 2022	Muutos-% 2020/2019
Ohjauksen ja kehittämisen investoinnit	1 162	1 190	895	390	100	-24,8 %
Asiakaspalvelun investoinnit	99	160	300	220	100	87,5 %
Tukipalvelujen investoinnit	590	1 313	655	200	150	-50,1 %
Investoinnit yhteensä	**1 851**	**2 663**	**1 850**	**810**	**350**	**-30,5 %**

Asiakaspalveluiden investointien kasvu ennusteeseen 2019 verrattuna johtuu asiakaskontaktien hallintajärjestelmän kustannusten kohdistumisesta vuodelle 2020. Tämä oli alunperin huomioitu talousarviossa 2019.

Liite 1: Ympäristöohjelma

Ympäristöohjelma valmistellaan HSY:n lopullisen toiminta- ja taloussuunnitelman liitteeksi syksyllä 2020.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY, Ilmalantori 1, 00240 Helsinki
Puh. 09 156 11, Fax 09 1561 2011, www.hsy.fi
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
PB 100, 00066 HRM, Ilmalantori 1, 00240 Helsingfors
Tfn. 09 156 11, Fax 09 1561 2011, www.hsy.fi
Helsinki Region Environmental Services Authority
P.O. Box 100, FI-00066 HSY, Ilmalantori 1, 00240 Helsinki
Tel. +358 9 15611, Fax +358 9 1561 2011, www.hsy.fi

HSY

Hallitus § 60 14.06.2019

HSY:N ALUSTAVA TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA VUOSILLE 2020 – 2022 (AK)

543/02.020.200.2000/2016

Hallitus § 60

Esittelijä Toimitusjohtaja Raimo Inkinen
Valmistelija Talousjohtaja Pekka Hänninen, puh. 09 15611

Yleistä

HSY:n yhtymäkokouksen on kuntalain mukaan hyväksyttävä vuoden loppuun mennessä kuntayhtymän seuraavan vuoden talousarvio. Samassa yhteydessä on hyväksyttävä myös taloussuunnitelma kolmeksi tai useammaksi vuodeksi (suunnitelmakausi). Taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi on talousarviovuosi.

Talousarviossa ja -suunnitelmassa hyväksytään kuntayhtymän toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet ja se on laadittava siten, että edellytykset kuntayhtymän tehtävien hoitamiseksi turvataan.

Talousarvion ja -suunnitelman laadinnassa tuottavuustavoitteena on ollut keskimääräinen 1,5 %:n vuotuinen tuottavuuden paraneminen.

Myyntituottojen budjetoinnissa on huomioitu toimintavolyymien ja toiminnan muutokset sekä talousmallin mukaiset vesihuollon ja jätehuollon alustavat taksamuutokset.

Yleisenä kustannustason muutoksena talousarviovuodelle 2020 on käytetty 1,6 %:ia, ellei tarkempaa ennustetta ole ollut käytettävissä. Inflaatiokerrointa tarkennetaan syksyllä lopullisen talousarvion valmistelussa. Suunnitelmavuodet on esitetty vuoden 2020 hintatasossa.

Vesihuollon ja jätehuollon investoinnit perustuvat HSY:n hallituksen 13.4.2018 esittämiin investointiohjelmiin vuosille 2019 – 2028. Taloussuunnitelmavuosien investointimenoja on jonkin verran tarkistettu investointiohjelmaan verrattuna vesihuollon osalta.

Tärkeimmät muutokset investointiohjelmaan verrattuna aiheutuvat Blominmäen hankkeen muutoksista sekä Raide-Jokerin aiheuttamista johtosiirtotarpeista. Vuonna 2020 investoinnit ovat yhteensä 223,3 miljoonaa euroa, josta 203,3 miljoonaa on vesihuollon ja 18 miljoonaa jätehuollon investointeja. Muut investoinnit ovat yhteensä 2,1 milj. euroa.

HSY:n perussopimuksen mukaan toiminta- ja taloussuunnitelmasta on pyydettävä jäsenkaupunkien lausunnot ennen sen hyväksymistä.

Tavoitteet

HSY:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2020 – 2022 tavoiteasetanta ja budjetointi perustuvat yhtymäkokouksen 16.11.2018 hyväksymään strategiaan 2025. Tavoitteiden pohjana ovat strategiset päämäärät:

- Ympäristövastuun ja resurssitehokkuuden edelläkävijä

- Korkea toimintavarmuus
- Sujuvat palvelut
- Vakaa talous

ja mahdollistajapäämärät:
- Hyvän työelämän kehittäjä
- Aktiivinen uuden teknologian hyödyntäjä
- Tiedolla vaikuttaja
- Yhteistyön rakentaja

Toiminta

HSY:n verkostoon pumpatun veden määrän ei arvioida kasvavan suunnittelukaudella. Vuonna 2020 tuotetun veden määrän arvioidaan olevan 94,2 miljoonaa m3 ja laskutettavan vedenmyynnin 75,0 miljoonaa m3. Viikinmäen ja Suomenojan jätevedenpuhdistamoilla käsiteltävän jäteveden määrän arvioidaan olevan yhteensä 139,9 miljoonaa m3 vuonna 2020.

Vuonna 2020 asiakaskiinteistöillä tehdään noin 8,8 miljoonaa jäteastiatyhjennystä ja kuljetetaan jätteitä yhteensä noin 365 000 tonnia. Jätteen energiakäyttöön Vantaan Energian jätevoimalaan toimitetaan jätteitä yhteensä 273 000 tonnia. Ämmässuon jätteenkäsittelykeskukseen vastaanotetaan jätteitä yhteensä noin 320 000 tonnia, josta biojätettä on 61 000 tonnia.

Henkilöstö

Henkilöstön määrällinen tarve on arvioitu voimassa olevassa henkilöstösuunnitelmassa 2019 - 2021. Vuoden 2020 keskimääräinen henkilöstömäärä on yhteensä 806,1 henkilötyövuotta, joka on samalla tasolla vuoden 2019 suunnitelman kanssa. Henkilöstömäärien toteutumat ovat aikaisemmin jääneet suunniteltua alemmalle tasolle.

Henkilöstösuunnitelma päivitetään suunnitelmakaudelle 2020 - 2022 ja muutokset huomioidaan lopullisessa taloussuunnitelmassa syksyllä.

Käyttötalous

HSY:n toimintatuotot vuonna 2020 ovat 375 miljoonaa, 9,7 miljoonaa (2,7 %) enemmän vuoden 2019 ennusteeseen verrattuna. Myyntituottojen budjetoinnissa on otettu huomioon toimintavolyymien muutokset sekä vesitaksojen 2,0 % reaalikorotus. Hintojen nosto perustuu tulevien vuosien suurien investointien sekä rahoituskulujen kattamiseen. Jäsenkunnilta veloitettava yleisten alueiden hulevesikorvaus pienentää jäteveden käyttömaksun korotustarvetta. Rakentamisen volyymin arvioidaan pysyvän vielä 2020 korkealla tasolla, mikä näkyy liittymismaksutuotoissa. Suunnitelmakauden lopulla suunnan on arvioitu kääntyvän laskuun.

Jätehuollon toimintatuottojen ja suoritteiden ennakoidaan vähenevän suunnitelmakaudella. Pääasialliset syyt tähän ovat jätelain muutokset ja sekajäteastioiden tyhjennysmäärien väheneminen sekä jätteiden lajittelun tehostuminen. Jätehuollossa sekajäteastian tyhjennyshintaan on laskettu 2% reaalikorotus. Korotustarve tarkentuu lopullisessa taloussuunnitelmassa syksyllä ns. ohjaavan jätehinnoittelun valmistuttua.

Jäsenkunnilta perittävät kuntaosuudet ovat noin prosentti HSY:n toimintatuloista. Kuntaosuuksilla katetaan ne seutu- ja ympäristötiedon sekä ilmastoinfon toiminta- ja pääomakulut, joita ei saada katettua palvelutuotannon myynnistä ja hankerahoituksista saaduilla tuloilla. Vuonna 2020 laskutetta-

vat kuntaosuudet ovat 4,14 miljoonaa euroa (4,10 milj. vuonna 2019).

HSY:n toimintamenot vuonna 2020 ovat 183,2 miljoonaa euroa, 5,4 miljoonaa (3 %) enemmän vuoden 2019 ennusteeseen verrattuna. Toimintakulujen budjetoinnissa on huomioitu toiminnan muutokset ja merkittävimmät tiedossa olevat kustannusmuutokset, kuten lomarahaleikkausten päättyminen vuonna 2020, kemikaali- ja energiahintojen korkea taso sekä eräät kertaluontoiset kustannuserät kuten pilaantuneiden maa-ainesten puhdistus Finnoossa (2,5 milj.).

Toimintatuottojen ja -kulujen erotuksena syntyvä toimintakate vuonna 2020 on 193,8 miljoonaa euroa (51,7 % toimintatuloista), kun se vuonna 2019 ennustetaan olevan 189,4 miljoonaa (51,9 %). Toimintakate paranee koko suunnitelmakauden ollen 199,2 miljoonaa (52,9 %) vuonna 2022.

Nettorahoituskulut vuonna 2020 ovat 70,1 miljoonaa, 2,6 miljoonaa vuoden 2019 ennustettua tasoa enemmän. Korkokuluista 61,5 miljoonaa euroa on jäsenkunnille perustamislainoista maksettavia korkoja. Rahoitustuottoihin on budjetoitu 1,0 miljoonan euron osinkotuotot Uudenmaan Woima Oy:ltä.

Toimintakatteen ja rahoituserien jälkeen syntyvä vuosikate osoittaa sen tulorahoituksen, joka juoksevien menojen jälkeen jää käytettäväksi investointeihin ja lainojen lyhennyksiin. Vuonna 2020 vuosikate on 123,6 miljoonaa ja se pysyttelee suunnilleen samalla tasolla koko suunnitelmakauden ajan.

Tilikauden tulos vuonna 2020 on vuosikatteesta vähennettävien pysyvien vastaavien (käyttöomaisuus) poistojen jälkeen 18,2 miljoonaa euroa ylijäämäinen. Jätehuollon investointivarauksen aiempaan purkamiseen liittyvien poistoerokirjausten ja vesihuollon tuloksesta maksettavien tuloverojen jälkeen tilikauden ylijäämä on 17,8 miljoonaa euroa.

Investoinnit

Vesihuollon ja jätehuollon investoinnit perustuvat yhtymäkokouksen 16.11.2018 hyväksymiin investointiohjelmiin vuosille 2019 - 2028. Taloussuunnitelmavuosien investointimenoja on jonkin verran tarkistettu investointiohjelmaan verrattuna vesihuollon osalta. Tärkeimmät tarkistukset aiheutuvat Blominmäen hankkeen muutoksista sekä Raide-Jokerin aiheuttamista johtosiirtotarpeista.

Vuonna 2020 investoinnit ovat yhteensä 223,3 miljoonaa euroa, josta 203,3 miljoonaa on vesihuollon ja 18,0 miljoonaa jätehuollon investointeja.

Investointeihin varattu määräraha tarkentuu lopullisen toiminta- ja talousarvion laatimisen yhteydessä syksyllä.

Toiminta-alueen laajentumisen ja kaavoituksen edellyttämät investoinnit suunnitelmakaudelle 2020 – 2022 ovat yhteensä 121,7 milj. euroa. Suunnitelmakauden merkittäviä hankkeita ovat mm. Finnoo ja Suurpelto Espoossa, Jätkäsaari, Kalasatama, Kruunuvuorenranta ja Pasila Helsingissä sekä Kivistö Vantaalla. Raide-Jokeri- ja Kruunusillat hankkeet aiheuttavat merkittäviä johtosiirtoja suunnitelmakaudella. Haja-asutusalueiden vesihuoltoa rakennetaan mm. Pakankylän alueella Espoossa sekä Kiilan alueella Vantaalla.

Vedenhankinnan ja -puhdistuksen investoinnit suunnitelmakaudelle 2020 - 2022 ovat yhteensä 33 milj.euroa. Merkittävin investointi kaudella on Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitoksen kapasiteetin nostaminen ja rakennusteknінen saneeraus.

Vedenjakelun ja viemäröinnin investoinnit suunnittelukaudelle 2020 - 2022 ovat yhteensä 174,1 milj. euroa. Vedenjakeluverkoston merkittävimmät investoinnit suunnitelmakaudella ovat uusi yhteys Mäkkylästä Kauniaisten vesitornille ja Hakunilan vesitornin yhteyksien kahdentaminen. Merkittävimmät viemäröintijärjestelmän investoinnit suunnitelmakaudella ovat Kivistön ja Koillis-Espoon runkoviemäri, Esplanadi-Munkkisaari tunneli sekä Lauttasaaren paineviemärin siirto ja kahdentaminen.

Verkostosaneerauksessa keskitytään runkoyhteyksien toiminnan varmistamiseen. Merkittävä osa verkostosaneerauksista tehdään yhteishankkeina kaupunkien katutöiden yhteydessä. Merkittävä verkostosaneeraushanke kaudella on Esplanadi-Eteläranta -alueen vesihuoltoverkostojen uusiminen ja alueen sekaviemäriverkon ylivuotojen hallinnan parantaminen. Lisäksi tärkeitä verkostosaneerauksia tehdään Munkkiniemessä Helsingissä sekä Otaniemessä ja Etelä-Laajalahdessa Espoossa. Vanhojen vesihuoltotunneleiden kunnostaminen jatkuu. Blominmäen jätevedenpuhdistamon viemäröintijärjestelyt ajoittuvat suunnitelmakaudelle.

Jätevedenpuhdistuksen investoinnit suunnitelmakaudella 2020 - 2022 ovat yhteensä 179,8 milj. euroa. Merkittävin investointi suunnitelmakaudella on Blominmäen jätevedenpuhdistamohanke, johon on suunnitelmakaudella varattu 162,2 milj. euroa. Lisäksi Viikinmäen puhdistamon toiminnan kannalta kriittinen purkutunneliyhteys välillä Viikinmäki – Viikki kahdennetaan ja varaudutaan käynnistämään ravinteiden poistoa tehostavia investointeja suunnittelukauden lopulla.

Jätehuollon hankkeet keskittyvät ympäristöhaittojen minimoimiseen ja HSY:n toimipisteiden mahdollisimman tehokkaaseen hyödyntämiseen. Jätehuollon aluepalvelulähtöisillä investoinneilla toteutetaan Sortti-asemien ja Kivikon jätepalvelukeskuksen perusparannus- ja saneeraustyöt. Talousarviovuonna jatketaan Mini-Sorttiasemiin perustuvan yhteistyön kehittämistä Kierrätyskeskuksen kanssa, jolla valmistellaan uuden konseptin mukaisten Sorttiasemien perustamista kierrätyskeskusten yhteyteen sekä Sortti-Kierrätystavaratalon toteuttamista.

Suunnitelmakaudella keskitytään biojätteen käsittelyn hajuhaittojen minimointiin ja Ekomo-toiminnan mahdollistamiseen rakentamalla muun muassa käsittelykenttiä.

Blominmäen jätevesilietteet käsitellään jatkossa Ämmässuolla ja niiden määrän on arvioitu lisääntyvän. Käsittelymenetelmäksi suunnitellaan pyrolyysiä, johon liittyvän koetoimintalaitoksen hankesuunnitelman hallitus päätti hyväksyä kokouksessaan 15.2.2019. Nämä kustannukset tarkentuvat urakkakilpailutuksen perusteella.

Muilla toimintaa tukevilla investoinneilla hankitaan jätteenkuljetuksen ke-

räysvälineet, Seutulan alueelle toteutettavan jätteen kuljetuksen keräysvälineiden huolto- ja varastointihalli, maanhankinnat ja jätehuollon operatiiviset IT-järjestelmät.

Jätehuollon toimialan investointien suunnittelua vaikeuttavat viimeaikaiset lakimuutokset, joiden vaikutuksia ei ole kaikilta osin mahdollista ennakoida. Jätemäärien kehitys ja jätteiden suuntautuminen kunnalliselle palveluntarjoajalle tai yksityiselle toimijalle määräytyy jatkossa markkinapaikan ohjaamana. Syksyyn mennessä laaditaan selvityksiä mm. edellä mainituista toiminnan muutostarpeista, joilla pyritään myös investoinnein vastaamaan toimintakentän muuttumiseen.

Rahoitus

Perustamislainat HSY:n jäsenkunnilta ovat yhteensä 1,2 miljardia euroa, jonka lisäksi HSY:llä on ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta nostettua pitkäaikaista lainaa vuoden 2019 lopussa ennusteen mukaan noin 398 miljoonaa, mikäli vuoden 2019 tulorahoitus ja investoinnit toteutuvat vuosiennusteen mukaisesti.

Tulorahoitus ei riitä kattamaan kuntayhtymän investointitasoa ja lainojen lyhennyksiä, minkä vuoksi suunnitelmakauden kaikkina vuosina joudutaan nostamaan uutta ulkopuolista lainaa yhteensä noin 378,6 miljoonaa euroa riippuen toteutuvasta investointitasosta. Lainoja lyhennetään suunnitelmakaudella yhteensä noin 174,1 miljoonalla. Ulkopuolisilta nostetun pitkäaikaisen velan yhteismäärä suunnitelmakauden lopulla on noin 602,6 miljoonaa euroa.

Lähivuosien suurista investoinneista johtuen HSY:n omavaraisuusaste heikkenee suunnitelmakausilla ollen vuoden 2022 lopussa 27,7 %, kun viimeisimmässä tilinpäätöksessä omavaraisuusaste oli 29,2 %. Suunnitelmakauden ylijäämäiset tulokset kasvattavat omaa pääomaa, mutta vieraan pääoman kasvu suunniteltujen investointien rahoittamiseksi tarvittavasta ulkopuolisesta lainarahoituksesta johtuen heikentää omavaraisuuta.

Ehdotus (RI):

Hallitus päättää pyytää Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkeja antamaan 30.8.2019 mennessä lausuntonsa Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmasta vuosille 2020 – 2022.

Päätös

Hallitus päätti ehdotuksen mukaan.

Pöytäkirja on asetettu nähtäväksi HSY:n verkkosivuilla osoitteessa www.hsy.fi/pöytäkirjat

Todistan tarkastamattoman pöytäkirjanotteen oikeaksi

Helsingissä 17.6.2019

Tiina Sarkasuo

Tiina Sarkasuo
hallintosihteerin sijainen

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY
Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster HRM
HSY

Vantaa

Vantaan kaupungin lausunto HSY:n alustavasta toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotuksesta vuosille 2020-2022

VD/6337/00.04.03/2019

Vantaa on sitoutunut kiertotalouden ja valtakunnallisen jätehuoltosuunnitelman tavoitteisiin. Tämä tarkoittaa sitä, että yhdyskuntajätteen kierrätysaste nostetaan 55 %:iin vuoteen 2023 mennessä. HSY:n asettama 46 %:n kierrätysaste kotitalousjätteelle vuoteen 2020 ja 60 %:n kierrätysaste yhdyskunta- ja kotitalousjätteelle vuoteen 2025 on oikeansuuntainen ja mahdollistaa Vantaan omin tavoitteiden saavuttamisen. Lisäksi myönteisenä pitkän tähtäimen tavoitteena on parantaa edelleen materiaalien kierrätystä kotitalousjätteestä esikäsittelyn ja lajittelun avulla. Jätehuollon investointistrategiassa on varaus lajittelun pilotointiin robotiikan avulla. HSY:n tavoitteena on muovi-, lasi-, metalli-, puu- sekä paperi- ja
kartonkipakkausjätteiden kierrätystavoitteita nostetaan selvästi nykyisestä. Suunnitelmasta ei kuitenkaan ilmene mitkä ovat nykyiset kierrätystavoitteet ja kuinka paljon niitä on tarkoitus nostaa.

HSY:n tavoitteena on vaatia vaihtoehtoisen polttoaineiden käyttöä 10% jätehuollon kuljetusurakkakilpailuissa vuonna 2020. Vantaan kaupunki katsoo, että tavoitteen voisi asettaa selkeästi kunnianhimoisemmaksi.

HSY edistää uusien 1.1.2021 voiman astuvien erilliskeräysvelvoitteiden (lasi, metalli, biojäte, muovipakkaukset ja kartonki) valmistelevia toimenpiteitä mm. kilpailuttamalla astiahankinnat ja astioiden jakelu. Muovipakkausten vapaaehtoinen erilliskeräys kasvaa vuoden 2019 mukaisesti ja todennäköisesti lähes kaikki erilliskeräysvelvoitteiden piiriin tulevista asiakkaista ovat jo vuoden 2020 loppuun mennessä liittyneet keräykseen. Tämä vastaa hyvin Vantaan tavoitteita.

Vuonna 2019 aloitettu pientalojen monilokerokeräyspilotti jatkuu vuoden 2021 toukokuun loppuun. Vuoden 2020 aikana HSY aikoo tehdä päätöksen monilokerokeräyksen jatkamisesta. Vantaan kaupunki kannustaa etenemään asiassa nopeasti, koska pientalojen kierrätysmahdollisuuksien parantaminen monilokerokeräysastioita käyttämällä olisi erittäin suuri parannus ja vaikuttaisi todennäköisesti kierrätysasteeseen myönteisesti. Kierrätysasteen parantamista ja kiertotalouden edistämistä tukee suunniteltu yhteistyö Pääkaupunkiseudun Kierrätyskeskuksen kanssa. Poistotekstiilijätteen keräystä pilotoidaan Sortti- asemilla.

HSY:n tekemä työ jätehuollon ja kiertotalouden hyväksi on kaupunkien kannalta keskeistä. Seututiedon tuottaminen, myös kasvihuonekaasujen päästölaskennan tekeminen on keskeistä, mutta ilmastotyön seurannan ja kehittämisen tavoitteet tulisi tuoda esiin paremmin. Ilmastotyön seuranta ja sen kehittäminen ovat asioita, joita tehdään myös kaupungeissa. Olisi tärkeää tietää HSY:n tavoitteet tarkemmin, jotta voitaisiin arvioida niitä kaupungin kannalta sekä välttää mahdollista päällekkäistä työtä.

HSY:n suunnitelmassa todetaan, että keskeisten strategisten päämäärien lisäksi seutu- ja ympäristötiedossa on tärkeitä prosesseja, joille ei tässä aseteta mitattavia tavoitteita, mutta joita kehitetään aktiivisesti. Vantaan kaupunki pitää tärkeänä HSY:n ilmastoinfon toimintaa, joka tukee Vantaan resurssiviisauden tiekartassa määriteltyjä viestinnällisten ilmastotavoitteiden toteuttamista.

Ympäristöohjelma on tarkoitus liittää toiminta- ja taloussuunnitelman liitteeksi syksyllä 2020. Vantaan kaupunki pyytää saada lausua ympäristöohjelmasta ennen sen hyväksymistä.

HSY:llä on käynnissä älykkäiden järjestelmien ja paikkatiedon hyödyntämisen hankkeita. HSY:n ja jäsenkuntien yhteistyön kehittäminen ja investointi- sekä saneerauskohteiden tietojen ja investointiohjelmien järjestelmällinen välittäminen osapuolten kesken lisää synergiaetuja ja vähentää asukkaiden kokemia katujen ja vesihuoltolinjojen rakennusaikaisia haittoja. Vantaalla on parhaillaan käynnissä maankäytön toimintamalli- ja tietojärjestelmähanke MATTI, jonka 2020 tapahtuvan käyttöönoton myötä Vantaa toimii entistä enemmän kaupunki- ja tietomallipohjaisesti. Molempien osapuolten paikkatietojärjestelmien kehitystyössä on ensisijaisen tärkeätä varmistaa järjestelmien ja tietojen yhteensopivuus ja siirrettävyys jatkossakin mm. avointen rajapintojen kautta.

HSY:n vesihuollon investointistrategian painopisteitä ovat ympäristökuormituksen vähentäminen, vesihuoltojärjestelmän kehittäminen saneeraamalla, kehittyvän ja tiivistyvän yhdyskunnan vesihuollon järjestäminen sekä varautumisen ja jatkuvuuden hallinnan tason parantaminen. Kaikki painopisteet ovat Vantaan kannalta tärkeitä ja investointiohjelman katsotaan tukevan em. strategian toteutumista. Tulevina vuosinakin Vantaan asuntorakentamisessa painottuu asemakaava-alueiden täydennysrakentaminen, mikä osaltaan helpottaa vesihuollon uudisrakentamisen kustannuspaineita, koska tarvittava infra on pääosin jo olemassa.

HSY:n kuntaosuudet ovat pysyneet lähes aiempien vuosien tasolla ja Vantaa hyväksyy vuodelle 2020 esitetyn kuntaosuuden n. 0,904 miljoonaa euroa (n. 0,896 milj. euroa v.2019). Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala ilmoittaa, että ensi vuotta koskevassa rakentamisohjelmaluonnoksessa on varauduttu toteuttamaan HSY:lle vesihuollon rakennushankkeita yhteensä noin 8,0 miljoonalla eurolla. Rakentamisohjelmassa ei ole otettu huomioon HSY:n toimittamien vesihuollon putkimateriaalien kustannuksia, joita kaupunki ei laskuta HSY:ltä. Investoinnin lisäksi HSY:n tulisikin ottaa putkimateriaalien hankinta huomioon omassa talousarviossaan. Lisäksi Vantaa on talousarviossaan varautunut myymään suunnittelu- ja rakennuttamispalveluja HSY:lle noin 1,2 miljoonalla eurolla.

Kuntayhtymien omistajaohjauksen tavoitteet
PKS kaupunginjohtajien kokouksessaan 15.2.2019 hyväksymät kuntayhtymien omistajaohjauksen tavoitteet vuosille 2019 – 2021 ovat:

Yhteiset tavoitteet:

1. Tuottavuuden nousu vähintään 1,5 % / vuosi
2. Tuottavuusmäärittelyn ja -laskennan oltava läpinäkyvä
3. Strategisten tavoitteiden seurantaa tehostettava ja vaadittavat korjaustoimet toteutettava riittävän ajoissa
4. Kokonaisinvestoinneista sekä merkittävien hankkeiden toteutumisesta raportoitava jäsenkunnille vuosittain (2 kertaa / vuosi)

Omistajaohjaustavoitteet HSY:n osalta 2020:

5. Vesihuollon osalta tavoitteena tulee olla tariffien reaalisten hinnankorotusten välttäminen
6. Peruspääomalle maksetaan korvausta vuosina 2019–2021
7. Tehostetaan toimenpiteitä vesijohtoverkoston hävikin pienentämiseksi
8. Jätelain uudistuksen vaikutusten arviointi (jätteiden lajittelun tehostaminen ja sen vaikutukset taksoitukseen)

Vantaa katsoo, että yleisellä tasolla HSL:n alustava toiminta- ja taloussuunnitelmaehdotus vuosille 2020-2022 täyttää em. omistajaohjauksen tavoitteet. Tuottavuuden nostoon ja määrittelyn kirkastamiseen on syytä kuitenkin kiinnittää erityistä huomiota. Suoritteiden perusteella myös vesijohtoverkoston hävikki näyttää edelleen olevan edelleen aika korkealla tasolla (20 %).

12 § **Lausunto Uudenmaan ELY-keskukselle "Leppäkorven maantien 11583 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä, tiesuunnitelma, Vantaa, Kerava"**

VD/1975/00.04.00/2018

HP/HW/SKo/HY-L

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (Ely-keskus) on pyytänyt kirjeellään UUDELY/1375/2018 Vantaan kaupungin lausuntoa tiesuunnitelmasta lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 27 § mukaisesti.

Suunnitelman nähtävillä olosta on kuulutettu 8.5.2019 ja se on ollut lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 27 § mukaisesti yleisesti nähtävillä 8.5.–7.6.2019.

Suunnittelualue sijaitsee Vantaan kaupungissa Korson alueella Leppäkorven, Jokivarren ja Nikinmäen kaupunginosissa ja noin 300 metrin osuus sijaitsee Keravan kaupungin alueella. Tiesuunnitelmassa parannetaan maantietä 11583 (Leppäkorventie) rakentamalla tien pohjoisreunaan kevyen liikenteen väylä välille Harmaahylkeentie – Nybackantie. Vt 4 (Lahdentie) ylittävää nykyistä siltaa levennetään kevyen liikenteen väylän rakentamista varten. Uutta kevyen liikenteen väylää rakennetaan yhteensä noin 900 metriä. Suunnitelma sisältää lisäksi uuden bussipysäkkisyvennyksen Harmaahylkeentien liittymässä.

Suunnitelma on laadittu suunnittelusopimukseen perustuen Vantaan kaupungin toimeksiannosta yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa. Hankkeen arvioidut kokonaiskustannukset ovat 1,228 M € (Maku indeksi 115,7), joista lunastus- ja korvauskustannusten osuus on arvioitu 32 200 euroksi. Rakennuskustannuksiin sisältyvät yhteiskustannukset. Vantaan kaupungin osuudeksi rakennuskustannuksista on arvioitu 0,7 M €.

Uudenmaan ELY-keskus pyytää kaupunkia ilmoittamaan lausunnossaan onko kaupunki tietoinen, että Leppäkorven maantie lakkaa hankkeen valmistuttua ja samalla yksityistien hoito ja ylläpito valtion toimesta lakkaa.

Tiesuunnitelmasta on tehty nähtävilläoloaikana yksi muistutus. Lisäksi nähtävilläoloajan päätyttyä on Ely-keskuksen kirjaamoon saapunut HSL:n lausunto. Muistutus ja HSL:n lausunto ovat lausuntoasiakirjojen liitteenä.

Muistutuksessa edellytetään, että Leppäkorventien pohjoispuolella olevalle peltoalueelle johtava tonttiliittymä tulee olla riittävän leveä mahdollistaakseen rekan kääntymisen tontille ja tontilta tielle ja että pellon salaojitus korjataan, mikäli se rikkoutuu tien rakentamisen yhteydessä. Samoin edellytetään, ettei tien sivuojan vedet saa ohjautua pellolle.

HSL kannattaa lausunnossaan esitettyä tiesuunnitelmaa, koska se parantaa alueen liikenneturvallisuutta ja kevyen liikenteen yhteyksiä ja esittää, että uusi bussipysäkki tulee mitoittaa telilinja-auton mitoille ja varautua katoksen lisäämiseen pysäkille. HSL esittää, että samalla parannettaisiin myös Haapalantien liittymässä olevaa pysäkkiä ja sen kulkuyhteyttä. Lausunnossa todetaan myös, että rakentamisaikaisten haittojen joukkoliikenteen käyttäjille tulisi olla mahdollisimman vähäisiä.

Suunnittelualue sivuaa länsireunassaan asemakaava-aluetta ja vanhaa rakennuskaava-aluetta, mutta sijoittuu Vantaan alueella pääosin asemakaavoittamattomalle alueelle, jolla on voimassa

oikeusvaikutteinen yleiskaava. Kaupunki liittää lausuntoasiakirjoihin pyydetyt oikeaksi todistetut otteet hyväksytyistä ja vahvistetuista kaavoista.

Tekninen lautakunta on 20.8.2019 § 5 kokouksessaan käsitellyt lausuntoa. Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys kaupunginhallitukselle on lautakunnan esityksen mukainen.

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 12

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa Uudenmaan ELY-keskukselle lausunto Leppäkorven maantien 11583 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä, tiesuunnitelma, Vantaa, Kerava -nimisestä tiesuunnitelmasta seuraava lausunto:

Vantaan kaupunki puoltaa tiesuunnitelman perusratkaisua, joka parantaa mt 11583 liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta sekä täydentää kevyen liikenteen verkkoa.

Kaupunki osallistuu maantien tekemisestä aiheutuviin kustannuksiin suunnitelma-asiakirjoissa esitetyn kustannusjaon mukaisesti. Moottoritien ylittävän sillan osalta kaupunki vastaa levennys- ja muutoskustannuksista ja Ely-keskus sillan perusparantamiskustannuksista. Kaupunki on varautunut rakentamaan kevyen liikenteen väylän vuosina 2020–2021.

Kaupunki suostuu siihen, että Leppäkorven maantie 11583 kokonaisuudessaan lakkaa maantienä, kun tie on rakentamistyön valmistuttua luovutettu yleiseen liikenteeseen. Samalla kaupunki ottaa vastatakseen maantien kunnossapidon ja hoidon. Moottoritien ylittävän sillan osalta omistuksen siirtymisestä sovitaan erikseen.

Muistutuksen osalta kaupunki toteaa seuraavaa:

Tien rakennussuunnitteluvaiheessa varmistetaan tonttiliittymän riittävä leveys ja tien kuivatusvesien ohjautuminen asiaan kuuluvalla tavalla. Mikäli rakentamisaikana joudutaan pellon salaojitukseen kajoamaan, korjauskustannuksista vastaa kaupunki.

HSL:n lausunnossa esitetyt tavoitteet huomioidaan mahdollisuuksien mukaan jatkosuunnittelussa.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Yleiskartta suunnitelma-alueesta
- Nähtävillä oloaikana tehty muistutus
- HSL:n lausunto
- Tiesuunnitelmakansio kokouksen sihteerillä

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
liikenteen alueinsinööri Susanna Koponen, puh. 050 302 8911, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Vantaan kaupunki

VANTAAN KAUPUNKI
Kirjaamo
SAAPUNUT 03. 06. 2019
Dnro VD/1975/00.04.00/2018

Muistutus Leppäkorven maantien 11583 parantamiseen rakentamalla kevyen liikenteen väylä, tiesuunnitelma, Vantaa

Muistutus koskee Harmaahylkeentien ja Lahden väylän välistä, Leppäkorventien pohjoispuolista maa-aluetta 14:5.

Liittymän leveys tulee olla vähintään 8 metriä, että rekan on mahdollista kääntyä Leppäkorventieltä ja -tielle.

Kevyen liikenteen väylä on suunniteltu rakennettavaksi pelloille, joilla on salaojitus ja jotka ovat viljelyksessä. Jos salaojitus rakentamisen yhteydessä rikkoontuu, vaadin salaojitusten korjaamista.

Harmaahylkeentien kohdalla metsässä on kosteikko, jonka kuivattamista suunnitellaan pinta- ja syväkuivatuksella ohjaten vedet lähiojiin. On huolehdittava, ettei kosteikko siirry pellolle rummun notkelmaan.

Korsossa 3.6.2019

18.06.2019 231/10.02.03.00/2019

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
kirjaamo
PL 36
00520 Helsinki

Viite
Lausuntopyyntö 16.4.2019

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO TIESUUNNITELMAAN, LEPPÄKORVEN MAANTIEN 11583 (LEPPÄKORVENTIE) PARANTAMINEN RAKENTAMALLA KEVYENLIIKENTEENVÄYLÄ, VANTAA, KERAVA, UUDELY/1375/2018

Suunnittelukohde, maantien 11583 (Leppäkorventie) viereen rakentuva kevyen liikenteen väylä rajoittuu lännestä Vantaan kaupungin Leppäkorven asemakaava-alueeseen ja idästä maantiehen 140 (Lahdentie). Kevyen liikenteen väylä sijoittuu pääosin Vantaan kaupungin asemakaavoittamattomalle alueelle sekä Keravan kaupungin yleiskaava-alueelle.

Uutta kevyen liikenteen väylää rakennetaan noin 900 metriä välille Harmaanhylkeentie–Nybackantie ja se valaistaan. Rakennettava uusi kevyen liikenteen väylä liittyy nykyiseen väylään Harmaahylkeentien ja Nybackantien kohdilla. Välillä Nybackantie – maantie 140 on jo olemassa rakennettu kevyen liikenteen väylä.

Suunnitteluosuudella sijaitsee Valtatie 4 (Vt 4) ylittävä Leppäkorven risteyssilta. Nykyinen silta perusparannetaan sekä siltaan rakennetaan levennys (noin 2,5 m) kevyen liikenteen yhteyttä varten.

Liikenne-ennusteen mukaan vuodelle 2040 keskivuorokausiliikenne (KVL) on 3 800 (nyt 2 275) ajon. / vrk, joista raskaiden ajoneuvojen määrä olisi 228 (nyt 119) ajon. / vrk, eli 6 %. Leppäkorventien nopeusrajoitus on nykyisin 60 km/h lukuun ottamatta liittymäalueita.

Rakentamisen kokonaiskustannusarvio on noin 1,22 M€ (MAKU-ind. 10/2018 = 115,70 (2010 = 100)), sis. yhteiskustannukset). Johto- ja laitesiirtojen osuus toteuttamiskustannuksista on noin 0,026 M€ ja niiden kustannusjaosta sovitaan erikseen.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä lausuu kannanottonaan tiesuunnitelmasta seuraavaa:

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

18.06.2019 231/10.02.03.00/2019

HSL kannattaa esitettyä tiesuunnitelmaa, koska se parantaa alueen liikenneturvallisuutta ja kevyenliikenteen yhteyksiä. Ennusteen mukaan suunnittelualueen KVL:t tulee kasvamaan yli 50 % vuoteen 2040 mennessä. Myös nopeusrajoitus laskee 50 km/h. Nämä toimet yhdessä tulevat kasvattamaan HSL:n näkemyksen mukaan suunnittelualueen läpi suuntautuvaa pyöräliikennettä, vaikka Leppäkorventie ei kuulukaan seudulliseen pääpyöräilyverkkoon.

Leppäkorventien joukkoliikenteeseen tulee vaikuttamaan Lahdenväylän linjastouudistus, jonka on tarkoitus astua voimaan syksyllä 2021. Uudistuksen jälkeen suunnittelualueella tulee kulkemaan linjat 736 ja 739. Linjapari tulee tarjoamaan välillä Kuninkaanmäki–Nikinmäki–Leppäkorpi–Korso liityntäyhteyden junalle ruuhka-aikoina 15 minuutin ja muina aikoina 30 minuutin välein.

Harmaahylkeentien risteyksen itäpuolelle tuleva uusi pysäkki tulee mitoittaa siten, että telilinja-auton on mahdollista sitä käyttää. Pysäkin mitoituksessa kannattaa varautua myös mahdolliseen katoksen lisäämiseen, jos pysäkin käyttäjämäärät antavat siihen myöhemmin aihetta. Kun uusi pysäkki saadaan käyttöön, luovutaan risteyksen itäpuolella olevasta ajoratapysäkistä. Muille suunnitelma-alueen pysäkeille ei oltu kirjattu muutoksia, mahdollisuuksien mukaan olisi kuitenkin hyvä pidentää myös pysäkkiä Haapalantie (V8511, ELYnro 303785) telilinja-autolle sopivaksi. Lisäksi olisi hyvä rakentaa suojatie pysäkille Haapalantie (V8510, ELYnro 128862), jotta pysäkkiparin käyttö on mahdollisimman turvallista.

HSL pitää tärkeänä, että parannustoimenpiteiden rakentamisen aikaiset vaikutukset joukkoliikenteelle ja pysäkeille vieville kevyenliikenteen reiteille ovat mahdollisimman vähäiset. Jos rakentamisen aikana ilmenee vaikutuksia pysäkkien käyttöön tai tieosuutta joudutaan sulkemaan, tulee tästä sopia HSL:n kanssa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä haluaa olla mukana alueen jatkosuunnittelussa.

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

18.06.2019 231/10.02.03.00/2019

Lisätietoja antaa liikennesuunnittelija Teija Visa, teija.visa@hsl.fi ja joukkoliikennesuunnittelija Ville Juselius, ville.juselius@hsl.fi

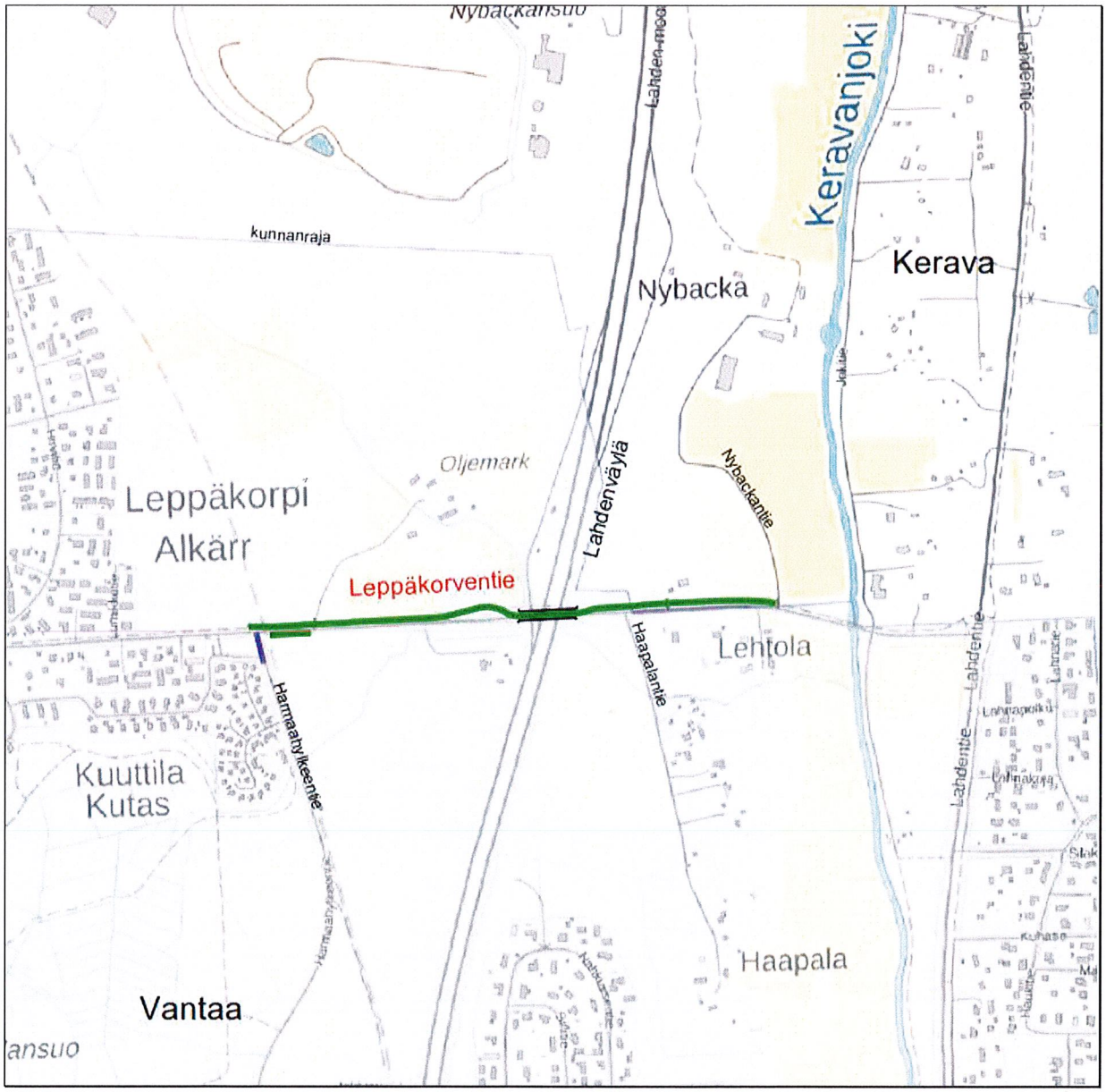
Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 18.06.2019. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

Leppäkorven maantien 11583 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä, Vantaa, Kerava

Tiesuunnitelma 2019



VANTAAN KAUPUNKI
KUNTATEKNIIKAN KESKUS

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

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

VD/5370/10.00.02.00/2017
HP/AK/MH/NJ

Esitetään Kivistön tontin 23153/1 varausajan jatkamista 30.6.2020 asti. 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 oletettua enemmän aikaa kuin alun perin oli arvioitu. Kohteen suunnittelutyö on käynnissä. Hanketta on koko ajan aktiivisesti edistetty sekä KIAS:n 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 jatkoaikapyyntö viedään kaupunginhallitukseen päätettäväksi.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018

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.

_____

EKE-Rakennus Oy on pyytänyt 4.6.2019 Kivistön tontin 23153/1 varausajan jatkamista vuodella, koska asuntojen varausastetta ei ole saavutettu. Kivistössä on tällä hetkellä uudisasunnoista ylitarjontaa, joka rajoittaa uusien hankkeiden aloittamisen. EKE uskoo, että vuoden sisällä markkinahäiriö poistuu ja he saavat vaadittavan määrän ennakkovarauksia.

Edellä mainituitten syitten takia on tarkoituksenmukaista jatkaa tontin varausaikaa 30.6.2020 saakka.

Koska kaupunki myy EKE-Rakennus Oy:lle Asunto Oy Vantaan Keltasafiirin osakekannan, tontin varausajan jatkoaikapyyntö viedään kaupunginhallitukseen päätettäväksi.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.8.2019 § 20

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että jatketaan tontin 23153/1 varausaikaa 30.6.2020 saakka varausehtojen pysyessä muuttumattomina.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 13

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään jatkaa tontin 23153/1 varausaikaa 30.6.2020 saakka varausehtojen pysyessä muuttumattomina.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

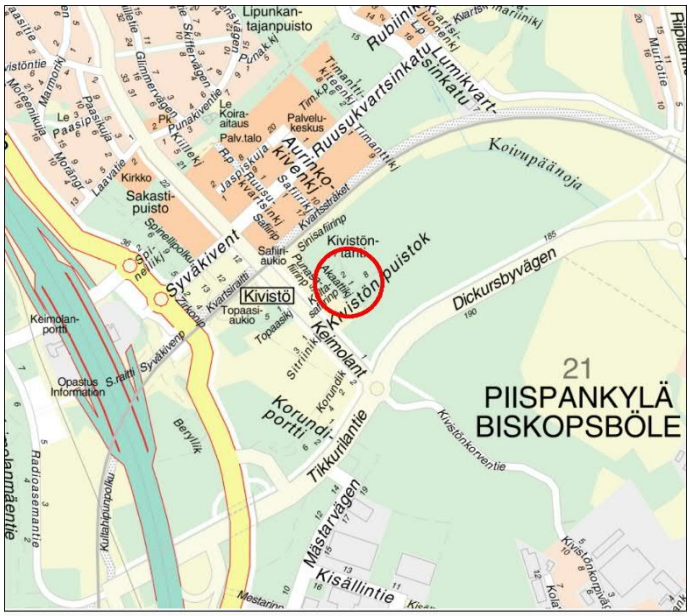
Liite:
- Kartta tontista 23153/1 varaus

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
asuntoinsinööri Marja Hannikainen, puh. 043 825 5177, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

KOHTEEN SIJAINTI



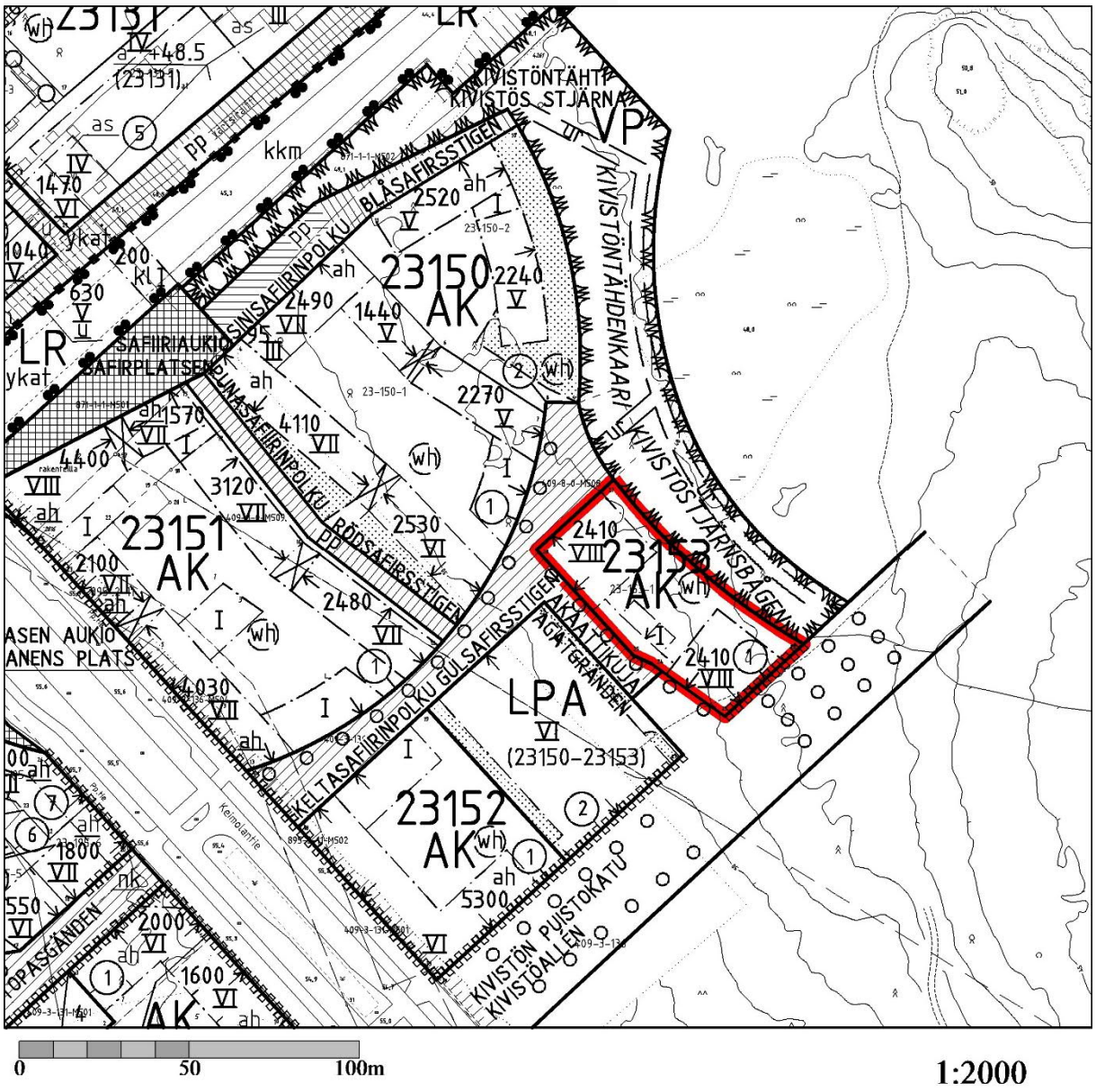
TONTIN VARAAMINEN / EKE-RAKENNUS OY

Kaupunginosa: KIVISTÖ (23)

Kortteli: 23153

Tontti: 1

Pinta-ala 2253 m^2
Rakennusoikeus 4820 k-m^2



14 § **Tonttivarausten jatkaminen Vantaan kaupungin Kivistön kaupunginosan korttelin 23184 tonttiin 3 ja korttelin 23186 tonttiin 3 / Fira Oy**

VD/7705/10.00.02.00/2016
HP/AK/GK/NJ

Kaupunginhallitus on varannut Kivistön koulun tontinluovutuskilpailun kohteen 2 eli korttelin 23183 tontin 3 ja korttelin 23186 tontin 3 Fira Oy:lle. Korttelin 23184 tontti 3 on varattu vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona toteutettavaksi yksityisomistukseen. Korttelin 23186 tontti 3 on varattu pitkän korkotuen asumisoikeusasuntotuotantona toteutettavaksi. Fira Oy hakee tonttivarauksille jatkoaikaa 30.6.2021 asti. Kaupunginhallitus antoi 17.6.2019 Fira Oy:lle tonttivaraukset OP Asuntorahasto I Ky:ltä vapautuneille muille tonteille korttelista 23186. Fira Oy nyt aikatauluttanut kaikkien näiden tonttien toteutuksen niin, että rakentaminen alkaisi korttelissa 23186 vapaarahoitteisella omistusasuntotuotannolla.

Kaupunki järjesti Kivistön koulun asemakaava-alueella (231 600) suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailun talvella 2016-keväällä 2017. Kilpailu käsitti kahden korttelin asuntotonttien suunnittelua ja rakentamista. Kilpailualue oli jaettu kolmeen osaan. Käsiteltävänä oleva asia koskee kohdetta 2.

Kilpailun teemana oli edullista laatua asumiseen. Kilpailuehdotuksia arvioitiin ensin laadullisin perustein (kaupunkikuva, rakennuskonsepti ja asunnot) ja ehdotuksista kahdesta laadullisesti parhaimmasta valittiin asuntojen myyntihinnaltaan edullisin tarjous. Kaupunginhallitus päätti 10.10.2017 § 20 varata korttelin 23184 tontin 3 toteutettavaksi vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona yksityisomistukseen ja korttelin 23186 tontin 3 toteutettavaksi pitkän korkotuen asumisoikeusasuntotuotantona kilpailun voittajalle Fira Oy:lle kilpailuehdotuksen toteuttamista varten. Ehdotuksen nimi oli Now&Zen2. Tonttivaraukset ovat olleet voimassa 30.6.2019 asti. Fira Oy on hakenut kirjeellään 27.6.2019 jatkoaikaa tonttivarauksilleen 30.6.2021 asti.

Kaupunginhallitus päätti 17.6.2019 § 30 antaa OP Asuntorahasto I Ky:n varauksistaan luopumat tontit 1, 2 ja 4 korttelista 23186 Fira Oy:lle 30.9.2020 asti. Tämän päätöksen jälkeen Fira Oy:lla on viisi tonttia toteutettavanaan Kivistön koulun kilpailualueella: korttelin 23184 tontti 3 vapaarahoitteiseen omistusasuntotuotantoon, korttelin 23186 tontit 1 ja 4 rahoitus- ja hallintamuodoltaan kilpailun voittajan päätettävissä olevaan asuntotuotantoon, joksi Fira Oy on esittänyt vapaarahoitteista omistusasuntotuotantoa, korttelin 23186 tontti 3 pitkän korkotuen asumisoikeusasuntotuotantoon ja korttelin 23186 tontti 2 pitkän korkotuen vuokra-asuntotuotantoon.

Saatuaan kaupunginhallituksen päätöksen tietoonsa Fira Oy on kirjeessään 27.6.2019 aikatauluttanut näiden viiden tontin toteutuksen seuraavasti:

- Tontti 23186/1 ja 23186/4 vapaa omistus, tonttivaraus 30.9.2020 asti, rakentaminen 8/2020 -12/2021
- Tontti 23186/2 ARA-vuokra, tonttivaraus 30.9.2020 asti, rakentaminen 4/2021 -6/2022
- Tontti 23186/3 ARA-ASO, tonttivaraus 30.6.2019 asti, haetaan 30.6.2021 asti, rakentaminen 9/2021 -11/2022
- Tontti 23184/3 vapaa omistus, tonttivaraus 30.6.2019, haetaan 30.6.2021 asti, rakentaminen 8/2022 -10/2023

Luonnollisesti uusimpien tonttivarausten tonteille rakennusten suunnitteluun rakennuslupineen vierähtää yksi vuosi.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.8.2019 § 19

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) kaupunki jatkaa korttelin 23183 tontin 3 ja korttelin 23184 tontin 3 tonttivarauksia 30.6.2021 asti
b) kaupunki voi yksipuolisesti keskeyttää tonttivarauksen, mikäli se katsoo, että suunnittelu ei johda kaupunki tyydyttävään tulokseen niin laadussa kuin myynti- ja pääomavuokrahinnassa, ja
c) kaupunki ei vastaa vahingoista, kuten suunnittelu- ja muista kuluista, jotka Fira Oy:lle saattaa aiheutua siitä, että kaupunki on yksipuolisesti keskeyttänyt tonttivarauksen.
d) kaupunki saa varausaikana luovuttaa tontit muuhun väliaikaiseen toimintaan siihen asti, kunnes Fira Oy ostaa tontit.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 14

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) kaupunki jatkaa korttelin 23183 tontin 3 ja korttelin 23184 tontin 3 tonttivarauksia 30.6.2021 asti,
b) kaupunki voi yksipuolisesti keskeyttää tonttivarauksen, mikäli se katsoo, että suunnittelu ei johda kaupunki tyydyttävään tulokseen niin laadussa kuin myynti- ja pääomavuokrahinnassa, ja
c) kaupunki ei vastaa vahingoista, kuten suunnittelu- ja muista kuluista, jotka Fira Oy:lle saattaa aiheutua siitä, että kaupunki on yksipuolisesti keskeyttänyt tonttivarauksen.
d) kaupunki saa varausaikana luovuttaa tontit muuhun väliaikaiseen toimintaan siihen asti, kunnes Fira Oy ostaa tontit.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Fira Oy:n kirje 27.6.2019
- Kivistön koulun alueen tonttivaraukset

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
projektijohtaja Gilbert Koskela, puh. 050 3121915, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

27.6.2019

Vantaan kaupunki
Gilbert Koskela
Kielotie 28
01300 Vantaa
gilbert.koskela@vantaa.fi

Viite: Sähköposti 25.6.2019 / Kivistön koulun tonttivaraukset

HAKEMUS TONTTIVARAUKSIEN JATKAMISEEN

Vantaan kaupunginhallitus on 10.10.2017 pitämässään kokouksessa varannut Fira Oy:lle Vantaan Kivistön koulun asemakaava-alueella pidetyn suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailun johdosta korttelin 23184 tontin 3 vapaarahoitteisena omistusasuntotuotantona toteutettavaksi sekä korttelin 23186 tontin 3 pitkän korkotuen asumisoikeusasuntotuotantona toteutettavaksi.

Alkuperäiset tonttivaraukset ovat voimassa 30.6.2019 saakka.

Tällä hakemuksella haemme näille tonttivarauksille jatkoa 30.6.2021 saakka.

Alueen hankkeet on tarkoitus käynnistää oheisen alustavan hankeaikataulun mukaisesti.

Yhteyshenkilö:

Timo Leivo
050 570 7608

Yhteistyöterveisin,

Vantaalla 27.6.2019

[redacted]

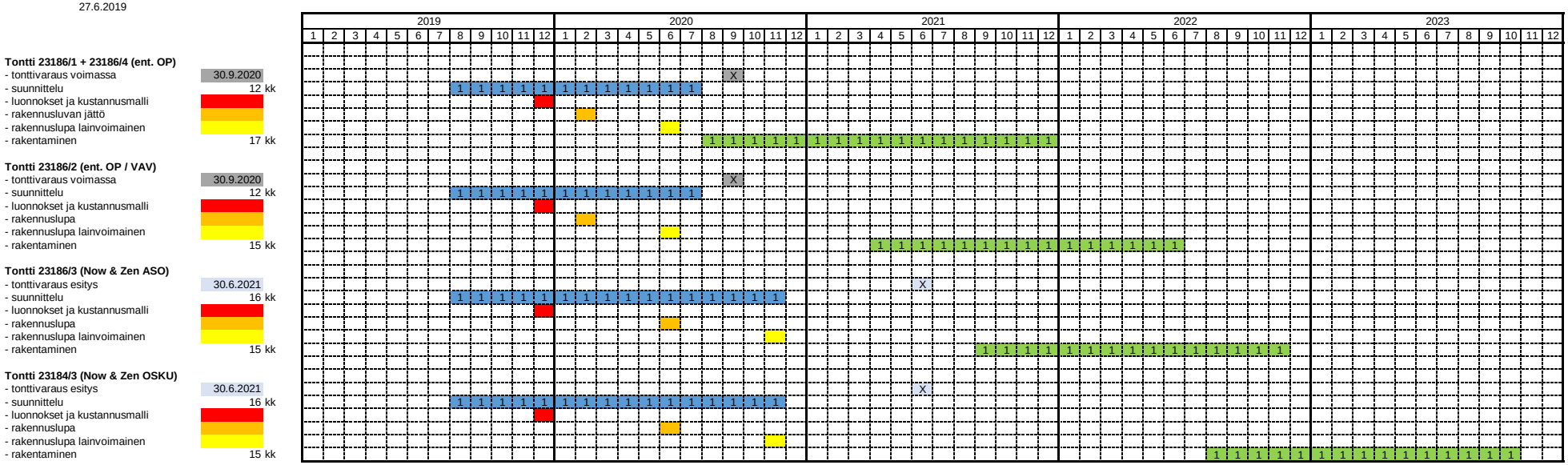
Timo Leivo, Fira Oy

Liitteet (1 kpl): Alustava hankeaikataulu

TEKNOBULEVARDI 3-5
01530 VANTAA
+358 20 198 4510
WWW.FIRA.FI

HANKEAIKATAULU: Fira Oy / Vantaan Kivistön koulun alue

27.6.2019



Kivistön koulun alue

Tonttivaraukset ja niiden muutokset

Kaupunkisuunnittelulautakunta 12.8.2019

Gilbert Koskela, projektijohtaja

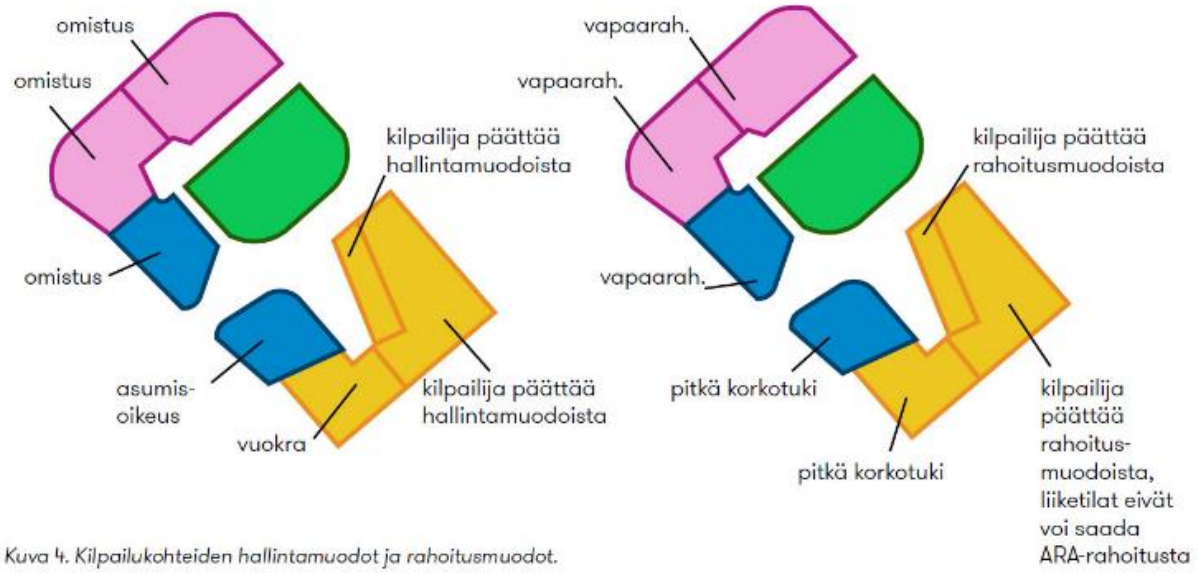
Kivistön koulun alue
Kilpailun tulos kh 10.10.2017 § 20

Kivistön koulun kilpailualueen toteutus

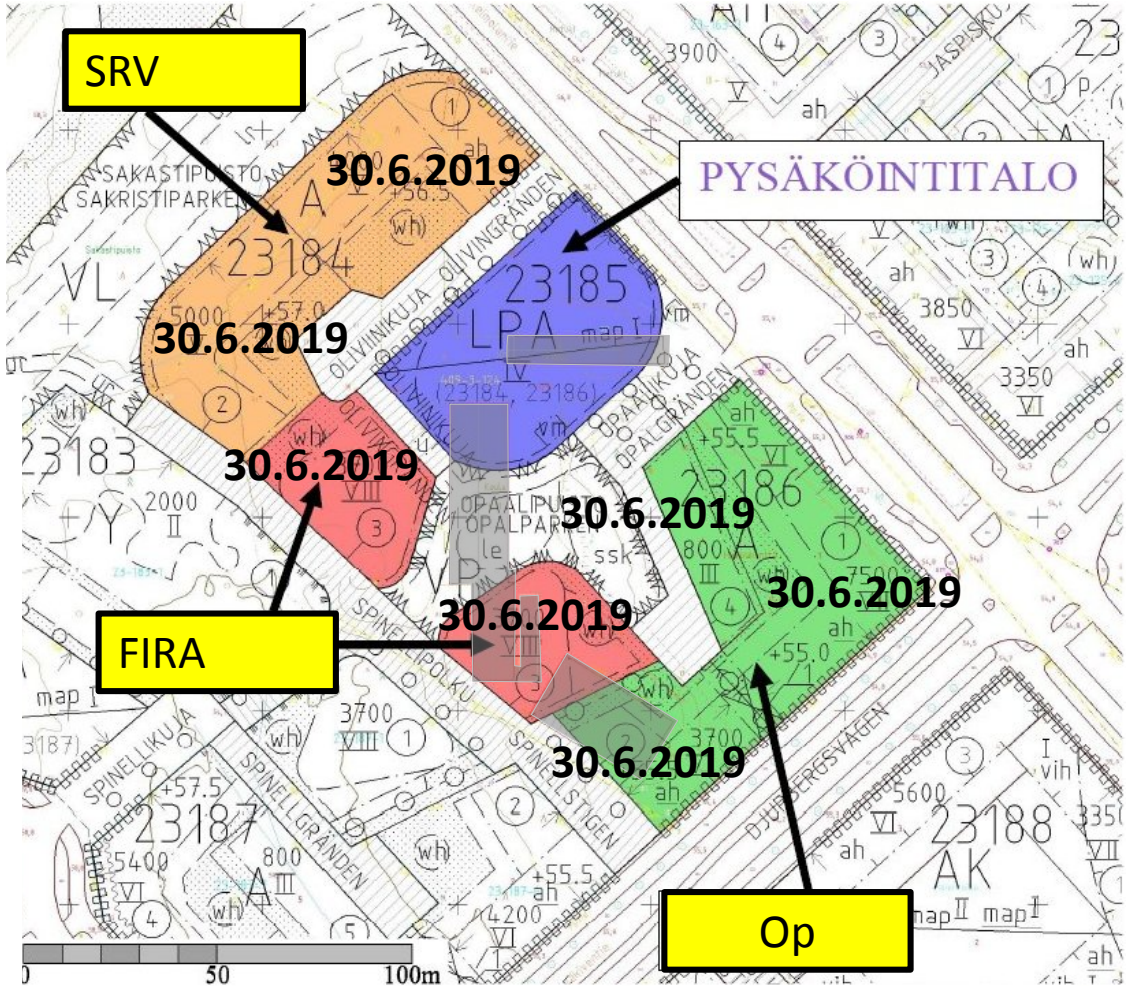
Asuinrakennusten kilpailu 16.12.2016-28.4.2017

Pysäköintitalon kilpailu 19.12.2017-20.4.2018

Kh 10.10.2017 § 20: tonttivaraukset voimassa 30.6.2019 asti



Kuva 4. Kilpailukohteiden hallintamuodot ja rahoitusmuodot.



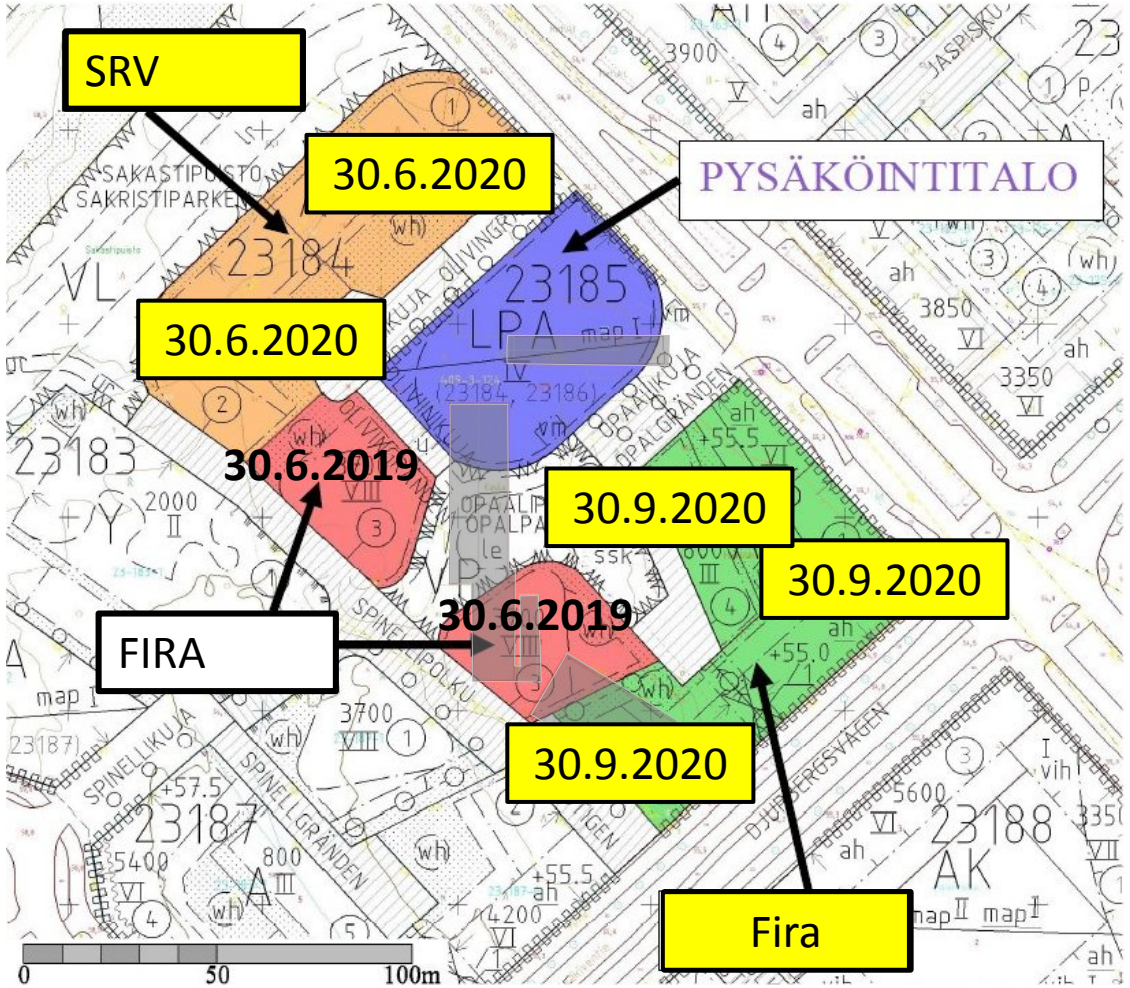
Kivistön koulun alue
Tonttivarausten jatkaminen

Tonttivarausten jatkaminen:

kh 21.1.2019 § 21: SRV:n tontti K23184 T2 30.6.2020 asti

kh 17.6.2019 § 29: SRV:n tontti K23184 T1 30.6.2020 asti

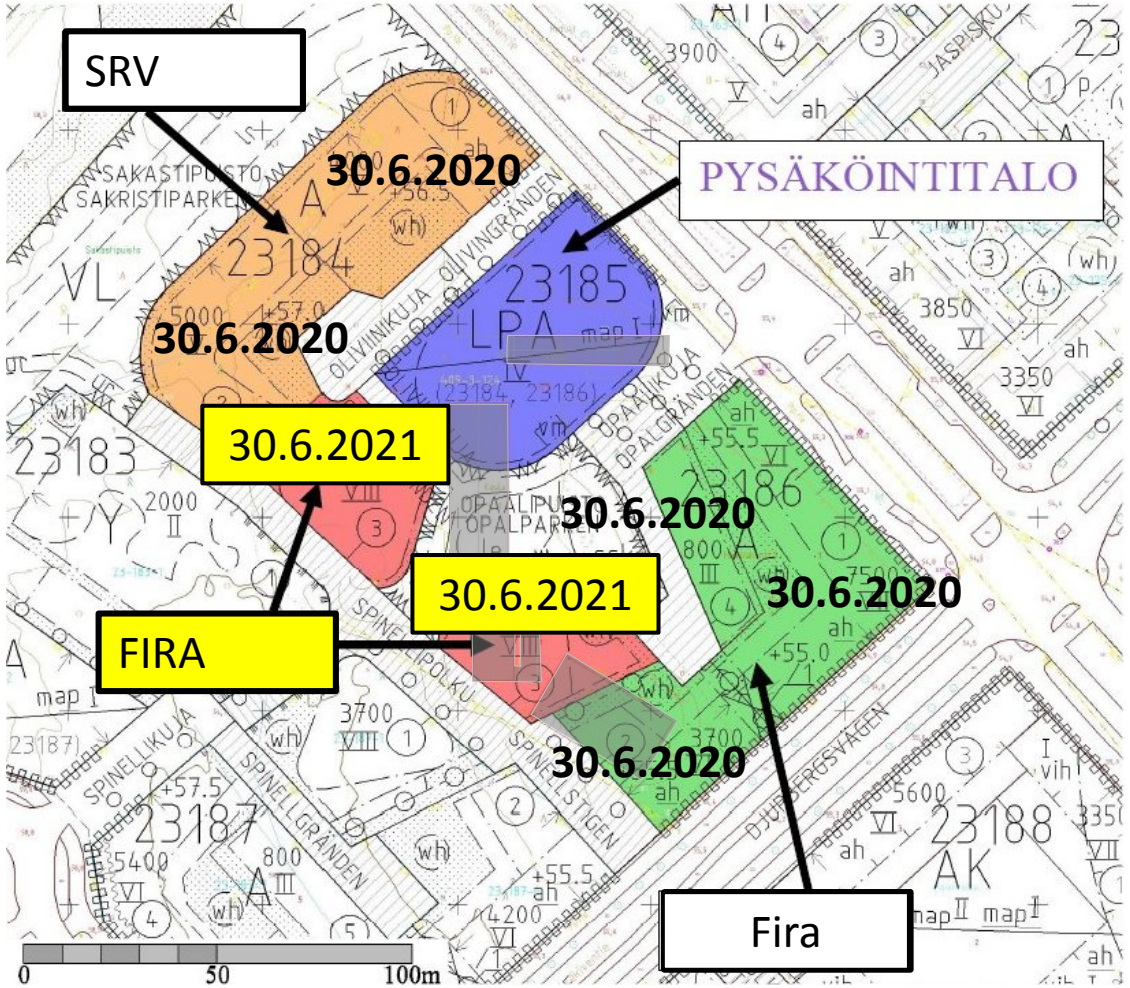
kh 17.6.2019 § 30: Fira Oy;n uudet tontit K23186 T1, T2 ja T4 30.9.2020 asti



Kivistön koulun alue
Tonttivarausten jatkaminen

Tonttivarausten jatkaminen:

Kala 12.8.2019 esitys: Fira Oy K23184 T3 ja K23186 T3 30.6.2021 asti



15 § **Asemakaava ja asemakaavamuutos 232500 sekä tonttijako, 23 Kivistö / Kivistöntähti**

VD/6754/10.02.04.00/2018
TLA/A-RK/SSA/V-PR/EHA/MKU

Kivistöntähden asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella mahdollistetaan monimuotoisten asuinkortteleiden, päiväkodin, kahden pysäköintilaitoksen, lähivirkistys- ja puistoalueiden sekä katualueiden toteuttaminen Kivistön aseman läheisyyteen. Asemakaavan sallima kokonaisrakennusoikeus on 73 150 k-m^2, josta asumisen osuus on 69 700 k-m^2.

Asemakaava koskee kortteleita 23204, 23205, 23206, 23207, 23208, 23209, 23210, 23211 ja 23212 sekä katu-, puisto- ja virkistysalueita, kaupunginosassa 23 Kivistö.

Asemakaavamuutos koskee virkistysaluetta muutettavassa asemakaavassa Kivistön keskusta-asuminen 5 (nro 231800), liikennealuetta muutettavassa asemakaavassa Kehärata (nro 701100) ja katualuetta muutettavassa asemakaavassa Kivistön keskusta-asuminen 2 (nro 231300) kaupunginosassa 23 Kivistö.

Tonttijako koskee kortteleita 23204, 23205, 23206, 23207, 23208, 23209, 23210, 23211 ja 23212 kaupunginosassa 23 Kivistö.

Alue sijaitsee Kivistön keskustassa, pääosin Kehäradan eteläpuolella. Suunnittelualue rajautuu luoteessa pääosin Kehärataan, lännessä AK-kortteleihin 23150 ja 23152 sekä katualueisiin ja koillisessa ja kaakossa asemakaavoittamattomaan alueeseen. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 7,9 ha.

Kaavan hakija
Vantaan kaupunki.

Maanomistus
Kaava-alueen pääasiallisena maanomistajana on Vantaan kaupunki. Kehäradan rautatiealueen omistaa Suomen valtio.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaavatyö on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Marja-Vantaan osayleiskaavassa (kaupunginvaltuusto 19.6.2006, lainvoimainen 9.7.2008) kaava-alue on määritelty tehokkaaksi asuntoalueeksi (A1), johon saa rakentaa ensisijaisesti asuinkerrostaloja. Alueella voidaan sallia asuinympäristöön soveltuvia työtiloja. Suunnittelualue sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 3 eli Lden 50 - 55 dB:n alueella, joka ei aseta rajoituksia asumisen suhteen.

Asemakaava
Asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella laajennetaan Kivistön keskustaa Kehäradan eteläpuolelle rakentamattomalle alueelle. Suunnittelualue on asemakaavoittamatonta aluetta lukuun ottamatta Kehäradan aluetta (LR), Kivistöntähden puistoa (VP) sekä Kvartsiraittia (katualue). Kaava mahdollistaa kahdeksan asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK), joissa kerrosluvut vaihtelevat viidestä kahdeksaan. Kortteleilla on yhteiset korttelipihat ja osalla ensimmäisen kerroksen asuinhuoneistoista on huoneistokohtaisia pihoja ja etupuutarhoja.
AK-kortteleihin osoitetaan rakennusoikeutta yhteensä 70 700 k-m^2, josta 1 000 k-m^2 on liiketilojen rakennusoikeutta. Kaavan mahdollistamat AK-kortteleihin sijoittuvat liiketilat ovat kooltaan 50 – 200 k-

m^2. Alueelle sijoittuu myös yksi yleisten rakennusten korttelialue (Y) uutta päiväkotia varten (rakennusoikeus 2 000 k-m^2) sekä kaksi pysäköintilaitosta (LPA), joiden yhteyteen sijoittuu myös liiketiloja yhteensä 450 k-m^2. Kaava-alueen pysäköinti keskitetään pysäköintilaitoksiin.

Alueelle tulee useita puisto- ja lähivirkistysalueita. Onnenkivenpuisto-niminen lähivirkistysalue on luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, koska se on osa liito-oravien kulkureittiä ja lisäksi puistossa on yksi säilytettävä lahokaviosammalen kasvupaikka. Onnenkivenpuisto on kokonaisuudessaan merkitty luo-merkinnällä (luo/1), joka edellyttää olemassa olevan puuston säilyttämistä ja tarvittaessa uuden puuston istuttamista liito-oravien tarvitseman latvusyhteyden turvaamiseksi. Säilytettävä lahokaviosammalen kasvupaikan ympäristö on myös merkitty omalla luo-merkinnällä (luo/2), jolla pyritään takaamaan kasvupaikan säilyminen alueella. Kaava-alueen keskellä sijaitsevalla Korukivenkallio-nimisellä lähivirkistysalueella säilytetään olemassa oleva kallioalue. Lisäksi kaava-alueeseen kuuluu kolme muuta puistoaluetta.

Alueelle tulee useita katualueita. Alue liittyy jo rakennettuun Kivistön keskustaan Kivistön puistokadun kautta. Alueen sisäiset kadut ovat pääosin pihakatuja. Kaava-alueeseen kuuluu myös tilavaraus Timanttisilta-nimiselle Kehäradan ylittävälle uudelle jalankulun ja pyöräilyn sillalle.

Osa asemakaavattoman alueen pohjoispuolella sijaitsevasta Kehäradan rautatiealueesta muutetaan jalankululle ja pyöräilylle varatuksi katualueeksi (Sporttilaituri), joka yhdistää Kivistön keskustan jo rakentuneet osat Onnenkivenpuistoon. Sporttilaiturille on mahdollista sijoittaa myös lähiliikuntavälineitä. Muutoin rautatiealuetta ja sen pohjoispuolelle sijoittuvaa olemassa olevaa Kvartsiraittia muutetaan niin, että alueille osoitetaan ohjeellinen tilavaraus eritasoristeykselle Timanttisillan toteutuksen mahdollistamiseksi.

Kivistöntähden vielä rakentamattomalla puistoalueella kaavamuutoksella muutetaan puistossa sijaitsevien kulkureittien sijainteja niin, että ne jatkuvat yhtenäisesti kaava-alueelle. Puiston läpi osoitetaan yksi jalankulun ja pyöräilyn katualue, mutta muuten puisto pysyy nykyisessä koossaan.

Suunnittelualue sijaitsee vain 250 – 550 metrin päässä Kivistön asemasta. Kaavaratkaisu tiivistää olevaa yhdyskuntarakennetta ja vastaa siltä osin kestävän kaupunkisuunnittelun tavoitteisiin. Resurssiviisauden tavoitteisiin vastataan keskitetyn pysäköinnin, vihertehokkuuden ja uusiutuvan energian määräyksillä. Hanke vastaa kaupunkistrategian tavoitteisiin kehittää asemanseutuja ja hyödyntää kaupungin omaa maavarantoa. Alue on kokonaan kaupungin omistuksessa, mikä mahdollistaa alueen kehittämisen pienemmissä osissa erilaisten kilpailutusten avulla ajantasaisiin vaatimuksiin perustuen. Kaava-alueelle on laadittu taiteen konsepti, joka on liitetty osaksi asemakaavan selostusta.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 24.9.2018.

MRL 62 §:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin 8 kappaletta. Mielipiteitä saatiin Museovirastolta, Fingrid Oyj:ltä, Finavia Oyj:ltä, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY:ltä, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL:ltä, Vantaan kaupunginmuseolta, Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistykseltä sekä yhteisesti Vantaan Energia Oy:ltä ja Vantaan Energia sähköverkot Oy:ltä. Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä ja vastineet niihin on selostettu asemakaavaselostuksessa.

Kivistöntähden asemakaavan valmisteluaineistoa esiteltiin kaavakävelyllä 9.10.2018 sekä Kivistön alueen yleisötilaisuuksissa 14.11.2018, 6.3.2019 ja 18.6.2019.

Viranomaisneuvottelu
MRL 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu on pidetty 11.12.2018 Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Neuvottelussa päätettiin, että Kivistöntähden kaava-alueelle sijoittuvien lahokaviosammalen kasvupaikkojen osalta kaupunki hakee Uudenmaan ELY-keskukselta esiintymän siirtolupaa. Vantaan kaupunki on hakenut (hakemus jätetty 20.5.2019) luonnonsuojelulain 48 § 2 momentin mukaista lupaa saada poiketa 42 § 1 momentin tarkoittaman rauhoitetun kasvilajin 42 § 2 momentin mukaista rauhoitusmääräystä siirtämällä yhtä lukuun ottamatta kaikki kaava-alueelle sijoittuvat lahokaviosammalen kasvupaikat Linnametsän ja Tyttömäenmetsän alueille.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Asemakaavatyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaavatyö kohdistuu lähes kokonaan Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa uutta asuntokerrosalaa 69 700 k-m^2 eli asuntoja noin 1 500 – 1 600 uudelle asukkaalle.

Sopimus
Asemakaavaan ei liity toteuttamissopimusta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.8.2019 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.8.2019 päivätty asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 232500 sekä tonttijakoehdotus, 23 Kivistö / Kivistöntähti
b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Merkittiin, että talous- ja hallintojohtaja Jonna Hohti poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsen Hanna Valtanen esitti asian palauttamista valmisteluun. Jäsen Sveta Silvennoinen-Hiisku kannatti esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: He, jotka kannattavat jäsen Valtasen esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 3 jaa-ääntä (Mäkelä, Silvennoinen-Hiisku, Valtanen) ja 13 ei-ääntä (Eklund, Forsberg, Kivimäki, Kurki, Kärki, Lehmuskallio, Lind, Merelä, Nguyen, Pajula, Räsänen, Åstrand, Ala-Kapee-Hakulinen). Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

———

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 15

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.8.2019 päivätty asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 232500 sekä tonttijakoehdotus, 23 Kivistö / Kivistöntähti
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostus 19.8.2019

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Anna-Riitta Kujala, puh. 050 302 8799
asemakaava-arkkitehti Sonja Sahlsten, puh. 050 312 4370
asemakaava-arkkitehti Veli-Pekka Ristimäki, puh. 043 825 0515
maisema-arkkitehti Eija Hasu, puh. 050 302 9427
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

232500 KIVISTÖNTÄHTI

KIVISTÖ



MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 19.8.2019 päivättyä asemakaavakarttaa nro 232500. Kaavoitus on tullut vireille 24.9.2018.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava koskee kortteleita 23204, 23205, 23206, 23207, 23208, 23209, 23210, 23211 ja 23212 sekä katu-, puisto- ja virkistysalueita kaupunginosassa 23, Kivistö.

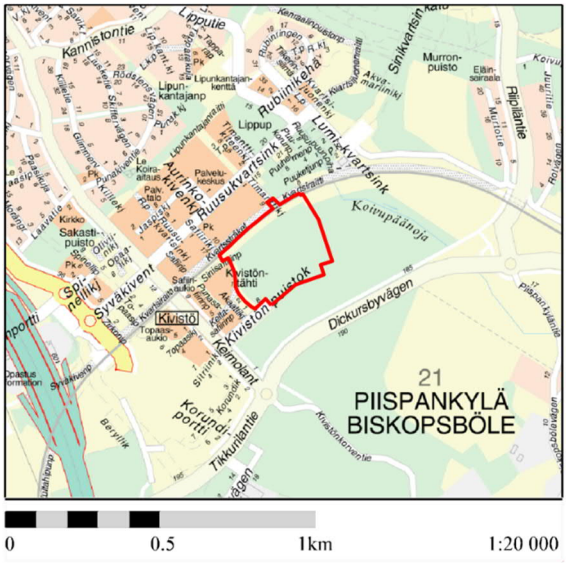
Asemakaavan muutos koskee virkistysaluetta muutettavassa asemakaavassa Kivistön keskusta-asuminen 5 (nro 231800), liikennealuetta muutettavassa asemakaavassa Kehärata (nro 701100) ja katualuetta muutettavassa asemakaavassa Kivistön keskusta-asuminen 2 (nro 231300) kaupunginosassa 23, Kivistö.

Tonttijako koskee kortteleita 23204, 23205, 23206, 23207, 23208, 23209, 23210, 23211 ja 23212 kaupunginosassa 23, Kivistö.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella mahdollistetaan monimuotoisten asuinkortteleiden, päiväkodin, kahden pysäköintilaitoksen, lähivirkistys- ja puistoalueiden sekä katualueiden toteuttaminen Kivistön aseman läheisyyteen. Asemakaavan sallima kokonaisrakennusoikeus on 73 150 k-m^2, josta asumisen osuus on 69 700 k-m^2.

Kaavan laatijat:
asemakaava-arkkitehdit Sonja Sahlsten ja Veli-Pekka Ristimäki, maisema-arkkitehti Eija Hasu / Kivistön asemakaavayksikkö
Puhelin: 050 312 4370 (Sahlsten) / 050 302 9427 (Hasu) / 043 825 0515 (Ristimäki)
Sähköposti: etunimi.sukunimi@vantaa.fi

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa, pääosin Kehäradan eteläpuolella. Suunnittelualue rajautuu pääosin Kehärataan, Kivistöntähti -nimiseen puistoalueeseen sekä asemakaavoittamattomaan alueeseen. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 7,8 ha.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen laatimista on hakenut Vantaan kaupunki.
- Kaavatyö on otettu valmisteluun aluearkkitehdin päätöksellä kaavoituksen työohjelman ulkopuolelta. Kaavatyö on ollut ensimmäisen kerran kaavoituksen työohjelmassa vuonna 2019 (nro 232500).
- Kaavoitus tuli vireille 24.9.2018.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 26.10.2018 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 8 kappaletta.
- Asemakaavan valmisteluaineistoa esiteltiin kaavakävelyllä 9.10.2018 sekä Kivistön asemakaavoituksen yleisötilaisuuksissa 14.11.2018, 6.3.2019 ja 18.6.2019.
- Viranomaisneuvottelu lahokaviosammalista pidettiin ELY-keskuksen kanssa 11.12.2018
- Vantaan kaupunki on hakenut 20.5.2019 Uudenmaan ELY-keskukselta lupaa kaava-alueen lahokaviosammalien siirtämiseksi

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 6
2. Lähtökohdat ... 9
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 9
2.2 Suunnittelutilanne ... 19
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet ... 24
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo ... 24
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö ... 24
3.3. Asemakaavan tavoitteet ... 28
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ... 30
4. Asemakaavan kuvaus ... 37
4.1 Kaavan rakenne ... 37
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 38
4.3 Aluevaraukset ... 39
4.4 Kaavan vaikutukset ... 48
4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 57
4.6 Nimistö ... 60
5. Asemakaavan toteutus ... 62
6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 65
7. Asemakaavan seurantalomake ... 67
8. Asemakaavakartta ja –määräykset ... 69
9. Muu suunnitelma-aineisto ... 80

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

Liite 1: Havainnekuvia viitesuunnitelmasta
Liite 2: Vesihuollon esisuunnitelma, luonnos 14.6.2019
Liite 3: Katuympäristöpiirustus, luonnos 14.6.2019
Liite 4: Liikennesuunnitelma, luonnos 14.6.2019
Liite 5: Ajouratarkastelut tikaspuomiautolla ja 12 m kuorma-autolla, luonnos 14.6.2019
Liite 6: Katupoikkileikkaukset, luonnos 14.6.2019
Liite 7: Timanttisillan suunnitelmakuvia, luonnos 11.6.2019
Liite 8: Mallipihasuunnitelmat kortteleista 23206 ja 23210 ja vihertehokkuuden laskelmat
Liite 9: Kaukolämpöverkon luonnoskaavio
Liite 10: Putkijätejärjestelmän luonnoskaavio
Liite 11: Taiteen konsepti

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

Kivistön tähden asemakaavoitukseen liittyvät selvitykset

- Kivistöntähden asemakaava-alueen katujen ja puistojen yleissuunnitelma (WSP Finland Oy, luonnos 14.6.2019)
- Kivistöntähden asemakaava-alueen meluselvitys (Promethor Oy, 29.7.2019)
- Puu-Kivistön kevyen liikenteen sillan [Timanttisilta] yleissuunnitelma (WSP Finland Oy, luonnos 11.6.2019)
- Kivistöntähden kaava-alueen tärinäarviointi (WSP Finland Oy, 23.11.2018)
- Kivistöntähden KEKO-laskennan tuloskortti (30.7.2019)
- Hakemus poikkeamiseksi lahokaviosammalen rauhoitusmääräyksistä Kivistön tähden asemakaava-alueella Vantaan Kivistössä (Vantaan kaupunki, 20.5.2019)

Kivistön (ent. Marja-Vantaan) keskustaan liittyvät selvitykset ja suunnitelmat

- Kivistön keskustan kaavarunkoluonnos (Vantaan kaupunki, 20.8.2018)
- Design Manual (WSP Group Finland Oy, 2011)
- Marja-Vantaan ydinkeskustan asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos nro 230600 selvityksineen ja liitteineen, erityisesti meluselvitys (2010 WSP Group Finland, 19.5.2010 FCG Oy, Melukateselvitys), taloudellisten ja sosiaalisten vaikutusten arvioinnit
- Marja-Vantaan keskustan maisemasuunnitelma (Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, 2010, päivitetty 2011)
- Marja-Vantaan keskusta-alueen tarkennettu hulevesisuunnitelma (FCG Oy, 2010)
- Marja-Vantaan pyöräilykaupunkiselvitys (Strafica, Motiva, 2010)
- Marja-Vantaan maiseman ja virkistyskäytön yleissuunnitelma (FCG Oy, 2009)
- Marja-Vantaan osayleiskaavan hulevesien hallintasuunnitelma (FCG Planeko Oy, 2009)
- Marja-Vantaan keskusta-asumisen ideakilpailu, Kansainvälinen kutsukilpailu, (SAFA ja Vantaan kaupunki, 2007 – 2008)
- Marja-Vantaan osayleiskaava (KV 2006) selvityksineen (Vantaan kaupunki, 2006)

Luontoselvitykset

- Myyrmäen, Kivistön ja Ylästön liito-oravaselvitys (Ramboll Finland Oy, 2016) sekä Kivistön keskustan liito-oravaseurannat (Ramboll Finland Oy, 2017, 2018, 2019)
- Kivistön lahokaviosammalselvitys (Olli Manninen 2019, julkaisematon)
- Kivistön lahokaviosammaleen luontokartoitus (Olli Manninen 2017, julkaisematon)
- Uudenmaan lahokaviosammalien luokittelu ja priorisointi (Uudenmaan ELY-keskus, 30.4.2019, julkaisematon)
- Marja-Vantaan alueen matelija- ja sammakkoeläinselvitys (Faunatica Oy, 2011)
- Marja-Vantaan lepakkokartoitus (Faunatica Oy, 2009)
- Vantaan Marjaradan rakentamisen luontoselvitys (Ympäristötutkimus Oy Metsätähti 2003)

Muut suunnitelmat ja selvitykset

- Kivistön kaavarunkotyön liikenneselvitys, (WSP Finland, 8.6.2018)
- Vihertehokkuus Vantaalla, esite (Vantaan kaupunki, 2018)
- Kivistön suuralueen visio 2042 (Vantaan kaupunki, 2017)
- Vantaan hulevesiohjelma (Vantaan kaupunki, 2009)

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella laajennetaan Kivistön keskustaa Kehäradan eteläpuolelle rakentamattomalle alueelle. Suunnittelualue on asemakaavoittamatonta aluetta lukuun ottamatta Kehäradan aluetta (LR), Kivistöntähden puistoa (VP) sekä Kvartsiraittia (katualue). Kaava mahdollistaa kahdeksan asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK), joissa kerrosluvut vaihtelevat viidestä kahdeksaan. Kortteleilla on yhteiset korttelipihat ja osalla maantasokerroksen asuinhuoneistoista on huoneistokohtaisia pihoja ja etupuutarhoja.

AK-kortteleihin osoitetaan rakennusoikeutta yhteensä 70 700 k-m^2, josta 1 000 k-m^2 on liiketilojen rakennusoikeutta. Kaavan mahdollistamat AK-kortteleihin sijoittuvat liiketilat ovat kooltaan 50 – 200 k-m^2. Alueelle sijoittuu myös yksi yleisten rakennusten korttelialue (Y) uutta päiväkotia varten (rakennusoikeus 2 000 k-m^2) sekä kaksi pysäköintilaitosta (LPA), joiden yhteyteen sijoittuu myös liiketiloja yhteensä 450 k-m^2. Kaava-alueen pysäköinti keskitetään pysäköintilaitoksiin.

Alueelle tulee useita puisto- ja lähivirkistysalueita. Onnenkivenpuisto-niminen lähivirkistysalue on luonnonmonimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, koska se on osa liito-oravien kulkureittiä ja lisäksi puistossa on yksi säilytettävä lahokaviosammalen kasvupaikka. Onnenkivenpuisto on kokonaisuudessaan merkitty luo-merkinnällä (luo/1), joka edellyttää olemassa olevan puuston säilyttämistä ja tarvittaessa uuden puuston istuttamista liito-oravien tarvitseman latvusyhteyden turvaamiseksi. Säilytettävä lahokaviosammalen kasvupaikan ympäristö on myös merkitty omalla luo-merkinnällä (luo/2), jolla pyritään takaamaan kasvupaikan säilyminen alueella. Kaava-alueen keskellä sijaitsevalla Korukivenkallio-nimisellä lähivirkistysalueella säilytetään olemassa oleva kallioalue. Lisäksi kaava-alueeseen kuuluu kolme muuta puistoaluetta.

Alueelle tulee useita katualueita. Alue liittyy jo rakennettuun Kivistön keskustaan Kivistön puistokadun kautta. Alueen sisäiset kadut ovat pääosin pihakatuja. Kaava-alueeseen kuuluu tilavaraus Timanttisilta-nimiselle Kehäradan ylittävälle uudelle jalankulun ja pyöräilyn sillalle.

Osa asemakaavattoman alueen pohjoispuolella sijaitsevasta Kehäradan rautatiealueesta muutetaan jalankululle ja pyöräilylle varatuksi katualueeksi (Sporttilaituri), joka yhdistää Kivistön keskustan jo rakentuneet osat Onnenkivenpuistoon. Sporttilaiturille on mahdollista sijoittaa myös lähiliikuntavälineitä, istutuksia ja oleskelu- ja katukalusteita. Muutoin rautatiealuetta ja sen pohjoispuolelle sijoittuvaa olemassa olevaa Kvartsiraittia muutetaan niin, että alueille osoitetaan ohjeellinen tilavaraus eritasoristeykselle Timanttisillan toteutuksen mahdollistamiseksi.

Kivistöntähden vielä rakentamattomalla puistoalueella kaavamuutoksella muutetaan puistossa sijaitsevien kulkureittien sijainteja niin, että ne jatkuvat yhtenäisesti kaava-alueelle. Puiston läpi osoitetaan yksi jalankulun ja pyöräilyn katualue, mutta muuten puisto pysyy nykyisessä koossaan.

Suunnittelualue sijaitsee vain 250 – 550 metrin päässä Kivistön asemasta. Kaavaratkaisu tiivistää olevaa yhdyskuntarakennetta ja vastaa siltä osin kestävän kaupunkisuunnittelun tavoitteisiin. Resurssiviisauden tavoitteisiin vastataan keskitetyn pysäköinnin, vihertehokkuuden ja uusiutuvan energian määräyksillä. Hanke vastaa kaupunkistrategian tavoitteisiin kehittää asemanseutuja ja hyödyntää kaupungin omaa maavarantoa. Alue on kokonaan kaupungin omistuksessa, mikä mahdollistaa alueen kehittämisen pienemmissä osissa erilaisten kilpailutusten avulla ajantasaisiin vaatimuksiin perustuen. Kaava-alueelle on laadittu taiteen konsepti, joka on liitetty osaksi asemakaavan selostusta.



Näkymä Serpentiinikivenpuistosta kohti korttelia 23205.



Näkymä Sinisafiirinpolkua pitkin kohti korttelia 23204. Oikealla näkyy korttelin 23207 piharakennus kasvihuoneineen ja vasemmalla Korukivenkallion lähivirkistysalue.



Näkymä Sinisafiirinpolun ja Serpentiinikivenkadun risteyksen liiketilaan. Taustalla näkyy Onnenkivenpuisto.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella. Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Kehärataan, lännessä Kivistöntähden puistoalueen länsireunaan ja idässä sekä etelässä asemakaavoittamattomiin alueisiin. Koko suunnittelualue sijaitsee 200 – 600 metrin etäisyydellä Kivistön juna-asemasta. Alueen pinta-ala on noin 7,8 hehtaaria. Suunnittelualue on pääosin rakentamatonta sekametsää. Suunnittelualue sisältää Kehäradan rautatiealuetta sekä osan Kvartsiraitin jalankululle ja pyöräilylle varattua katualuetta.



ILMAKUVA

Kuvassa on punaisella katkoviivalla suunnittelualueen alustava rajaus vuoden 2017 ortoilmakuvan päällä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Vantaanjokilaakson savitasangon vaihettumisvyöhykkeelle ja on luonteeltaan metsäinen ja voimakkaan sulkeutunut. Alue on Pitäjänkartan 1933 mukaan ollut sekapuustoista metsää. Ilmakuva vuodelta 1976 kertoo osassa suunnittelualuetta tehdyn metsänhakkuuta, sittemmin alue on metsittynyt uudestaan tiheäkasvuiseksi sekametsäksi.

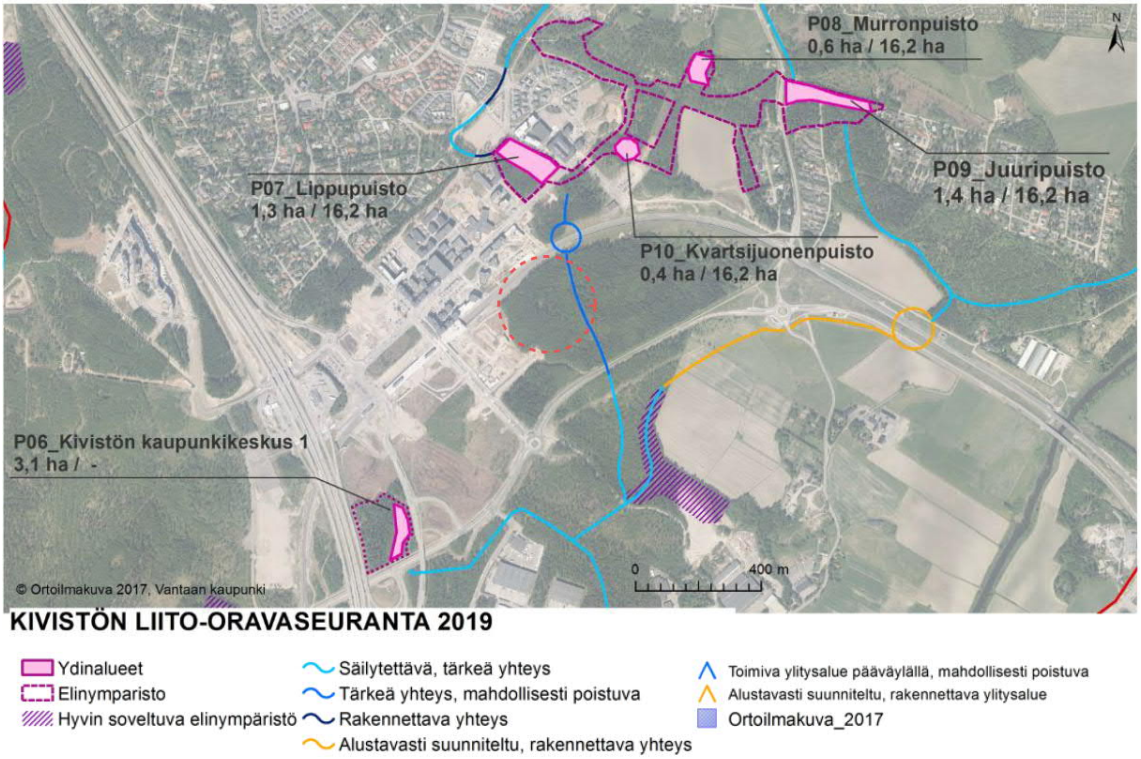
Suunnittelualue rajautuu maisemallisesti pohjoisesta Kehäradan linjauksen rajaamana, eteläpuolella Tikkurilantie luo rajan kuitenkin siten, että suunnittelualueen ja Tikkurilantien väliin jää kaavan toteutuessakin tiheäpuustoinen alue tulevaisuudessa keskustakortteleiksi asemakaavoitettavaksi. Lännessä Keimolantieltä raottuu näkymä alueelle Kivistön puistokadun avaamana. Näkymä korostuu topografian kautta: alue laskee hienovaraisesti kohti Vantaanjoen laaksoaluetta.

Luonnon monimuotoisuus

Alue on toistaiseksi lähes kokonaan rakentamatonta sekametsää. Alueelta on löydetty lahokaviosammalia ja se on tunnistettu osa liito-oravien elinympäristöverkostoa.

Liito-oravat

Kivistön keskustan alueella tehdyissä vuosittaisissa liito-oravaseurannoissa (2016 – 2019) alueella ei ole tehty varsinaisia liito-oravahavaintoja, mutta Myyrmäen-Kivistön-Ylästön liito-oravaselvityksessä (Ramboll Oy, 2017) alue on tunnistettu osaksi liito-oravien elinympäristöverkostoa Kivistön keskustan alueella. Kaava-alueen poikki pohjois-eteläsuuntaisesti on osoitettu liito-oravien yhteys, joka yhdistää Kehäradan pohjoispuolella sijaitsevat liito-oravien elinpiirit Tikkurilantien eteläpuolella sijaitseviin elinpiireihin. Kaava-alueen koillisnurkassa on myös ainut tunnistettu toimiva liito-oravien Kehäradan ylityspaikka Kivistön alueella.



Liito-oravien elinpiirit ja yhteydet Kivistön keskustan alueella. Kivistön liito-oravaseuranta 2019, Ramboll Oy, 06/2019. Kaava-alueen sijainti on merkitty punaisella katkoviivalla.

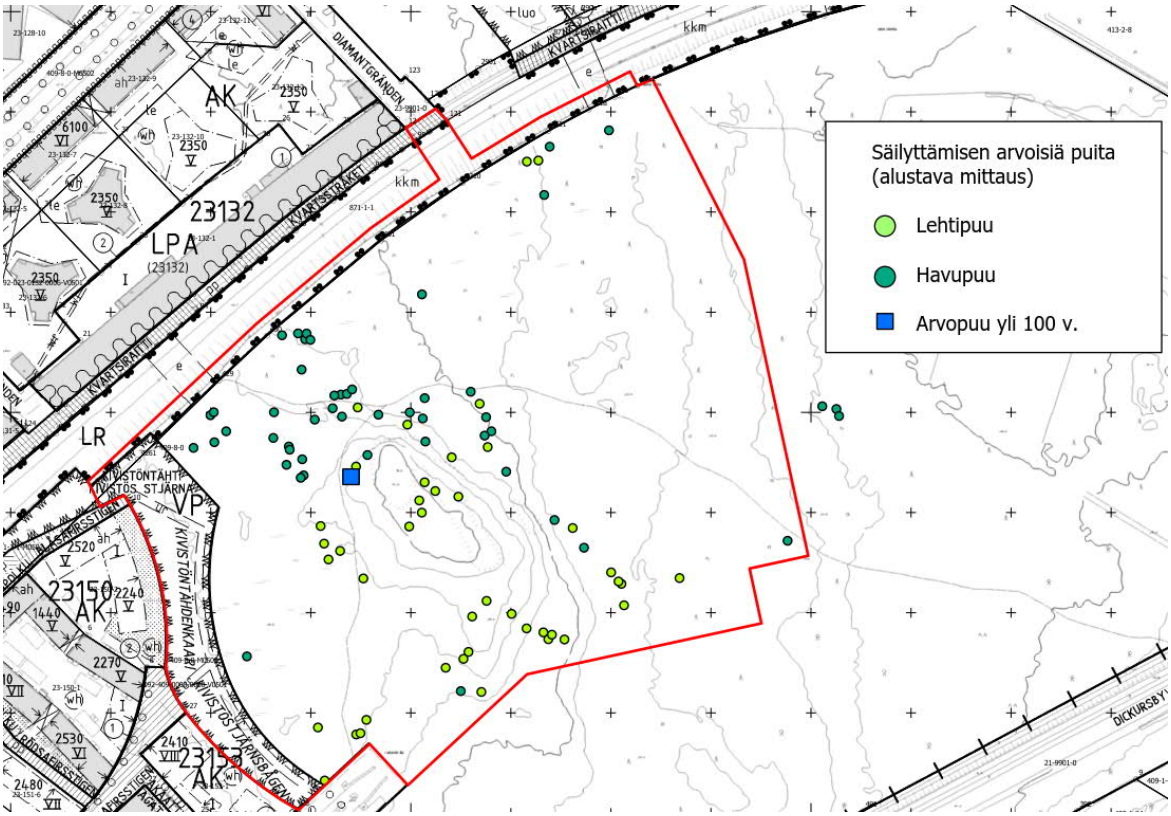
Puusto

Kaava-alueen ja sen lähiympäristön puuston laatua on selvitetty laserkeilausaineiston ja maastokäyntien avulla. Laserkeilausaineiston avulla arvioitiin erityisesti sitä, miten alueen poikki kulkeva pohjois-eteläsuuntainen liito-oravayhteys voitaisiin linjata. Aineiston perusteella suurin osa alueen puustosta on 10 – 30 m korkeaa. Vain paikoin puusto on alle 10 m korkeata, joten latvusyhteys koko alueella on hyvä liito-oravien liikkumisen turvaamiseksi. Tikkurilantien eteläpuolella on myös pääosin melko korkeaa puustoa, joten myös tien ylitys onnistunee useasta eri kohdasta.

Syksyllä 2018 alueelle tehtiin useita maastokäyntejä, joissa arvioitiin kaava-alueen puuston kuntoa ja säilyttämisen edellytyksiä. Kaava-alueen metsää ei juurikaan ole hoidettu ja se on pääosin melko tiheää kuusikkoa tai sekametsää, jonka arvioitiin olevan melko huonokuntoista. Kaava-alueelta löytyi yksi arvopuuksi luokiteltava, yli 100-vuotias mänty. Lisäksi alueelta löydettiin joitakin hyväkuntoisia mäntyjä ja haapoja, joilla arvioitiin olevan hyvät edellytykset säilyä, vaikka ympäröivää metsää kaadettaisiinkin.



Laserkeilausaineistoon perustuva puustokartoitus (aineisto vuodelta 2017).



Syksyllä 2018 tehtyihin maastokäynteihin perustuvan puustokartoituksen perusteella hyvälaatuiset säilyttämisen arvoiset puut.

Lahokaviosammal

Suunnittelualueella on melko paljon lahopuuta ja lahokaviosammalelle soveltuvaa maapuuta. Alueelta on tehty vuosina 2017 ja 2018 tehdyissä lahokaviosammalkartoituksissa (Manninen 2017, 2019) useita lahokaviosammalhavaintoja. Koko Kehäradan eteläpuolelle sijoittuvalta metsäalueella (pinta-ala kokonaisuudessaan noin 20 ha, josta kaava-alue noin 7 ha) löytyi vuoden 2017 kartoituksessa yhdeksän lahokaviosammalrunkoa ja vuoden 2018 kartoituksessa 14 uutta esiintymärunkoa. Vuoden 2018 kartoituksessa ei tunnistettu varmuudella yhtään vuoden 2017 kartoituksessa havaittua kasvupaikkaa.

Yhtä lukuun ottamatta kaikkien kaava-alueelle sijoittuvien lahokaviosammalen kasvupaikkojen (vuoden 2017 ja 2018 kartoitukset) siirtämiseksi on haettu Uudenmaan ELY-keskukselta lupaa yhdyskuntarakenteellisista syistä. Yksi kaava-alueelle sijoittuva kasvupaikka on suunniteltu säilytettävän lahokaviosammalen suojelun ja seurannan pilottikohteena rakennetussa ympäristössä.

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alue kuuluu Koivupäänojan valuma-alueeseen. Alue on nykyisin metsäinen alue viereisiä katuja lukuun ottamatta. Ennen junaradan rakentamista alueen halki virtasi Koivupäänoja pohjoisesta etelään. Kehäradan rakentamisen seurauksena vesien luonnollinen reitti kuitenkin katkesi ja pohjoisesta virtaavat vedet johdetaan nykyään hulevesiviemäreissä Murronpuiston viivytysaltaaseen. Murronpuistosta vedet jatkavat matkaa hulevesiviemärissä idän suuntaan, päätyen Ruusumäentien pohjoispuolella Koivupäänojaan. Koivupäänoja virtaa siitä edelleen kohti itää laskien vedet Vantaanjokeen.

Kaava-alue ei sijaitse pohjavesialueella.

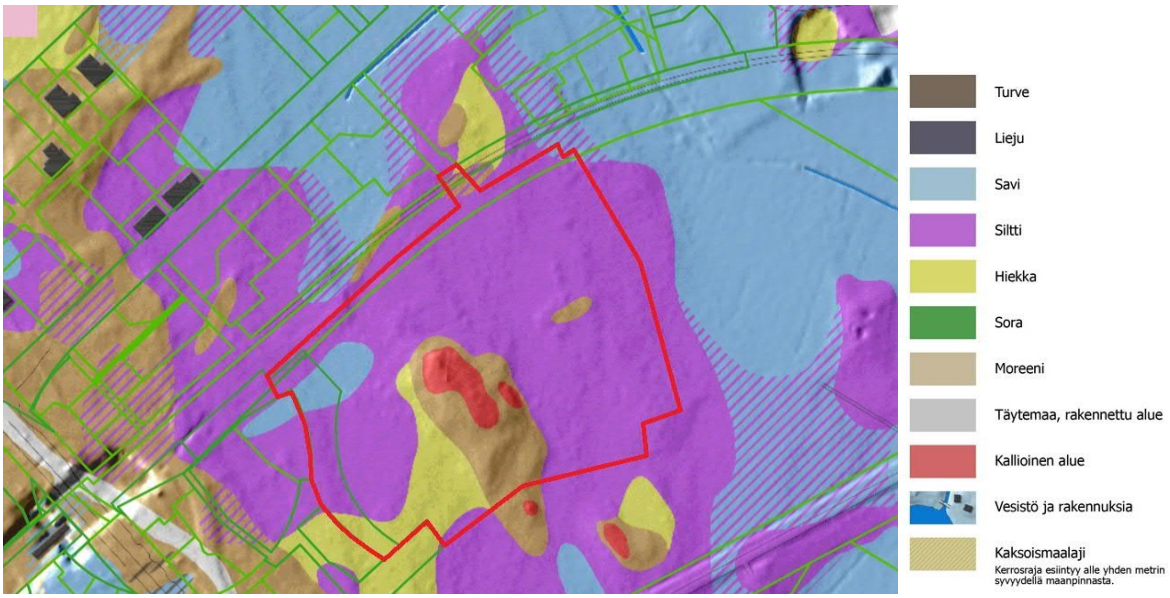
Maaperä

Pohjakartan mukaan alueen maanpinta vaihtelee tasovälillä +42…+51 m.

Maaperäkartan mukaan kaava-alueen maaperä on vaihtelevaa: pohjois-/länsiosassa on silttiä ja länsinurkassa myös savea. Alueen keskellä on moreenia ja osin kallion pinta on hyvin lähellä maanpintaa (avokallio).

Kaava-alueella on tehty pohjatutkimuksena painokairauksia, otettu maanäytteet kolmesta pisteestä ja asennettu yksi pohjaveden mittausputki. Maanpinta on kaava-alueen kairauspisteissä noin tasovälillä +43…+47. Pohjatutkimusten mukaan ohuen pintamaan (humus/täyttö) alla on n. 1 – 14 m kerros hiekkaa ja/tai silttistä hiekkaa. Hiekan alla on kallion pintaa päällystävä moreeni. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon n. 2 – 15 m syvyydellä maanpinnasta.

Kehäradan rakentaminen on alentanut alueen pohjavedenpinnan tasoa. Alueella sijaitsevassa pohjaveden havaintoputkessa pohjavesi on vaihdellut 2011 – 2014 välillä noin tasovälillä +36.30…+39.49 eli noin 2 – 6 metrin syvyydellä mittauspisteen maanpinnasta.



Maalajikartta. Kaava-alueen sijainti esitetty punaisella viivalla.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Liikennöitävät alueet ja kunnallistekniset rakenteet voidaan pääsääntöisesti rakentaa maanvaraisina. Junaliikenteestä aiheutuva tärinä ja runkomelu tulee huomioida suunniteltaessa rakentamista lähelle junarataa. Rakentamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Asuminen

Kaava-alue on täysin rakentamatonta aluetta, eikä alueella ole asuntoja.

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa sekä sosiaalinen ympäristö

Kivistön kaupunginosassa asuu noin 7 500 asukasta ja kilometrin säteellä Kivistön asemasta asukkaita on noin 5 000 (seuturuutu.hsy.fi, 21.1.2019 tilanne). Kivistön keskusta-alue on Vantaan nopeimmin kasvavia alueita. Vuosien 2014 – 2018 välisenä aikana Vantaan juna-asemien

läheisyyteen on valmistunut 10 400 uutta asuntoa, joista kolmasosa on valmistunut kilometrin säteelle Kivistön asemasta. Tämä on suurin määrä Vantaan kaikista asemanseuduista. Seuraavan kymmenen vuoden aikana Kivistöön on Vantaan asuntorakentamisennusteen mukaan mahdollista rakentaa yli 7 300 asuntoa.

Kivistön asemasta korkeintaan 1 000 metrin etäisyydellä asuvista puolet on 19 – 34 -vuotiaita (runsaat 2 400 asukasta), tätä nuorempia viidennes (runsaat 850 asukasta), 35 – 64 -vuotiaita 29 % (miltei 1 500 asukasta) ja yli 65-vuotiaita vain 5 % eli runsaat 250 asukasta. Kivistön keskustan kehitystä leimaakin nuoret aikuiset ja perheet, ja päivähoito- ja koulupalveluille on laaja kysyntä. Vaikka ikääntyviä Kivistön keskustassa on suhteellisesti vähän, kiinnostavat seniori-ikäisten palvelut Kivistön keskustaan tukeutuvien vanhojen pientaloalueiden asukkaita.

Vantaalla toteutetun Kehäradan asemien ympäristöjen muuttoliike -tutkimuksen (Sinkko 2017, julkaisematon) mukaan keskimääräistä useampi Kivistön keskustaan muuttaneista on muuttanut alueelle Vantaan ulkopuolelta. Tämä vaikuttaa hyvinvoinnin taustatekijöihin kuten juurtumiseen, ihmissuhteisiin ja yhteisöllisyyteen. Vastaavasti Kivistön asemanseudulta pois muuttavat suuntaavat keskimääräistä useammin Vantaan rajojen ulkopuolelle. Kivistön keskusta-asumisessa tärkeää on kehittää keinoja, joilla edesautetaan alueelle juurtumista, yhteisöllisyyttä sekä elinkaariasumisen mahdollisuutta.

Yhdyskuntarakenne, palvelut ja työpaikat

Suunnittelualueelta on noin 250 – 550 metriä Kivistön asemalle, jonne suunnitelmien mukaan rakentuu Kivistön kauppakeskuksen ensimmäinen vaihe palveluineen 2020-luvun alussa. Ruusukvartsinkadulla sijaitsee päivittäistavarakauppa ja Aurinkokiven palvelukeskus, jossa on päiväkoti, yhtenäiskoulu ja neuvola sekä erilaisia harrastetoimintoja. Lähialueilla sijaitsee myös muita päiväkoteja. Vuoden 2016 lopussa Vantaalla on runsaat 110 000 työpaikkaa, joista 2,7 % eli 2 939 työpaikkaa sijaitsi Kivistön suuralueella. Näistä työpaikoista noin neljännes löytyi Kivistön kaupunginosasta ja runsaat 36 % eli 1 060 työpaikkaa Kivistön kaupunginosan eteläpuolelta, Piispankylästä. Kivistön asukkaista valtaosa käy töissä alueen ulkopuolella. Kivistön kaupunginosassa keskeisimmät työllistävät alat ovat rakentaminen sekä terveys- ja sosiaalipalvelut.

Kaupunkikuva

Kivistön keskusta on uusi kaupunkikeskus, joka jatkaa rakentumistaan tulevina vuosina, mutta itse kaava-alue on nykyisellään vielä täysin rakentamatonta sekametsää.

Kivistön keskustan jo toteutuneille osille luonteenomaista ovat 5 – 7 -kerroksiset kerrostalot ja näiden väliin jäävät matalammat talot ja erilaiset piharakennukset. Katupuut sekä katualueiden muut istutukset tuovat vehreyttä ajoin kiviseksi koettuun kaupunkikeskustaan.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaava-alueella ei ole rakennettua kulttuuriympäristöä.

Virkistys

Kivistön keskusta liittyy laajempiin virkistysalueisiin. Keskeistä keskustan kehittämisessä on viheryhteyksien vahvistaminen ja kehittäminen. Tunnistettujen luontoarvojen vaalimisen lisäksi tavoitteena on, että asumisessa on 300 metrin maksimietäisyys viheryhteyteen, joka johtaa laajemmalle viheralueelle. Kivistön keskusta-alueelle laaditaan parhaillaan kaavarunkoehdotusta, johon liittyy myös urheilupuiston toimintojen määrittely ja sijoittaminen.

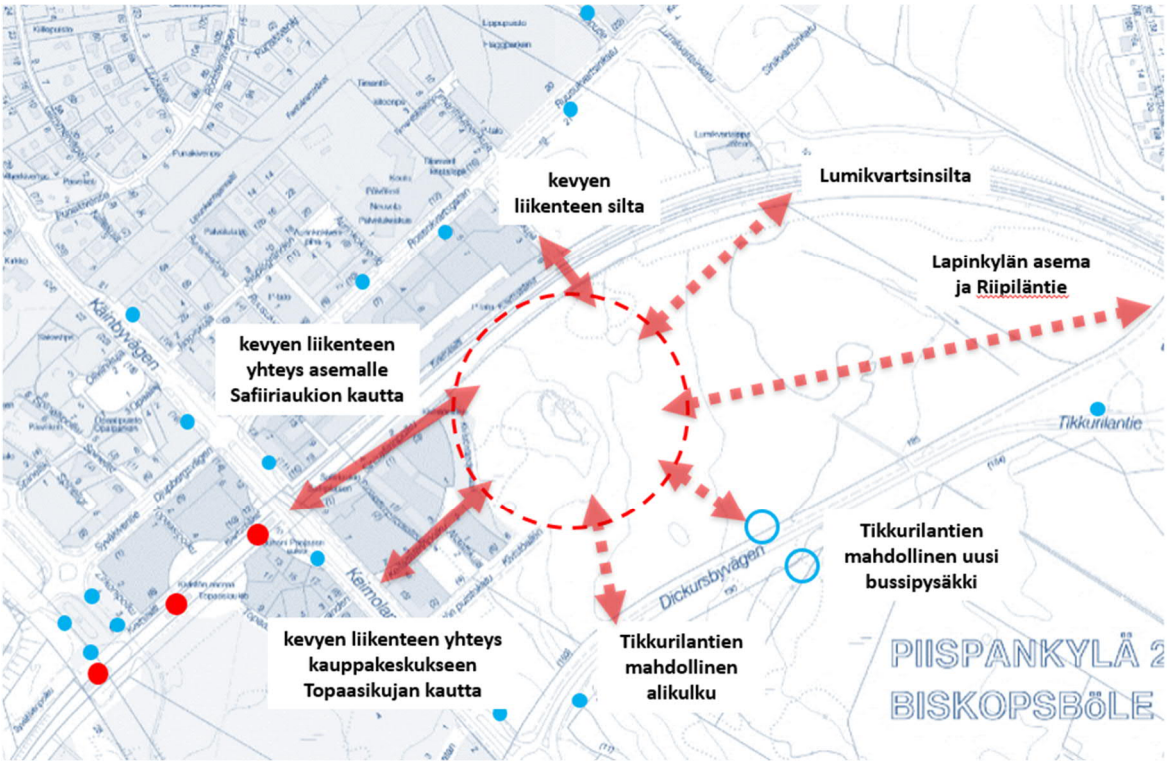
Kaava-alueen läheisyydessä, Kehäradan pohjoispuolella, sijaitsevat jo rakennetut Kvartsijuonenpuiston, Lipunkantajankentän ja Lipunkantajanpuiston lähivirkistys- ja puistoalueet. Kvartsijuonenpuistossa kaupunkiviljely ja leikkipaikat tarjoavat tekemistä kaiken ikäisille. Lipunkantajankenttä

tarjoaa lähiliikuntapalveluita. Laajemmat viheralueet löytyvät Kvartsijuonenpuiston pohjoispuolelta, Kenraalinpuistosta. Kivistön keskustasta, aseman kupeesta avautuu yhtenäinen latuyhteys Petikkoon, Hämeenlinnan väylän länsipuolelle.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee lähimmillään noin 250 metrin etäisyydellä Kivistön juna-asemasta. Suunnittelualueen pohjoispuolella, Kehäradan pohjoisreunassa, kulkee Vantaan ensimmäinen toteutettu pyöräilyn laatukäytävän osa, Kvartsiraitti. Suunnittelualueen lounaisreuna liittyy jo osin rakennettuun Kivistön puistokatuun. Lisäksi kaava-alueelle tulee tai on rakenteilla muutamia kevyen liikenteen yhteyksiä asemalta kohti kaava-alueen länsireunaa.

Kivistön keskustaa kehitetään tavoin, joilla tuetaan jalankulkua ja pyöräilyä sekä joukkoliikenteen käyttöä. Pysäköinti on Kivistön keskustan alueella järjestetty ensisijaisesti rakenteellisena, keskitettynä pysäköintinä. Kadunvarsipysäköinti Kivistön keskustassa on muuttunut maksulliseksi 2018.



Tunnistetut jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeet. Punaisella pallolla merkitty Kivistön aseman sisäänkäynnit, sinisellä pallolla olemassa olevat bussipysäkit ja sinisellä rinkulalla mahdolliset uudet pysäkit Tikkurilantien varressa.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Kaava-alueen lähimmät yleiset vesijohdot sijaitsevat nykyisin Kivistön puistokadulla (VJ 225 PE 2016) ja Tikkurilantiellä (VJ500 M 2013).

Kivistön keskusta kuuluu Keimolan painepiiriin. Painepiirin vesisäiliönä toimii Myyrmäen yläsäiliö, jonka tilavuus on 4500 m^3, ylävesipinta +95,35 ja alavesipinta +85.86. Vedensyöttö Myyrmäen painepiiriin tapahtuu Helsingistä, Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Kaivokselan ja Myyrmäen paineenkorotuspumppaamoiden kautta. Myyrmäen painepiiristä vesi johdetaan Keimolan painepiiriin Myllymäen paineenkorotusaseman kautta. Myllymäen paineenkorotusasemalta vesi

johdetaan DN 500 - 400 vesijohdolla Kivistöön. Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin +89 ja ylin painetaso noin +100.

Jätevesiviemäröinti

Kaava-alueen lähimmät yleiset jätevesiviemärit sijaitsevat nykyisin Kivistön puistokadulla 250 PVC 2016 ja paineviemäri 160 PE 2016 ja Tikkurilantiellä 500 M 2013.

Kaava-alueen jätevedet johdetaan Lumikvartsinkadun runkojätevesiviemäriin, joka johtaa jätevedet kaakkoon Piispankylän jätevedenpumppaamolle. Jätevedet pumpataan kohti lounasta, Hämeenlinnanväylän ja Kehä III:n ali kohti Espoon viemäriverkostoa ja edelleen puhdistettavaksi Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti

Kaava-alueen lähimmät yleiset hulevesiviemärit sijaitsevat nykyisin Kivistön puistokadulla (HV 500 B 2013).

Nykytilanteessa kaava-alue on rakentamatonta aluetta, joten sadevedet valuvat kaava-alueen eteläosaan Tikkurilantien varteen ja länteen Koivupäänojaan. Hulevedet ohjautuvat edelleen Koivupäänojasta Vantaanjokeen.

Jätehuolto

Kivistön keskustan jätehuolto perustuu jätteen putkikeräysjärjestelmään, jonka koonta-asema sijaitsee Lumikvartsinkadun ja Kehäradan risteyksessä. Kaikki keskustakorttelit liittyvät putkikeräysjärjestelmään.

Kaukolämpö

Suunnittelualueella ei sijaitse kaukolämmön jakeluverkkoa.

Sähköverkko

Suunnittelualueella ei sijaitse sähkön jakeluverkkoa.

Ympäristöhäiriöt

Tie- ja rautatieliikenteen melu

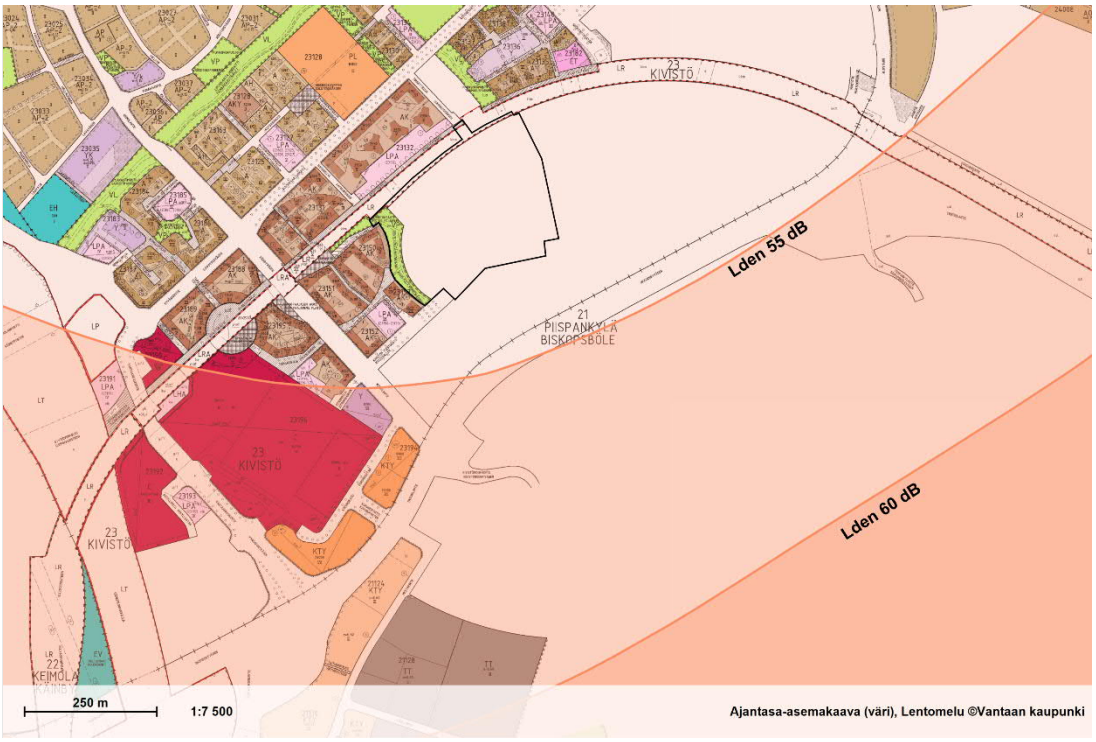
Tällä hetkellä kaava-alueen tieliikennemelutaso on päiväaikaan pääosin alle 55 dB (pienessä osassa melutaso on tasolla 55 – 60 dB) ja yöaikaan alle 45 dB (2016 tilanne). Rautatiemelua on vähäinen määrä kaava-alueen pohjoisosassa, mutta kuitenkin päiväaikaan pääosin alle 55 dB ja yöaikaan pääosin alle 50 dB (2016 tilanne).

Suunnittelun aikana on kaava-alueelle laadittu erillinen meluselvitys, jossa on tutkittu raideliikenteen ja tieliikenteen meluvaikutuksia suunnitelmaan.

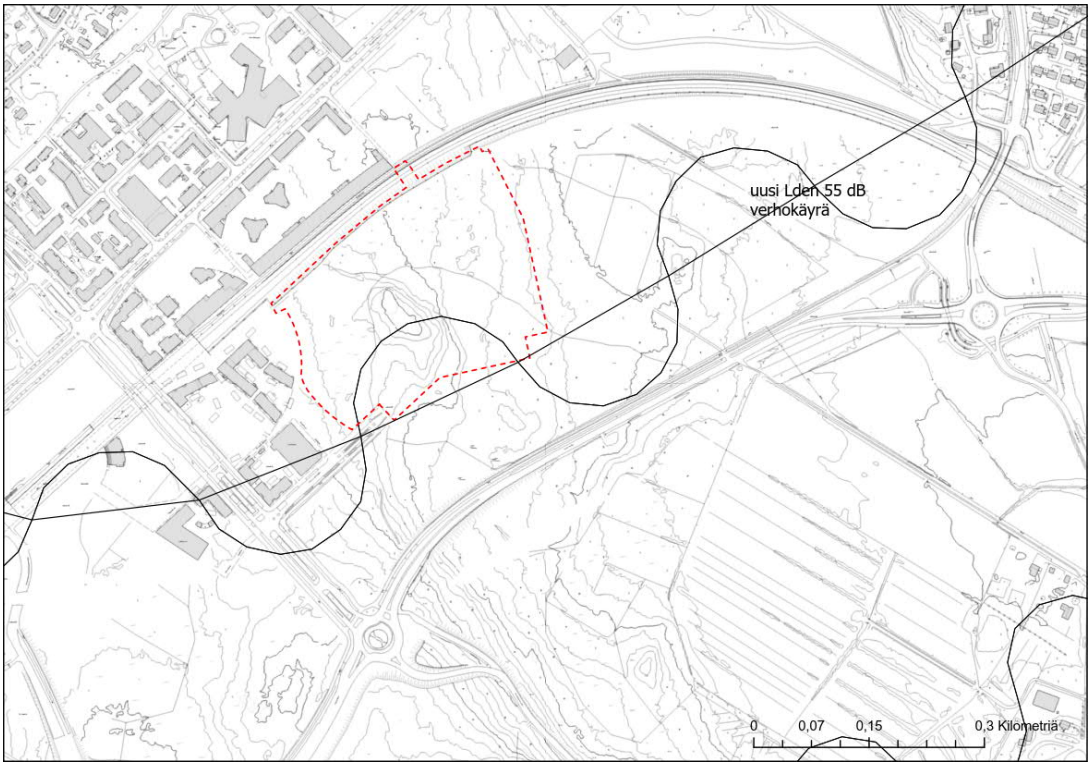
Lentomelu

Tiedot alueen lentomelusta ja sen kehityksestä perustuvat Finavian julkaisemiin lentomelun verhokäyriin, jotka ovat vahvistuneet Uudenmaan maakuntakaavassa ja edelleen Marja-Vantaan osayleiskaavassa. Asemakaava perustuu Marja-Vantaan osayleiskaavaan ja sen mukaisesti lentomelu ei estä asuinrakentamista. Lentomelua on kuultavissa koko kaava-alueella. Asemakaava-alue sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 3 (L_{den} 50 – 55 dB), joka ei estä uusien asuinalueiden rakentamista. Lentomeluvyöhykkeen 2 (L_{den} 55 – 60 dB) raja kulkee pienimmillään 150 m etäisyydellä alueen eteläpuolella. Lentomelun osalta koko Kivistön keskusta-alueella on erikseen sovittu

käytettäväksi 35 dB ääneneristävyysvaatimusta kaikissa asuinrakennuksissa. Lentomelutilanne kaava-alueella ei muutu Finavian ympäristöluvassaan esittämien uusienkaan verhokäyrien myötä.



Maakuntakaavassa vahvistetut lentomelun verhokäyrät. Kaava-alueen sijainti on esitetty mustalla viivalla.



Finavian esittämä uusi verhokäyrä Lden 55 dB (aaltoileva viiva, ei vahvistettu). Kaava-alueen sijainti on esitetty punaisella katkoviivalla.

Ilmanlaatu

HSY:n ilmanlaatukartan mukaan kaava-alue on Hämeenlinnanväylän pahimpien hiukkaspäästöjen ulkopuolella, ja alueella on keskimäärin parempi ilmanlaatu kuin alueilla lähempänä Helsingin keskustaa.

Maaperän haitta-aineet

Alueella ei ole pilaantuneita yms. maita.

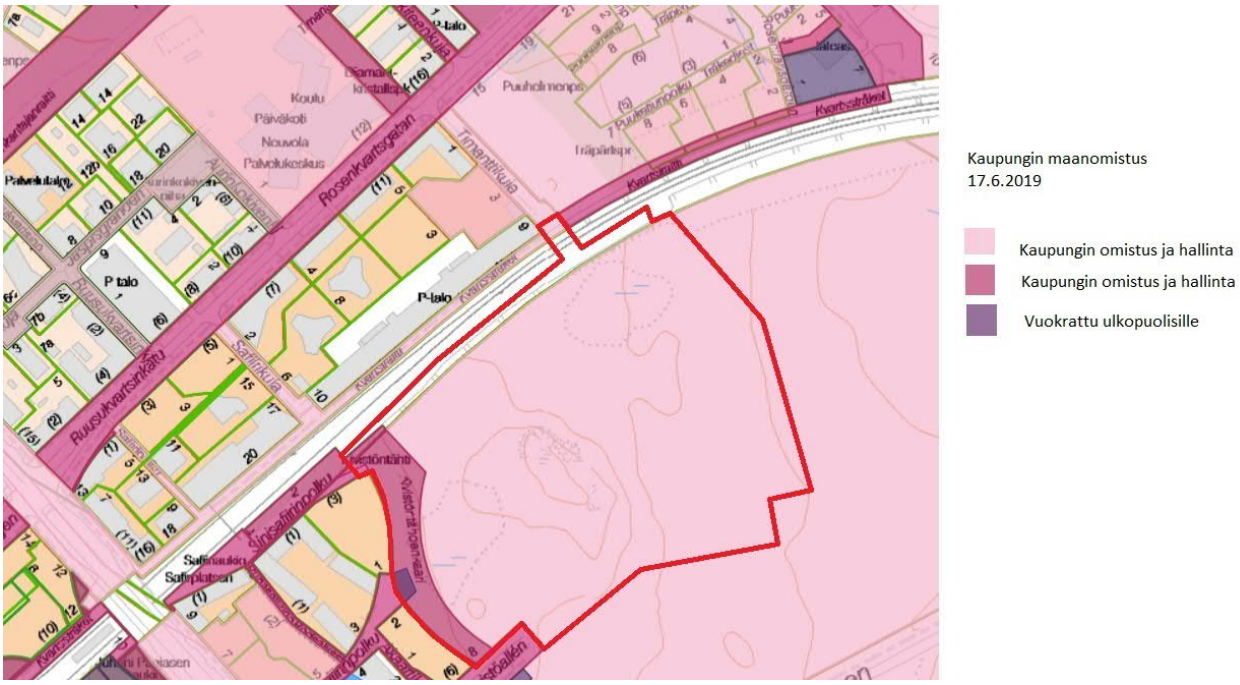
Seveso-laitokset

Transmeri Oy:n alue, jossa harjoitetaan mm. kemikaalien varastointia, sijaitsee noin 1 kilometrin päässä suunnittelualueesta. Transmeri Oy:n toiminta ei aseta reunaehtoja alueen suunnitteluun.

2.1.4 Maanomistus

Suunnittelualueen pääasiallisena maanomistajana on Vantaan kaupunki. Kehäradan rautatiealueen omistaa Suomen valtio, ylläpitäjänä Väylävirasto.

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
92-409-8-0	Vantaan kaupunki	7,52
92-23-9901-0	Vantaan kaupunki	0,01
92-871-1-1	Suomen valtio	0,26
	muut yksityiset / yhteisöt	0,00
Yhteensä		7,79



Maanomistustilanne 17.6.2019. Kaava-alueen sijainti esitetty punaisella viivalla.

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 kohdissa 4 ja 5.

Kaava-alue toteuttaa resurssitehokkaan ja vähähiilisen yhdyskuntakehityksen tavoitetta. Alue on joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa. Alueen suunnittelussa on varauduttu ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Samalla huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta sekä edistetään ekologisten yhteyksien säilymistä.

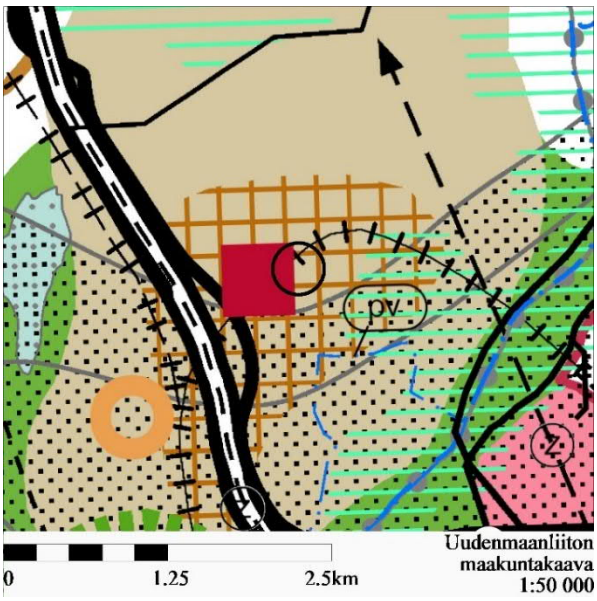
Asemakaava vastaa VAT-tavoitteisiin muun muassa seuraavien tavoitteiden osalta:

- Luodaan edellytykset väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.
- Sijoitetaan merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.
- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Maakuntakaavatilanne

Alueella on voimassa useita vahvistettuja maakuntakaavoja. Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmässä alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, taajamatoimintojen alueeksi sekä tiivistettäväksi alueeksi.

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



Taajamatoimintojen alue

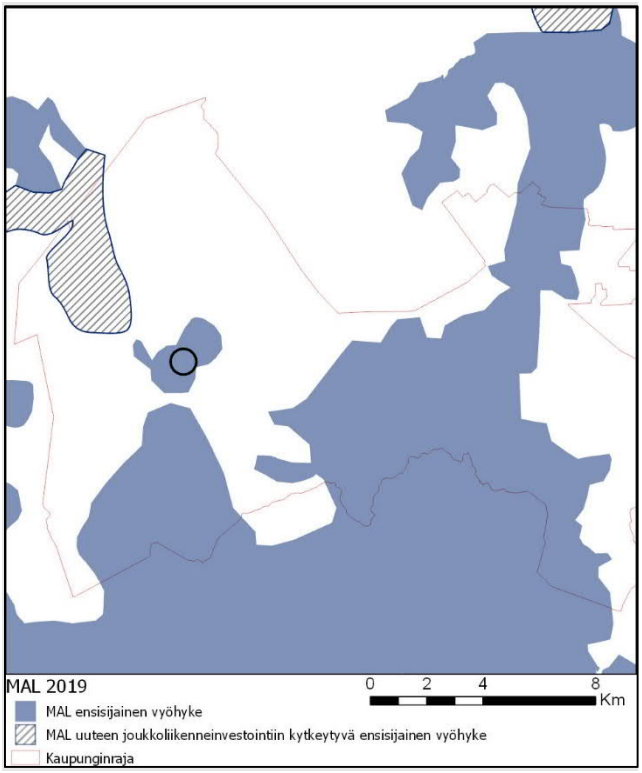
Tiivistettävä alue

Ote maakuntakaavojen yhdistelmästä. Suunnittelualueen sijainti on merkitty mustalla ympyrällä.

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019 – 2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty muun muassa että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020 – 2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken.

Kaavahanke sijoittuu MAL 2019 -suunnitelman maankäytön ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle. Kaavanhanke on MAL 2019 -suunnitelman mukainen.

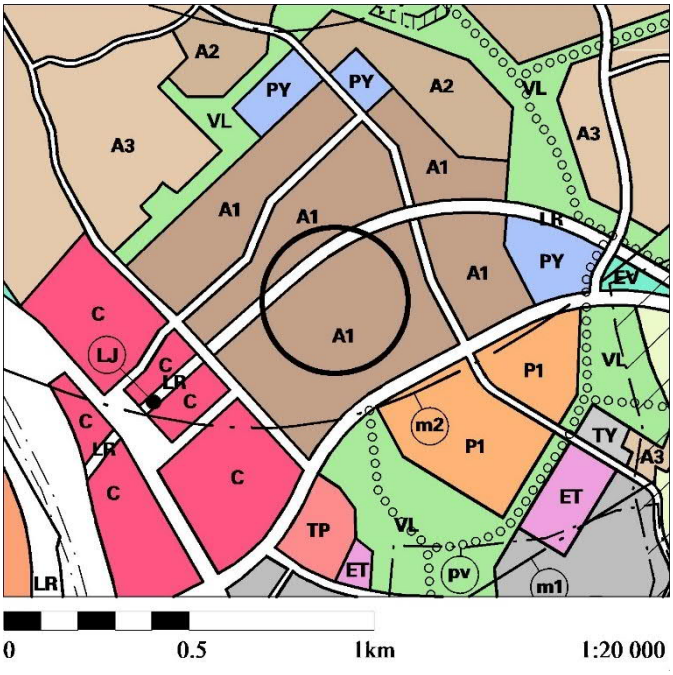


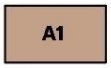
Ote MAL 2019 -suunnitelman ensisijaisesti kehitettävistä vyöhykkeistä. Kaava-alueen sijainti on esitetty mustalla ympyrällä.

Marja-Vantaan osayleiskaava

Suunnittelualue on Marja-Vantaan osayleiskaavassa (kv 19.6.2006, lainvoimainen 9.7.2008) merkitty tehokkaaksi asuntoalueeksi (A1), jolle saa rakentaa ensisijaisesti asuinkerrostaloja. Lisäksi alueella voidaan sallia asuinympäristöön soveltuvia työtiloja. Alue sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 3 eli Lden 50 – 55 dB:n alueella, joka ei aseta rajoituksia asumisen suhteen. Finavian ympäristöluvassa esittämien uusien lentomeluennusteiden toteutuessakaan kaava-alueen melutaso ei muutu nykyisestä.

Kaavahanke on voimassa olevan osayleiskaavan mukainen.





Tehokas asuntoalue

Ote Marja-Vantaan osayleiskaavasta. Suunnittelualueen sijainti on merkitty mustalla viivalla.

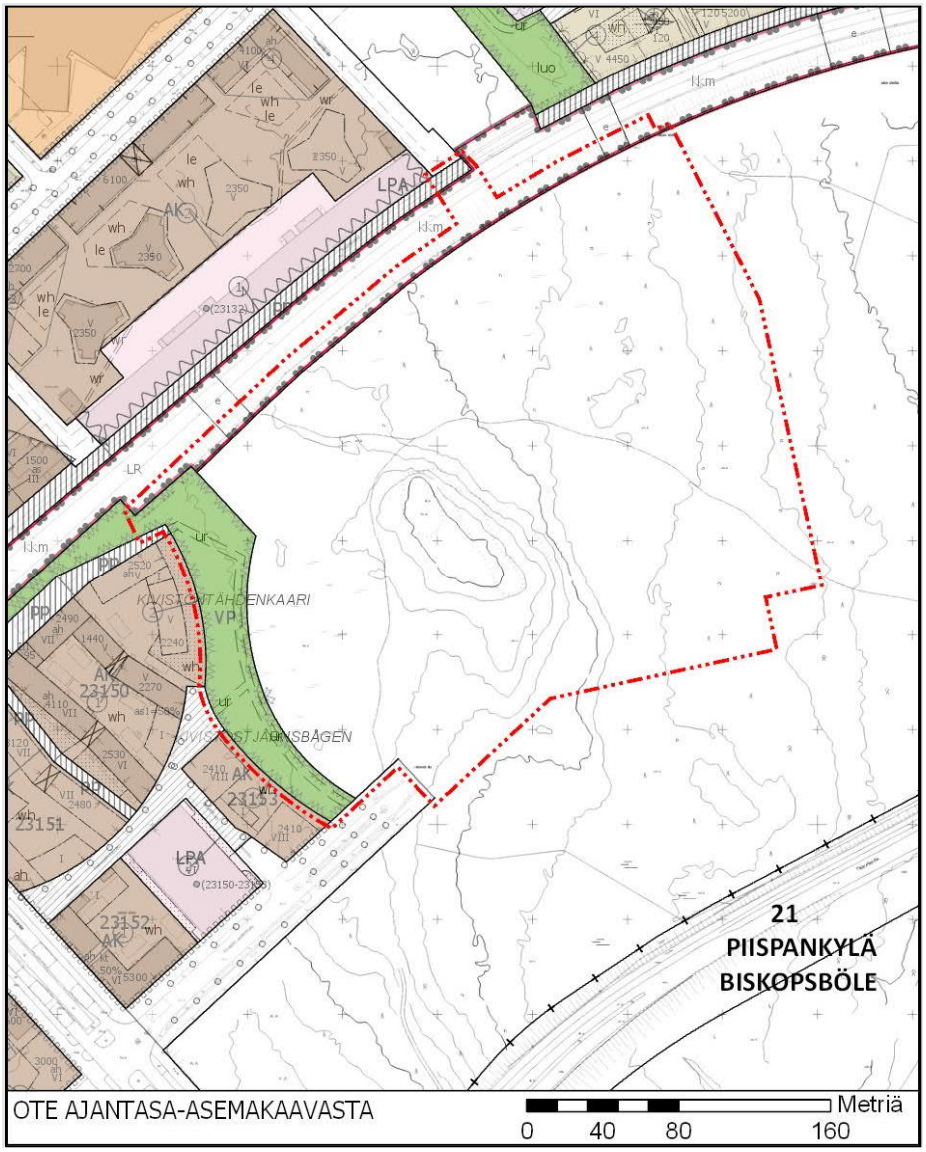
Vantaan yleiskaava 2020

Koko Vantaan kattava Vantaan yleiskaava 2020 on parhaillaan valmistelussa. Vantaan yleiskaava 2020 tulee korvaamaan muun muassa Marja-Vantaan osayleiskaavan. Yleiskaavaluonnoksessa (kh 28.1.2019) kaava-alue on aluetta AC eli alue varataan ensisijaisesti keskusta-asumiseen. AC-alueelle saa sijoittaa myös asuinkortteleihin soveltuvia palveluita, työpaikkoja ja muita toimintoja. Lisäksi alue on osin kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Kaavahanke on yleiskaavaluonnoksen mukainen.

Asemakaava

Suunnittelualue on pääosin asemakaavoittamatonta aluetta. Suunnittelualueen pohjoisosassa on rautatiealueeksi kaavoitettuja alueita, jotka kuuluvat lainvoimaiseen asemakaavaan Kehärata (nro 701100, Kv 15.12.2008) ja jalankululle ja pyöräilylle varattuja alueita, jotka kuuluvat asemakaavaan Kivistön keskusta-asuminen 2 (nro 231300, Kv 7.4.2014). Lisäksi suunnittelualueella on voimassa asemakaava Kivistön keskusta-asuminen 5 (nro 231800, Kv 16.11.2015) Kivistöntähti -nimisen puistoalueen osalta.



Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaava-alueen sijainti on merkitty punaisella pistekatkoviivalla.

Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Marja-Vantaan ydinkeskustan asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnos nro 230600

Asemakaava-alue sisältyy asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnokseen nro 230600, jonka Vantaan kaupunginhallitus on hyväksynyt 11.4.2011 jatkosuunnittelun pohjaksi.

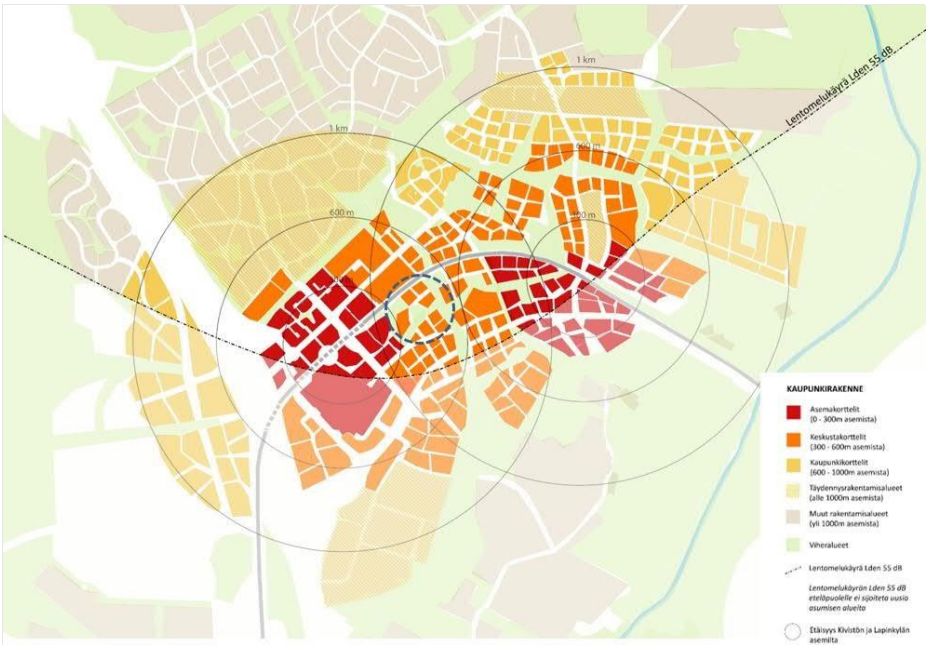
Kivistön suuralueen visio 2042

Suunnittelulla toteutetaan Kivistön vision 2042 mukaisia tavoitteita (kaupunkisuunnittelulautakunta 21.8.2017). Visioksi on määritelty Onnellinen Kivistö – vehreä ja aktiivinen kotikaupunki. Visiotyössä Kivistön suuralue on määritelty muodostuvan viidestä eri aluetyypistä: Kivistön keskusta, Tiivistyvä Kivistö, Kulttuurimaiseman Kivistö, Metsäinen Kivistö ja Elinkeinojen Kivistö. Kaava-alue sijoittuu Kivistön keskustan alueelle. Kivistön keskustan aluetyypin tavoitetilaksi on määritelty: Kivistön keskusta on kahden asemanseudun muodostama monipuolinen ja värikäs kaupunki.

Kivistön keskustan kaavarunko

Suunnittelualue sisältyy Kivistön keskustan kaavarunkoalueeseen. Kivistön keskustan kaavarunkoluonnos on hyväksytty nähtäville kaupunkisuunnittelulautakunnassa 20.8.2018. Kaavarungon ehdotusaineisto on valmisteilla ja se tulee valmistuttuaan korvaamaan Marja-Vantaan ydinkeskustan asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnoksen (nro 230600). Kaavarunkoluonnoksessa suunnittelualue on määritelty keskustakortteleiden kaupunkirakennevyöhykkeeseen, joka on tiivistä keskustarakennetta ja jossa rakennusten kerrosluvut ovat keskimäärin 3 – 7. Vyöhykkeelle tyypillisiä ominaisuuksia ovat vehreät korttelipihat ja kaupunkiviljely, sekoittunut korttelirakenne, etätyön paikat, elinkaariasuminen sekä kattoterassit ja -puutarhat. Suunnittelualueelle on osoitettu palvelualueita, viheralueita sekä kevyen liikenteen yhteyksiä. Suunnittelualueen alustavaksi teemaksi on kaavarunkoluonnoksessa määritelty metsäkorttelit.

Kaavarungon luonnosaineisto on luettavissa kokonaisuudessaan osoitteessa http://www.vantaa.fi/kiviston_visio_ja_kaavarunko.



Ote Kivistön keskustan kaavarungon luonnosaineiston kaupunkirakennekartasta (20.8.2018). Suunnittelualueen sijainti on merkitty sinisellä pistekatkoviivalla.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Asemakaavaa ja asemakaavan muutoksen laatimista on hakenut Vantaan kaupunki. Kaavatyö on otettu valmisteluun aluearkkitehdin päätöksellä kaupunkisuunnittelun työohjelman ulkopuolelta. Kaavatyö on ollut ensimmäisen kerran kaupunkisuunnittelun työohjelmassa vuonna 2019 (nro 232500). Kaavoitus tuli vireille 24.9.2018.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Osallisia ovat myös ne viranomaistahot ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

- alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala (kiinteistöt ja asuminen, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, kuntatekniikka), Vantaan kaupunginmuseo, muut kaupungin toimialat
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja Keski-Uudenmaan pelastuslaitos.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta annettiin kahdeksan (8) mielipidettä, ja niissä lausuttiin seuraavaa:

1. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 9.10.2018

Suunnittelualueella ei sijaitse sähkön jakeluverkkoa. Alueelle rakennetaan muun infran kanssa keski- ja pienjännitemaakaapeliverkko. Alueelle tarvitaan alustavasti kaksi tilavarausta puistomuuntamoille. Muuntamoiden ja kaapeleiden tilatarpeita alueelle tarkennetaan kaavatyön edetessä. Suunnittelualueen uusille katualueille tulee varata tilat kaukolämpöjohdoille.

Kaukolämpöjohtojen rakentaminen tapahtuu katualueiden rakentamisen yhteydessä. Putkikoot ja tarkemmat sijainnit vahvistuvat katualueiden suunnittelun yhteydessä. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

> Vastine: Kaavatyön yhteydessä on tehty yhteistyötä Vantaan Energian kanssa ja kaava-alueelle on laadittu alustavat suunnitelmat keski- ja pienjänniteverkoista sekä muuntamoiden määrästä ja sijainneista sekä kaukolämpöjohtojen tilavaraustarpeesta.

2. Museovirasto, 10.10.2018

Museoviraston ja Vantaan kaupunginmuseon välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti museo vastaa lausunnon antamisesta.

Vastine: Ei vastattavaa.

3. Vantaan kaupunginmuseo, 17.10.2018

Vantaan kaupunginmuseo toteaa, että kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheessa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.

Vastine: Merkitään tiedoksi.

4. Fingrid Oyj, 15.10.2018

Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten meillä ei ole kommentoitavaa asemakaavan lähtökohdista.

Vastine: Ei vastattavaa.

5. HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, 22.10.2018

Kivistön tähden uusi asemakaava tukee toteutuessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015:n tavoitteita. Tiivistyvä maankäyttö edesauttaa Kivistön aseman ympäristön kehittymistä Länsi-Vantaan paikalliskeskuksena. Suunnittelualueelta on etäisyydellisesti erinomaiset kulkuyhteydet läheiselle rautatieasemalle sekä bussipysäkeille.

Kaavoitustyössä tulee ottaa huomioon mahdolliset uudet tarpeet bussipysäkeille Tikkurilantien varrella Keimolantien ja Riipiläntien kiertoliittymien välisellä osuudella, jotta joukkoliikenneyhteydet voidaan varmistaa alueen pohjois- ja itälaidasta Kivistön keskustaan, sekä Lapinkylän ja Vantaankosken suuntaan.

Kävely- ja polkupyöräyhteydet läheisille bussipysäkeille sekä Kivistön rautatieasemalle tulee suunnitella toimiviksi, turvallisiksi ja esteettömiksi. Alueen yhteydet on hyvä yleisesti toteuttaa eri kulkumuodoilla ja kohdealueilla saumattomasti toimivaksi kokonaisuudeksi.

Vastine: Kaavatyössä keskeisenä tavoitteena on tiiviin kaupunkirakenteen mahdollistaminen Kivistön aseman vaikutusalueelle sijoittuvalle kaava-alueelle. Alueen keskeisen sijainnin takia aluetta on pyritty suunnittelemaan mahdollisimman vähäautoiseksi ja jalankulkua ja pyöräilyä tukevaksi. Ajoneuvoliikenteen määrä kaava-alueen sisällä on pyritty minimoimaan mm. sijoittamalla pysäköintilaitokset alueen pääkadun varrelle, jotta tarve ajaa alueen sisälle olisi mahdollisimman vähäistä.

Lisäksi kaava-alueen suunnittelun lähtökohtana on hyvien jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien turvaaminen kaava-alueella ja sieltä eteenpäin. Kaavan laatimisen yhteydessä teetettiin laaja katujen ja puistojen yleissuunnitelma, jossa tutkittiin koko kaava-alueen ja myös laajemmin Kehäradan eteläpuolisen alueen katuverkkoa ja reittejä, jotta yhteystarpeet kaava-alueen ulkopuolisille, vielä toteutumattomille uusille rakennusalueille (mm. Tikkurilantien varren ja tulevan Lapinkylän aseman ympäristön alueet) olisi mahdollista suunnitella seuraavien kaavatöiden yhteydessä mahdollisimman sujuviksi ja toimiviksi.

6. Finavia Oyj, 25.10.2018

Suunnittelualue sijaitsee noin kahden kilometrin etäisyydellä Helsinki-Vantaan lentoaseman tärkeimmän lentoonlähtökiitotien 22R jättöpäästä ja noin neljän kilometrin etäisyydellä kiitotien jatkeelta luoteeseen. Alueella vallitsevan tyypillisen tuulitilanteen vuoksi tätä kiitotietä käytetään lentoonlähtöihin noin kolmena päivänä neljästä koko vuoden aikana ja muina päivinä

laskeutumisiin. Lentoonlähtevien koneiden reitit on huolellisella suunnittelulla sovitettu nykyisille paikoilleen huomioiden nykyinen asutus ja Kivistön tuleva asutus, ja tämän vuoksi niissä ei ole liikkumavaraa Kivistön melutilanteen parantamiseksi.

Asemakaavan alue sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoaseman uuden verhokäyrän läheisyydessä, mutta ainakin osittain L_{den} 55 dB alittavalla lentokonemelun alueella. Finavia katsoo, että uusi verhokäyrä tulee merkitä asemakaavan aineistoon ja että uuden verhokäyrän L_{den} 55 dB ylittävälle lentokonemelualueelle ei tule sijoittaa uutta asuinrakentamista.

Edellä mainittujen seikkojen perusteella lentokoneet ja niiden aiheuttama melu on alueella jokapäiväinen, arkinen ilmiö. Tämän vuoksi Finavia katsoo, että alueen ääneneristävyysvaatimuksiin on kiinnitettävä erityistä huomiota, Finavia korostaa, että sekä alueen maankäytön suunnittelun aineistoissa että toteuttamisessa tulisi olla elementtejä, joiden perusteella mahdolliset tulevat uudet asukkaat voivat hahmottaa alueen sijainnin lentoaseman ja lentoreittien läheisyydessä.

> Vastine: Kaavamääräyksiin on kirjattu, että asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja liikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB. Kaavamääräyksissä on määrätty, että kattomateriaalien ja kattomuotojen valinnoin ei saa edistää melun heijastusvaikutuksia. Kaavaselostukseen on sisällytetty kuva voimassa olevasta sekä uudesta verhokäyrästä (kaavaselostus kohta 2.1.3). Kaavassa ei ole osoitettu uutta asuinrakentamista Lden 55 dB ylittävälle alueelle.

7. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY, 26.10.2018

Asemakaavamuutosalue on pääosin rakentamatonta ja lähimmät yleisen vesihuollon verkostoyhteydet sijaitsevat Kivistön puistokadun päässä. Asemakaavan laatimisen johdosta muodostuvien uusien tonttien kytkentä vesihuoltoon tarkastellaan kustannusarvioineen kaavoituksen edetessä ja esitetään kaavaselostuksen osana vesihuollon esisuunnitelmassa.

> Vastine: Kaavatyön yhteydessä on tutkittu katujen mitoitus johtojen mitoituksen kannalta sekä laadittu vesihuollon esisuunnitelma, joka on tämän selostuksen liitteenä.

8. Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys, 26.10.2018

Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys korostaa sitä, että junaradan eteläpuolinen metsäalue on nykytietojen perusteella luonnoltaan mahdollisesti jopa arvokkain Kivistön ydinalueen rakentamiselta ja metsänhakkuilta säästyneistä metsistä. Alueella on reheväpohjaisia varttuneita ja vanhoja kuusi- ja sekametsiä, osassa metsissä on runsaasti haapaa. Alueella on potentiaalia toimia hyvänä liito-oravan ydinalueena ja liito-oravanaaraalle soveltuvana lisääntymismetsänä vielä pitkään. Metsäalueella on myös monin paikoin monipuolisesti ja jopa runsaasti erilaista lahopuuta. Alueen kaavoittaminen rakentamiseen merkitsee ilmeisten luontoarvojen tietoista tuhoamista. Esitämme rakentamissuunnitelmista luopumista.

Kaava-alue ei kuulu Kivistön alueen vuonna 2017 tehtyyn kaupungin metsänhoitosuunnitelmaan, koska alue on hankittu vasta noin vuosi sitten kaupungin yhtiöltä. Tällä hetkellä tietopohja alueen luontoarvoista rajoittuu liito-orava- ja lahokaviosammalselvitysten tuottamaan lajitietoon. Mikäli alueen kaavoitusta jatketaan, on syytä selvittää myös alueen merkitys uhanalaisten ja silmälläpidettävien luontotyyppien sekä METSO-elinympäristöjen kannalta. On todennäköistä, että metsäalue täyttää myös Uudenmaan liiton kehittämien vähintään maakunnallisetsi arvokkaiden luontoalueiden kriteerit. Jotta tämän arvottamisen voi kunnolla tehdä, tarvitaan alueelta myös luontotyyppitason tietoa sekä tietoa metsien lahopuuston määrästä. Kaava-alueella ei tule tehdä hakkuita kaavan valmistelun aikana.

> Vastine: Kaava-alueen rakentaminen perustuu voimassa olevaan yleiskaavaan (Marja-Vantaan osayleiskaava, lainvoimainen 9.7.2008), jossa alue on kokonaan esitetty merkinnällä A1 (tehokas asuntoalue). Alueen suunnittelun pohjana on käytetty uusimpia

luontoselvityksiä ja niitä on täydennetty lahokaviosammalselvityksellä (Manninen 2018, loppuraportti 2019).

Alue sisältyy Myyrmäen-Kivistön-Ylästön alueen liito-oravaselvitykseen (Ramboll Oy, 2016) ja lisäksi alueella on tehty vuotuisia liito-oravaseurantoja vuosina 2017 – 2019 (Ramboll Oy). Selvityksessä ja seurannoissa on todettu, että alueella tulee varmistaa toimiva liito-oravien kulkuyhteys Kehäradan ylitse pohjoiseen kohti Lippupuistoa ja etelään kohti Tikkurilantien eteläpuolisia alueita. Tämän takia kaavaehdotuksessa kaava-alueen itäreunaan on sijoitettu koko matkaltaan vähintään 30 m leveä lähivirkistysalue (VL, Onnenkivenpuisto), jossa olemassa oleva puusto tulee säilyttää ja puustoa tulee tarpeen mukaan istuttaa, jotta liito-oravan tarvitsema latvusyhteys säilyy. Lisäksi VL-alue on määritelty luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi alueeksi. Alueen puustoa ja liito-oravan yhteystarpeita arvioitiin osana Kivistön keskustan kaavarunkotyöhön liittynyttä maastokäyntiä 31.5.2018, johon osallistui edustajia Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelusta, metsänhoidosta, ympäristökeskuksesta sekä Uudenmaan ELY-keskuksesta.

Kaava-alueella on tehty kaksi lahokaviosammalkartoitusta (Manninen 2017 ja 2019), joiden mukaan alueella on useita lahokaviosammalen kasvupaikkoja. Lahokaviosammal on säädetty luonnonsuojelulailla erityisesti suojeltavaksi ja rauhoitetuksi lajiksi, jonka lajin säilymiselle tärkeän esiintymispaikan hävittäminen tai heikentäminen on kielletty luonnonsuojelulaissa. Kielto tulee kuitenkin voimaan vasta kun ELY-keskus on päätöksellään määritellyt esiintymispaikan rajat. Toistaiseksi Uudenmaan ELY-keskus ei ole tehnyt yhtään lahokaviosammalta koskevaa rajauspäätöstä. Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa 11.12.2018 pidetyssä viranomaisneuvottelussa todettiin, että kaava-alueen rakentaminen on yhdyskuntarakenteellisesti kannattavaa edellyttäen, että alueelta löydetyt lahokaviosammalen kasvupaikat voidaan siirtää muualle, lajille soveltuville alueille. Kuten Mannisen (2018/2019) lahokaviosammalraportissa todetaan, asettaa Kivistön keskustan alueen asukasmäärän voimakas kasvu haasteita virkistysalueiden säästämiselle ja kulutuskestävyyden hallitsemiselle, joten onnistuessaan siirto voi mahdollistaa lajin paremman säilymisen Vantaalla rauhallisemmassa, vähemmän kulutukselle alttiissa sijainnissa.

Uudenmaan ELY-keskuksen keväällä 2019 tilaaman selvityksen (Uudenmaan lahokaviosammalesiintymien luokittelu ja priorisointi, 30.4.2019, julkaisematon) mukaan lahokaviosammalen uusia esiintymiä on löydetty viime vuosina runsaasti eri puolilta Uuttamaata. Selvityksen mukaan merkittävin syy uusien esiintymien löytymiseen on se, että niitä on aktiivisesti etsitty sopivilta paikoilta. Mahdollista on, että lajia esiintyy vielä huomattavasti laajemminkin, jos selvityksiä tehdään lisää.

Vantaalla lahokaviosammalselvitykset ovat toistaiseksi keskittyneet erityisesti maankäytön muutoskohteisiin. Lajin esiintymiskuvan hahmottamiseksi kaupunki on nyt käynnistänyt koko Vantaan laajuisen lahokaviosammalselvityksen, jolla selvitetään tarkemmin lahokaviosammalen esiintyvyyttä Vantaalla sekä arvioida lajin suotuisan suojelutason säilymistä Vantaan tasolla. Kivistön suuralueella on jo rauhoitettuja luonnonsuojelualueita ja uuteen yleiskaavaan ehdotettuja uusia SL- ja luo-kohteita. Säilytettäviä luontoarvoja on suuralueella paljon. Jos yleiskaavaluonnoksen uudet suojeluehdotukset hyväksytään ja saavat lainvoiman, niin monimuotoista arvometsää on säilymässä suuralueella reilusti mahdollistaen lahokaviosammalesiintymien säilymisen myös ilman virkistyskäyttöpaineita.

Yleisötilaisuudet

Kaava-alueelle järjestettiin kaikille avoin kaavakävely 9.10.2018.

Asemakaavan valmisteluaineisto on ollut esillä Kivistön yleisötilaisuuksissa 14.11.2018, 6.3.2019 ja 18.6.2019 sekä yleiskaavan yleisöillassa 13.3.2019.

Viranomaisyhteistyö

Syksyllä 2018 Vantaan kaupunki tilasi Olli Manniselta jatkoselvityksen Kivistön keskustan lahokaviosammalesiintymistä (buxbaumia viridis). Kartoituksen alustavat tulokset saatiin 15.11.2018 ja lopullinen selvitys valmistui 21.1.2019. Uuden kartoituksen mukaan Kivistön tähden asemakaavan alueella sijaitsee kahdeksan lahokaviosammalen kasvupaikkaa. Aiemmassa kartoituksessa (2017) kaava-alueelta löytyi 5 kasvupaikkaa, mutta niitä ei enää vuoden 2018 kartoituksessa tunnistettu.

Mannisen selvityksessä lahokaviosammalia löydettiin myös muilta Kivistön keskustan vireillä olevilta asemakaavahankealueilta, joten kaupunki päätti jo alustavat tulokset saatuaan järjestää aiheeseen liittyen viranomaisneuvottelun yhdessä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. 11.12.2018 pidetyssä viranomaisneuvottelussa päätettiin, että kaupunki hakee ELY-keskukselta lupaa Kivistön tähden kaava-alueelle sijoittuvien kasvupaikkojen siirtämiseksi muille lajille soveltuville metsäalueille.

Vantaan kaupunki on hakenut (hakemus jätetty 20.5.2019) luonnonsuojelulain 48 § 2 momentin mukaista lupaa saada poiketa 42 § 1 momentin tarkoittaman rauhoitetun kasvilajin 42 § 2 momentin mukaista rauhoitusmääräystä siirtämällä yhteensä yhtä lukuun ottamatta kaikki lahokaviosammalen kasvupaikat Kivistön tähden (nro 232500) asemakaava-alueelta Linnanmetsään (kaupunginosa 23, Kivistö) ja Tyttömäenmetsään (kaupunginosa 25, Myllymäki). Poikkeamisen perusteena olivat: esiintymien suojelu, lajin suotuisan suojelutason säilymisen varmistaminen, esiintymien nykyisellä sijainnilla säilyttävän ratkaisun merkittävät taloudelliset vaikutukset sekä yleiseen etuun kohdistuvat haitat. Yksi kasvupaikka ehdotetaan säilytettävän kaava-alueelle sijoittuvalla VL-alueella ja se on lisäksi kaavaehdotuksessa rajattu omalla luo-merkinnällä. Tämä mahdollistaa lahokaviosammalen suojelun ja seurannan pilotoinnin rakennetussa ympäristössä.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2018 – 2021 strategia (Kv 11.12.2017):

Vantaan valtuustokauden 2018 – 2021 strategian keskeiset tavoitteet kaupunkisuunnittelulle ovat:

- 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:
Vantaan kaupunki on sitoutunut seudulliseen MAL-sopimukseen vuosille 2016 – 2019. Sopimuksen tavoitteena on, että maankäyttöä, asuntotuotantoa ja liikennejärjestelmää ohjataan kokonaisuutena yhdyskuntarakennetta eheyttäen ja kestävää liikkumista edistäen. Seuraavan nelivuotiskauden MAL-sopimus on neuvotteluvaiheessa.

Yksi keskeinen MAL 2016 – 2019 -sopimuksen periaate on ohjata seudullinen kasvu joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille. Tällaiseksi MAL 2019 ensisijaiseksi kehittämisvyöhykkeeksi ja asuntotuotannon kohdealueiksi lukeutuu Kehärata ja sen asemanseudut mukaan lukien Kivistön

asema ja mahdollinen tuleva Lapinkylän asema. Kivistön keskustan rakentumisella on ollut merkittävä vaikutus viime vuosina Vantaan asuntotuotannon seudullisten tavoitteiden toteutumisessa. Vuonna 2018 Vantaalle valmistui yli 4 500 asuntoa, josta neljäsosa (yli 1 100 asuntoa) rakentui Kivistöön. Tulevan kymmenen vuoden aikana Kivistöön on asuntorakentamisennusteen mukaan sijoittumassa yli 20 prosenttia Vantaan asuntorakentamisesta. Kivistön juna-aseman ympäristön rakentamisen mahdollistaminen lähivuosina on avainasemassa alueen yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja kaupungin tulevien asuntotuotantotavoitteiden saavuttamisen kannalta.

Vantaan osalta Vantaan kaupunginvaltuusto on 20.5.2019 hyväksynyt MAL 2019 -suunnitelman, jossa kuvataan, miten Helsingin seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019 – 2050. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelman pääsisältö on muun muassa:

- Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille
- Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16 500 uutta asuntoa ja asuntokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan
- Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset

<u>Maa- ja asuntopoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)</u>

Vantaan kaupungin maa- ja asuntopoliittisissa linjauksissa todetaan mm., että:

- 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.

<u>Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):</u>

Vantaan arkkitehtuuriohjelmassa keskeisiä tavoitteita ovat mm.:

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

<u>Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)</u>

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018 – 2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- viherrakenne luo hyvinvointia ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa.

- ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

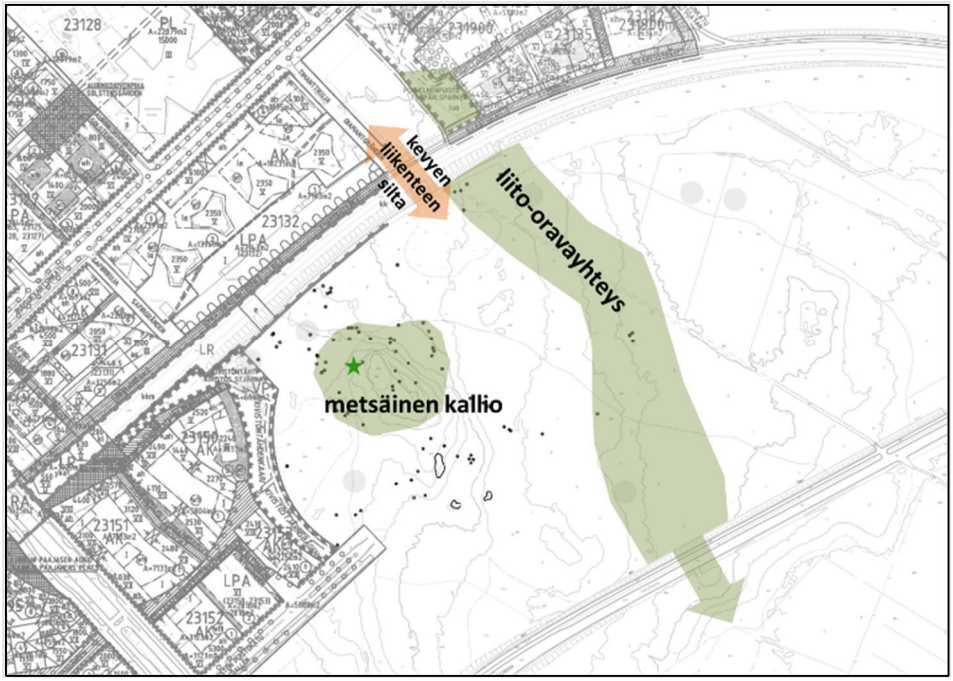
Lisätietoja Vantaan resurssiviisauden tiekartasta sivulla: https://www.vantaa.fi/asuminen_ja_ympäristö/ympäristöpalvelut/resurssiviisas_vantaa.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Lähtökohdat

Asemakaavaratkaisun lähtökohtia ovat asemaan tukeutuvan yhdyskuntarakenteen täydentäminen sekä alueen luontoarvojen vaaliminen: Kivistön keskustan läpi pohjoiseteläsuunnassa kulkevan liito-oravayhteyden varmistaminen, hyvälaatuisen puuston säilyttäminen sekä alueelle sijoittuvan pienen avokallion säilyttäminen. Suunnittelun lähtökohtiin on keskeisesti vaikuttanut myös tavoiteltu Kehäradan ylittävä kevyenliikenteen silta, joka mahdollistaa muun muassa koululaisten turvallisen kulkemisen Kehäradan eteläpuolelta Aurinkokiveen.

Kaava-alue on lähes kokonaan hoitamatonta kuusivaltaista sekametsää. Maastokäyntien perusteella suurin osa kuusista arvioitiin melko huonokuntoisiksi ja niiden säilymistä epäiltiin, mikäli niiden ympäriltä kaadettaisiin niitä suojaava muu puusto. Alueelta löytyi useita hyväkuntoisia isoja mäntyjä ja haapoja sekä joitakin koivuja, joiden arvioitiin voivan säilyvän myös yksittäisiksi puiksi rakentamisen keskelle jätettyinä. Nämä kartoitettiin alueelta ja niiden säilyttäminen mahdollisuuksien mukaan otettiin yhdeksi kaavan lähtökohdista.



Kaavan lähtökohdat kartalla, 11/2018. Vihreällä tähdellä merkitty yli 100-vuotias arvopuu, pisteillä muut hyväkuntoiset, säilytettävät puut, vihreällä aluemerkinnällä säilytettävien metsäisten lähivirkistysalueiden alustavat sijainnit ja punaisella nuolella kevyen liikenteen sillan paikka.

Toiminnalliset tavoitteet

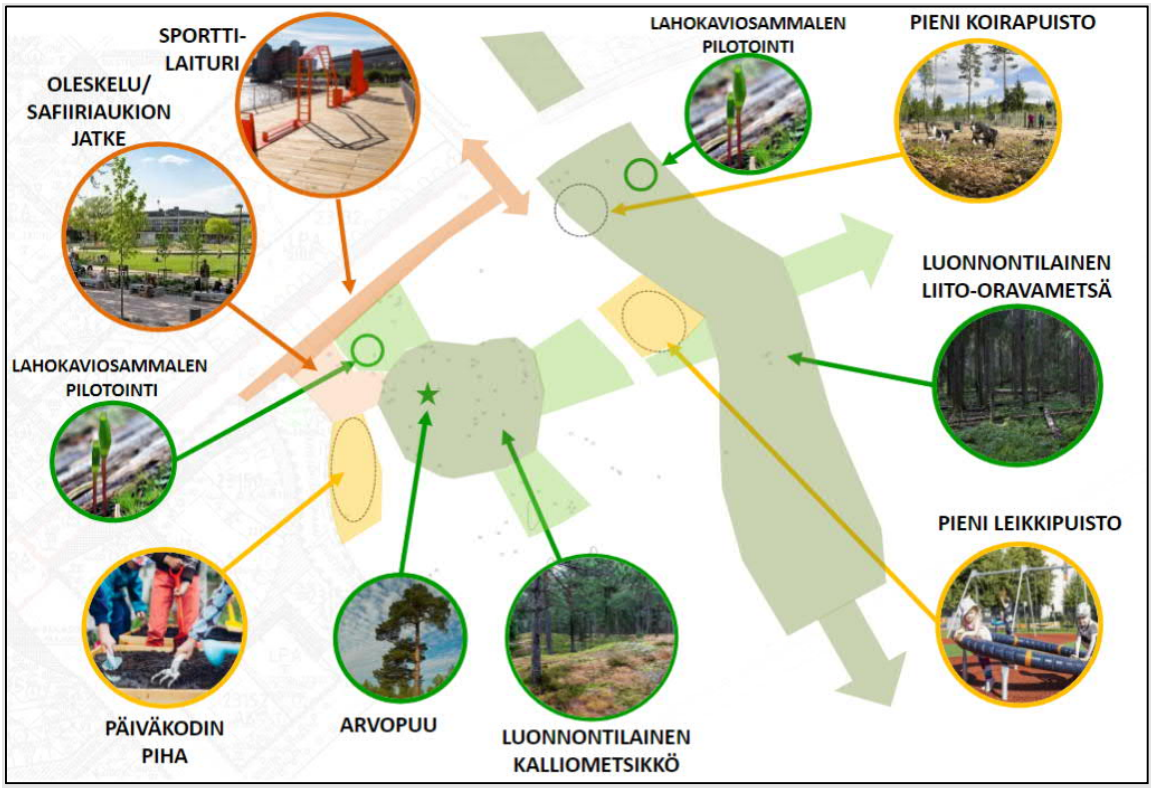
Kaavan keskeisenä tavoitteena on Kivistön keskustarakentamisen jatkaminen Kehäradan eteläpuoliselle alueelle Marja-Vantaan ydinkeskustan kaavaluonnoksen sekä Marja-Vantaan osayleiskaavan mukaisesti. Kaavan laatimisen alkuvaiheessa arvioitiin, että kaava-alueelle voisi, aluerajauksesta riippuen, tulla noin 50 000 – 90 000 k-m^2 uutta asumista sekä siihen liittyviä toimintoja kuten pysäköintilaitoksia.

Vantaan kaupungin sivistysvirasto ja tilakeskus esittivät myös tarpeen saada kaava-alueelle tontti uudelle päiväkodille vastaamaan Kivistön keskustan kovaan asukasmäärän kasvuun. Alueelle on tarve saada uusi päiväkoti kiireellisesti ja tämän hetken arvion mukaan sen olisi oltava käytössä jo vuoden 2022 aikana.

Jo aiemmin tunnistettujen viheraluetarpeiden (säilytettävä kalliometsikkö ja liito-oravien kulkuyhteyden edellyttämä metsä) alueelle todettiin tarvittavan mahdollisesti muita viheralueita. Vahvan pohjoiseteläsuuntaisen viheryhteyden (liito-oravametsä) lisäksi todettiin, että alueen läpi olisi hyvä saada pienempi itä-länsisuuntainen viheryhteys, joka yhdistäisi keskustan ja kaava-alueen reunaan tulevan uuden ison viheralueen. Korttelipihojen omien leikkipaikkojen lisäksi alueelle olisi hyvä saada ainakin pieni julkinen leikkipaikka päiväkodin leikkipihan lisäksi. Kivistön keskustan alueella on tarve uudelle koirapuistolle ja sen sijoittumista kaava-alueelle tutkittiin kaavan alkuvaiheissa. Lopulta koirapuistoa ei kuitenkaan sijoitettu tälle kaava-alueelle vaan sen sijoittumista tullaan tutkimaan seuraavissa keskustan asemakaavoissa.

Liikkumisen näkökulmasta todettiin, että alue liitetään nykyiseen kaupunkirakenteeseen ensisijaisesti jo osittain rakennetun Kivistön puistokadun kautta. Myös kunnallistekniikkaan (vesihuolto, kaukolämpö, sähköverkko) on tarkoitus liittyä pääsääntöisesti Kivistön puistokadun kautta. Kivistön keskustan putkijätejärjestelmäverkko tuodaan alueelle uuden kevyen liikenteen sillan rakenteissa ja sillan suunnittelussa varaudutaan kaukolämmön tuomiseen alueelle myös sillan kautta.

Kivistön keskustan kaavarunkoluonnoksen laatimisen yhteydessä teetettiin koko kaavarunkoaluetta koskeva liikenneselvitys (WSP Finland Oy, 2017), jossa todettiin, että liikenteen toimivuuden näkökulmasta Kivistön puistokatua ei ole välttämätöntä jatkaa kaava-alueelta tulevalle Lumikvartsinkadulle asti vaan se voidaan katkaista ajoneuvoliikenteeltä jo aiemmin. Tämä otettiin myös kaavan lähtökohdaksi. Kehäradan eteläreunaan, kaava-alueen pohjoisosaan tavoiteltiin myös uutta poikittaista kevyen liikenteen reittiä, joka kulkuyhteyden lisäksi voisi samalla palvella lähiliikuntavälineiden sijoituspaikkana, ns. sporttilaiturina.



Kaava-alueen viherrakenteen tavoitteet kartalla, 11/2018. Osa alkuvaiheen tavoitteista (mm. koirapuisto) karsiutui suunnittelun edetessä ja eri toimintojen tilatarpeiden tarkentuessa.

Kaavaluonnokset ja kaavaehdotus

Syksyn 2018 ja alkutalven 2019 aikana kaavaratkaisuja työstettiin laajoissa suunnittelukokouksissa, joissa oli edustettuina kaikki keskeiset yhteistyötahot ja toimijat niin kaupungin sisältä kuin ulkopuolelta.

Syksyn 2018 luonnokset

Ensimmäisissä luonnoksissa (ks. Viitesuunnitelmaluonnos 6.11.2018) perusrakenne perustui Kivistön puistokadulta alueen sisään tulevaan pihakatuun, jonka varrelle kaikki korttelit sijoittuvat. Lisäksi päiväkoti sijoitettiin alueen länsireunaan (todennäköinen kaava-alueen rakentamisen aloitus) ja irti sekä Kehäradasta että Kivistön puistokadusta, jotta mahdollisilta melu- ja ilmansaastehäiriöiltä vältyttäisiin herkän toiminnon kohdalla. Pysäköintilaitos sijoitettiin Kivistö puistokadun varteen, jotta voitaisiin minimoida ajoneuvoliikenteen määrä alueen sisällä.

Tässä ratkaisussa oli säästetty merkittävä osa metsistä ja lisäksi alueelle oli sijoitettu koirapuisto ja iso leikkipuisto. Rakentamisen kokonaismäärä jäi kuitenkin tavoiteltua matalammaksi. Alueen keskeisen sijainnin takia rakentamisen määrää haluttiin lisätä, joten koirapuistosta luovuttiin. Lisäksi todettiin, että vaikka alueen tarvitsemat pysäköintipaikat saisikin mahtumaan yhteen pysäköintilaitokseen kävelymatkat asunnoilta pysäköintilaitokseen muodostuisivat paikoin turhan pitkiksi. Jatkosuunnittelussa päätettiin tästä syystä tutkia kahden pysäköintilaitoksen mallia.



Viitesuunnitelmaluonnos 6.11.2018.

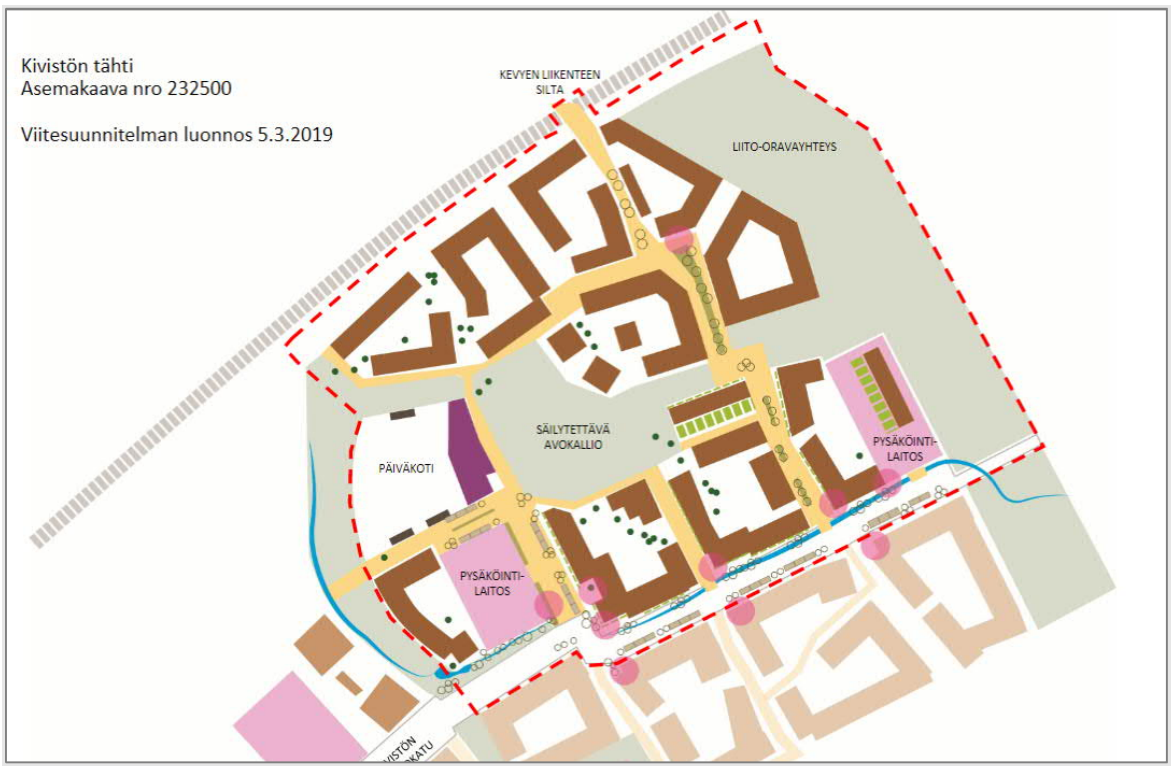
Seuraavissa luonnoksissa (ks. Viitesuunnitelmaluonnos 26.11.2018) rakentamisen määrää on lisätty merkittävästi ja alueelle sijoitettu myös toinen pysäköintilaitos. Itälänsisuuntaista viheryhteyttä on kavennettu ja koirapuisto poistettu, mutta muutoin viheralueet ovat pysyneet lähes samanlaisina.



Viitesuunnitelmaluonnos, 26.11.2018.

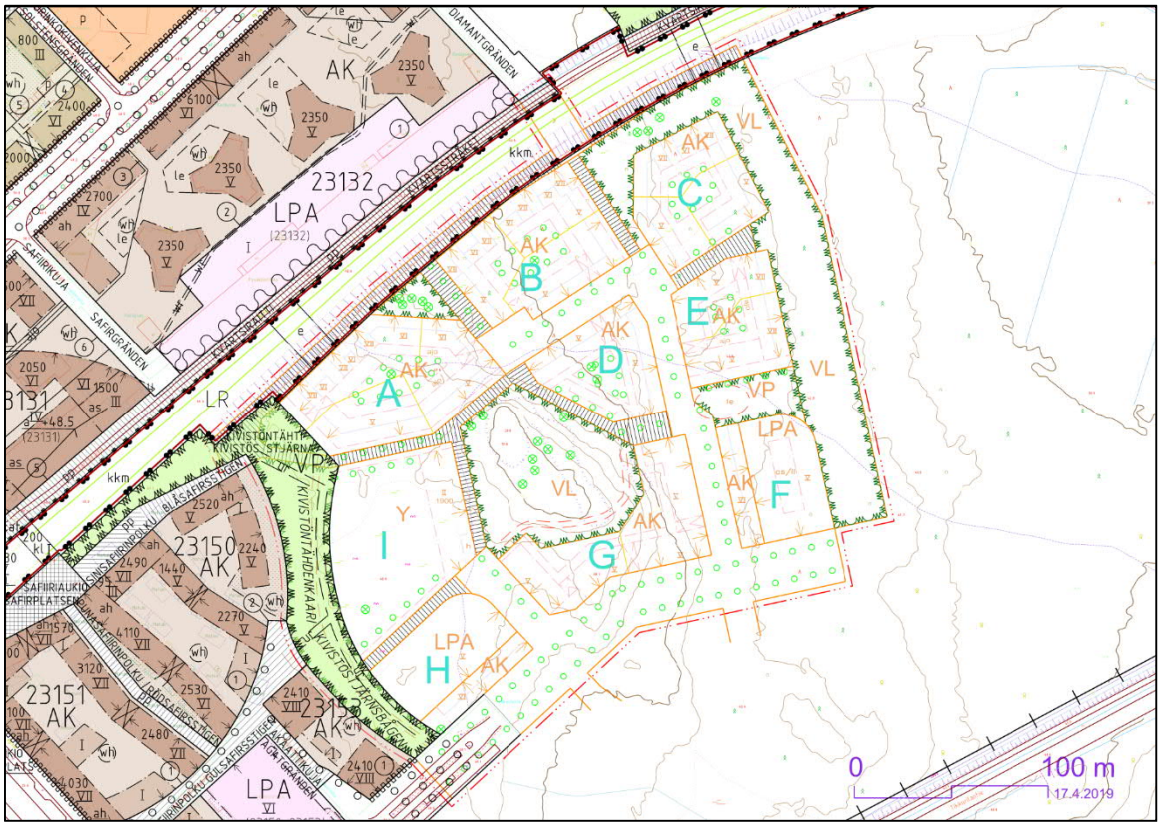
Talven ja kevään 2019 luonnokset

Seuraavissa vaiheissa aiempia luonnoksia kehiteltiin edelleen ja tutkittiin muun muassa vaihtoehtoisia rakennustyyppivaihtoehtoja sekä Kivistön puistokadun mahdollisia linjausvaihtoehtoja (ks. Viitesuunnitelmaluonnos 6.3.2019). Kivistön puistokatu linjattiin tekemään pieni mutka alueen alkuosassa ja lisäksi sille sijoitettiin alustava varaus hulevesipainanteelle. Tyypillisempien umpikorttelien tai lähes umpikorttelien lisäksi alueelle ehdotettiin kaupunkipientaloja sekä pysäköintilaitoksen katolle tulevaa rivitaloa. Lisäksi pysäköintilaitosten yhteyteen ehdotettiin u-muotoisia kortteleita, joissa pysäköintilaitos muodostaisi yhden korttelipihaa rajaavista sivuista. Jatkosuunnittelussa näistä kuitenkin luovuttiin, koska niiden toteutettavuutta ja houkuttelevuutta rakentajien silmissä epäiltiin ja alueelle toivottiin tavanomaisempia ratkaisuja.



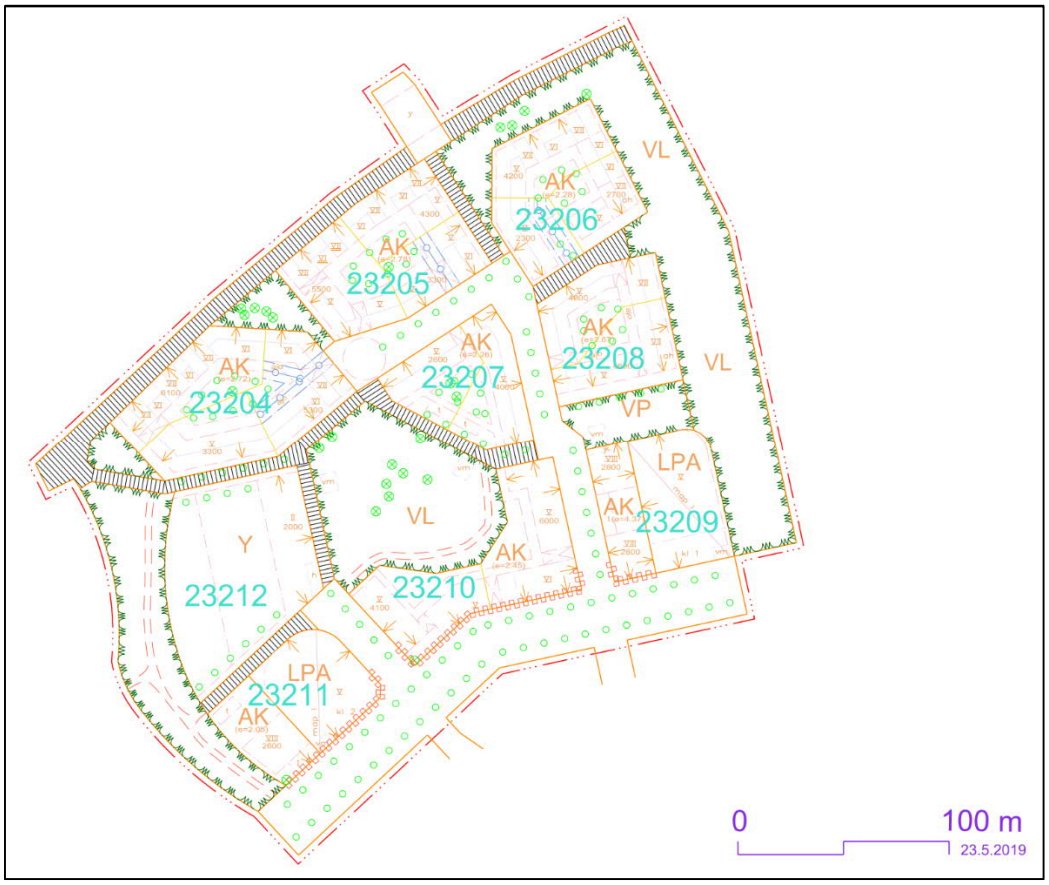
Viitesuunnitelmaluonnos, joka esiteltiin yleisötilaisuudessa 6.3.2019. Tässä vaiheessa tutkittiin mahdollisuutta kasvattaa avokallion eteläpuoleisia kortteleita ja linjata Kivistön puistokatu etelämpää. Vaaleanpunaiset ympyrät kuvaavat mahdollisia liiketilojen paikkoja.

Ensimmäisissä kaavakarttaluonnoksissa (ks. Kaavakarttaluonnos 17.4.2019) on tarkistettu Kivistön puistokadun linjaus lopulliseen muotoonsa, minkä seurauksena säilytettävän kallion ja sen väliin jäi vähemmän tilaa rakentamiselle. Väliin jäävästä korttelista tuli umpikorttelin sijaan käärmemäinen lamellitalo, joka kiertyy kalliometsän ympärille. Pysäköintilaitoksiin liittyvä asuminen sijoitettiin kummankin laitoksen kylkeen luhtiratkaisuna. Lopulta tästäkin vaihtoehdosta luovuttiin, koska sen epäiltiin luovan liian yksipuolisia asuntovaihtoehtoja. Lisäksi oltiin huolissaan siitä, että tämä ratkaisu sitoo liikaa asumisen ja pysäköinnin toteutusaikatauluja toisiinsa. Aiemmissa luonnoksissa oli radanvarren kortteleissa pyritty säilyttämään puustoa, mutta tässä vaihtoehdossa säilyttämisen kannalta parhaat puut sijoittuvat pienelle puistoalueelle kahden korttelin väliin. Lisäksi liito-oravapuiston pohjoisosaa venytettiin kaavan koillisosaan sijoittuvan korttelin eteen, jotta hyvät puut radanvarressa saatiin säilytettyä ja samalla varmistettua liito-oravien Kehäradan ylityspaikka toimivammaksi.

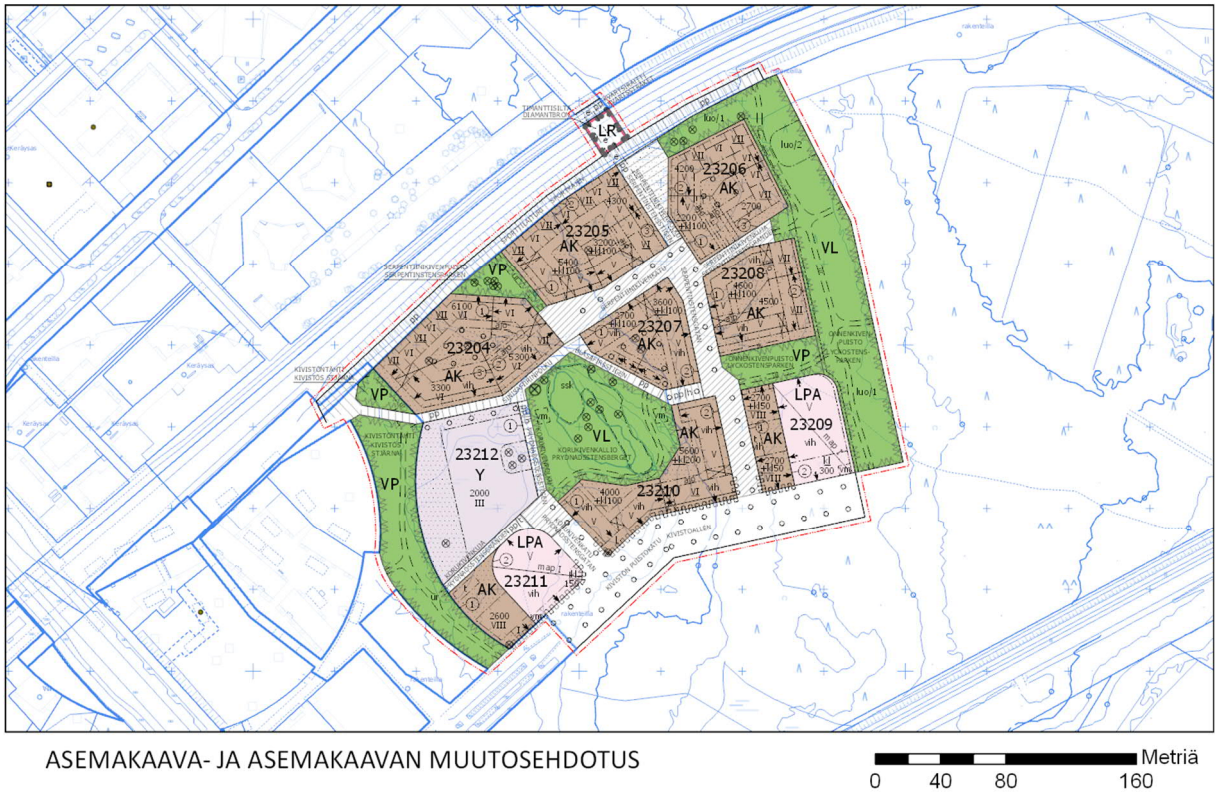


Kaavakarttaluonnos 17.4.2019.

Lopullisessa kaavaehdotusratkaisussa (ks. Kaavakarttaluonnos 23.5.2019 ja varsinainen kaavaehdotuskartta) pysäköintilaitosten kanssa samaan kortteliin sijoittuvia asuinrakennuksia tarkistettiin niin, että ne ovat pistetaloja, jotka voidaan varmemmin toteuttaa itsenäisesti ja joihin saadaan myös monipuolisempia asuntoja. Liito-oravapuistoa on levennetty niin, että se on joka kohdasta vähintään 30 m leveä. Katutiloja on tarkennettu katujen ja puistojen yleissuunnitelman tilavaraustarkastelujen pohjalta. Tämän jälkeen tarkistettiin vielä Y-korttelia niin, että siellä sijaitsevat 3 erityisen hyvää puuta merkittiin säilytettäväksi ja toisaalta rakennusala on muutettu väljemmäksi. Tämä mahdollistaa useampia erilaisia massoitteluratkaisuja päiväkodin tarkemman suunnittelun käynnistyessä.



Kaavakarttaluonnos 23.5.2019.



Asemakaavaehdotus 19.8.2019.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla laajennetaan Kivistön keskustaa Kehäradan eteläpuolelle rakentamattomalle asemakaavoittamattomalle alueelle. Kaava mahdollistaa kahdeksan asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK), joissa kerrosluvut vaihtelevat viidestä kahdeksaan. Alueelle sijoittuu myös yksi yleisten rakennusten korttelialue uutta päiväkotia varten.

Lisäksi kaava mahdollistaa alueelle kaksi pysäköintilaitosta, joiden yhteyteen sijoittuu myös liiketiloja. Kaava-alueen pysäköinti keskitetään pysäköintilaitoksiin.

Alueelle tulee useita puisto- ja lähivirkistysalueita. Onnenkivenpuisto -niminen lähivirkistysalue on luonnonmonimuotoisuuden kannalta tärkeä alue. Se on osa liito-oravien kulkureittiä ja lisäksi siellä on yksi säilytettävä lahokaviosammalen kasvupaikka.

Alueelle tulee useita katualueita. Alue liittyy jo rakennettuun Kivistön keskustaan Kivistön puistokadun kautta.

4.1.1 Mitoitus

AK, asuinkerrostalojen korttelialueet

- Pinta-ala yhteensä 2,74 ha
- Mahdollinen rakennettava kerrosala 70 700 k-m^2, josta 1 000 k-m^2 on liiketilaa
- Asukkaiden arvioitu määrä noin 1 600
- AK-alueiden tehokkuus e=2,59. AK-kortteleiden tehokkuusluvut vaihtelevat välillä e=1.90 …. e=4.29.
- Kerrosluku vaihtelee välillä 5 – 8
- Autopaikkamitoitus: 1 ap / 130 asuntok-m^2 tai vähintään 1 ap / kolme asuntoa, 1 ap / 60 k-m^2 palvelu- ja liiketilat. Pysäköinnin toteutuessa nimeämättömänä pysäköintilaitoksessa sallitaan 15 % poikkeama vähimmäismäärästä. Myös vuorottaispysäköinnin toteuttaminen mahdollistaa poikkeaman erillisen selvityksen perusteella.
- Autopaikkatarve yhteensä noin 550 ap
- Pyöräpaikkamitoitus: 2 pp / asunto ja 1 pp / 40 k-m^2 palvelu- ja liiketilat

Y, yleisten rakennusten korttelialue

- Pinta-ala 0,57 ha
- Mahdollinen rakennettava kerrosala 2 000 k-m^2
- Korttelin tehokkuusluku e=0,35
- Autopaikkamitoitus: 1ap / 150 k-m^2, joiden lisäksi kaksi liikkumisesteisille
- Pyöräpaikkamitoitus: vähintään 1 pp / 90 k-m^2 ja 1 pp / 3 työntekijää

LPA, autopaikkojen korttelialue

- Pinta-ala yhteensä 0,44 ha
- Mahdollinen rakennettava kerrosala 450 k-m^2 (liiketilaa)
- Sallittu kerrosluku 5 + 1 maanalainen kerros

- Arvioitu autopaikkojen määrä yhteensä 780 ap (noin 350 ap korttelissa 23211 ja noin 430 ap korttelissa 23209)

VP, puisto

- Pinta-ala yhteensä 0,70 ha

VL, lähivirkistysalue

- Pinta-ala yhteensä 1,47 ha

LR, rautatiealue

- Pinta-ala yhteensä 0,04 ha

Katualueet

- Pinta-ala yhteensä 1,84 ha

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavatyön aluksi määriteltiin työn laadulliset päätavoitteet. Päätavoitteet ryhmiteltiin kolmeen kehittämiskokonaisuuteen: kaupunkirakenne ja liikkuminen, viherrakenne sekä asuminen ja yhteisöllisyys. Seuraavaksi on kuvattu laadulliset tavoitteet ja niiden toteutuminen kehittämiskokonaisuuksittain.

Kaupunkirakenne ja liikkumisympäristö

Kaavan tavoitteena on tiivistää ja täydentää Kivistön keskusta-aluetta, luoda pienipiirteistä kortterakennetta ja kiinnostavaa julkista kaupunkitilaa ja -ympäristöä. Kaavan mukaiset uudet asuinrakennukset sopivat mittakaavaltaan ympäröivään rakenteeseen ja ovat kerrosluvuiltaan ja muodoiltaan vaihtelevia. Kaavan mukaiset uudet kaupunkikorttelit noudattavat tavoiteltua keskustarakenteen mittakaavaa. Rakennusten arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä.

Kortteleista on tehty riittävän pieniä, jotta ne eivät rajoittaisi alueen sisällä liikkumista. Korttelit ovat monimuotoisia ja katualueiden vaatima pinta-ala on minimoitu tai se on varattu ensisijaisesti oleskeluun ja katuvihreälle. Tällä on haluttu varmistaa, että yhteydet joka suuntaan ovat mahdollisimman lyhyitä ja miellyttäviä ja että reitit ovat houkuttelevia ja monipuolisia. Alueen sisällä on lukuisia vaihtoehtoisia reittejä jalan ja pyörällä liikkuville. Alueelta on suora yhteys Kivistöntähti -nimisen puiston kautta Kivistön keskustaan ja asemalle sekä Timanttisillan kautta Kehäradan pohjoispuolelle. Alueen pysäköinti on keskitetty pysäköintilaitoksiin, joihin on ajo Kivistön puistokadulta.

Viherrakenne

Kivistön keskustan suunnittelussa yhtenä keskeisenä tavoitteena on jatkuvan viherverkoston luominen ja ylläpitäminen. Kaava-alue liittyy Kivistön keskustaa ympäröiviin laajempiin virkistysalueisiin rakennettujen tai lähivuosina rakennettavien puistojen muodostamien vihersuonistojen kautta. Tunnistettujen luontoarvojen vaalimisen lisäksi tavoitteena on asumisessa 300 metrin maksimietäisyys sellaiseen viheryhteyteen, joka johtaa laajemmalle viheralueelle.

Kaava-alueella erityisen tärkeiksi viherrakenteeseen liittyviksi tavoitteiksi nostettiin alueen keskellä sijaitsevan avokallion säilyttäminen, liito-oravien kulkuyhteyden sekä Kehäradan ylityspaikan säilyttäminen, lahokaviosammalen säilyttämisen pilotointi tiiviin rakentamisen keskellä sekä vihertehokkuusmenetelmän käyttö koko alueella.

Kaava-alueelle on osoitettu useita metsäisenä säilytettäviä alueita, lisäksi hyväkuntoisia puita on määrätty säilytettävän myös puisto- ja korttelialueilla. Viherrakentamisesta ja hulevesien käsittelystä on annettu määräykset ja uusiutuvan energian tuotantoa edellytetään määräyksillä. Asuinrakennuksiin liittyvät pienet etupihat tukevat alueen julkisen tilan elävyyttä. Näitä etupihapuutarhoja on määrätty kaikkiin kortteleihin. Viherrakenteen monimuotoisuutta tukevat myös osaan asuinrakennuksista sekä pysäköintilaitokseen määrätyt viherkatot. Lisäksi viihtymistä ja vehreyttä edistetään edellyttämällä tonteilta erilaisia viherrakenteita. Myös sisäpihat on istutettava mahdollisimman vehreiksi.

Vantaalla on käytössä vihertehokkuuden menetelmä osana asemakaavojen laatimista. Vihertehokkuusmenetelmän avulla varmistetaan tonteilla riittävä vihreä ja läpäisevä pinta-ala. Näiden merkitys ilmaston muutokseen sopeutumisessa ja sen hillitsemisessä korostuu kaupunkien tiivistyessä. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta kokonaispinta-alaan. Selostuksen liitteenä on kaksi viitteellistä esimerkkipihasuunnitelmaa, joissa on esitetty ratkaisut, joilla on mahdollista saavuttaa vihertehokkuuden tavoiteluku tai ylittää se esimerkkikortteleissa. Kaikkien yhteispihojen suunnittelussa tuleekin hyödyntää vihertehokkuuslaskuria ja osoittaa, että asuinkortteleissa saavutetaan vihertehokkuudessa vähintään tavoiteluku 0,8. Vihertehokkuuslaskuri on ladattavissa sivustolta www.vantaa.fi/vihertehokkuus.

Katualueille on myös osoitettu istutettavan uusia puita sekä muita viherrakenteita. Kaavaselostuksen liitteenä on alueen katujen yleissuunnitelmat, joissa on esitetty, millaisia viherrakenteita eri katualueille on suunniteltu toteutettavan. Kivistön puistokadulle on myös sijoitettu iso hulevesiuoma.

Kaava-alueen viherympäristön jatkosuunnittelussa on otettava huomioon Vantaan kasvillisuudenkäytön periaatteet. Ohjeet ja lisätiedot:

- Vantaan kasvillisuuden käytön periaatteet, sivustolla https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/123751_Vantaan_kasvillisuuden_kayton_periaatteet_2016_korjattu.pdf
- Kaupunkitilaohje, http://vantaankaupunkitilaohje.fi/

Asuminen ja yhteisöllisyys

Kaavan tavoitteena on mahdollistaa yhteisöllisen asuinkorttelikokonaisuuden rakentaminen. Alueen sisäiset pihakadut ovat kaikkien alueen ja lähiympäristön asukkaiden yhteistä aluetta. Kortteleihin tulee rakentaa yhteisten oleskelu- ja harrastetilojen lisäksi muita yhteisiä tiloja kuten pesuloita ja saunatiloja.

Asuntokohtaiset etupuutarhat ja sisäpihat edesauttavat sosiaalisia kohtaamisia. Omaan asuntoon liittyvä ulkotila on aidattu, mikä edistää oman tilan hallintaa.

Pysäköinnin keskittäminen pysäköintilaitoksiin lisää osaltaan alueen asukkaiden kohtaamisia alueen sisällä. Alueelle on mahdollista rakentaa monenlaisia kaupunkimaisia asuntotyyppejä, jotka mahdollistavat monipuolisen väestöpohjan syntymistä alueelle.

Kaava-alueelle on laadittu taiteen konsepti, joka on tämän asemakaavan liitteenä. Taiteen konsepti ohjaa taiteen teemoja ja sijainteja sekä alueen värisuunnittelua. Taide vahvistaa alueen alueidentiteettiä ja asuinrakennusten tunnistettavuutta sekä tekee alueesta asukkailleen erityisen asuinalueen.

4.3 ALUEVARAUKSET

Pääosa alueesta on asuinkerrostalojen korttelialueita, puisto- ja lähivirkistysalueita sekä erilaisia katualueita. Lisäksi kaava-alueella on yksi yleisten rakennusten korttelialue ja kaksi autopaikkojen korttelialuetta.

4.3.1 Korttelialueet

AK, asuinkerrostalojen korttelialueet

Kaava mahdollistaa alueelle kahdeksan uutta asuinkerrostalojen korttelia. Korttelit kiertyvät alueen keskellä säilytettävän avokallion ympärille ja poikkeavat niin luonteeltaan kuin ratkaisuiltaan toisistaan.

Korttelit 23204, 23205 ja 23206 ovat ratkaisuiltaan saman luonteisia. Korttelien pohjoisreunan rakennusten kerroskorkeudet vaihtelevat välillä VI – VII, muodostaen selkeän visuaalisesti rajaavan ja melumuurina toimivan elementin Kehärataa vasten. Kaavamääräyksissä määrätty kattotyyppien vaihtelu luo luonteikkuutta ja rikkoo vaikutelmaa yhtenäisestä muurista. Näissä kortteleissa on Kehärataan päin sekä korttelien kulmiin sijoitettu pistemäisen vaikutelman antavia, harjakattoisia, muita rakennusosia korkeampia rakennusmassoja, jotka rikkovat entisestään julkisivuja ja tekevät katukuvasta monimuotoista. Pihakatujen varsilla rakennukset ovat pienimittakaavaisempia, mutta korttelirakenne pysyy suljettuna. Kortteli 23206 rajautuu myös kahdelta sivultaan metsäiseen Onnenkivenpuistoon, joka on luonnonmonimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue liito-oravien liikkumisen turvaamiseksi.

Alueen keskelle sijoittuvat korttelit 23207 ja 23210 avautuvat avokalliolle. Korttelin 23210 piha avautuu kokonaan Korukivenkalliolle ja tavoitteena on, että vehreä piha vaiheittuu luontevasti osaksi puistoa. Korttelin 23207 puolella korttelin ja puiston välissä on julkinen jalankululle ja pyöräilylle varattu katualue, jota vasten on rakennettava piharakennus suojaamaan korttelin pihaa. Piharakennus on myös osa katutilan rajausta ja siihen voi sijoittaa mm. kasvihuoneen.

Kortteli 23208 rajautuu Onnenkivenpuiston lähivirkistysalueeseen ja samannimiseen puistoon, joka on pieni puistoalue osana aluetta halkovaa viheryhteyttä ja johon avautuu korttelin 23208 omapihaisia asuinhuoneistoja.

Kortteleiden 23209 ja 23211 asuinkerrostalojen korttelialueet liittyvät tiiviisti viereisiin autopaikkojen korttelialueisiin. Näissä kortteleissa asuinrakennukset ovat pistetalotyyppisiä. Rakennukset voidaan rakentaa kiinni pysäköintilaitoksiin ja kortteleihin liittyviä oleskelutiloja voidaan rakentaa myös pysäköintilaitosten katolle.

Korttelityypistä riippumatta asuinpihat määrätään istutettaviksi vehreiksi vihertehokkuuden periaatteita noudattaen ja ne tulee suunnitella yhteiskäyttöiseksi lukuun ottamatta huoneistokohtaisia pihoja. Kaavaselostuksen liitteenä on kaksi esimerkkipihasuunnitelmaa vihertehokkuuslaskelmineen.

Rakennusten julkisivuja koskevissa määräyksissä edellytetään, että julkisivut ovat vaihtelevia ja ne tulee jäsentää enintään yhden porrashuoneen mittaisiin osiin, jotka poikkeavat toisistaan värin, materiaalin ja sommittelun suhteen. Näkyvät vaakasuuntaiset elementtisaumat on kielletty. Kehärataan rajautuvissa rakennuksissa julkisivut tulee käsitellä vertikaalisin aihein. Julkisivujen on oltava värikkäitä ja niiden pääväreinä tulee käyttää keltaisen, punaisen tai sinisen sävyjä. Vierekkäisten rakennusten tulee olla erivärisiä. Puistoalueisiin rajautuvien rakennusten päävärinä tulee käyttää vihreän eri sävyjä.

Kivistön puistokadun, Korukivenkadun ja Serpentiinikivenkadun varsille katutasoon tulee rakentaa liike-, palvelu- ja yhteistiloja. Tilat tulee toteuttaa erikokoisina ja omasisäänkäyntisinä.

Korttelit jakautuvat tontteihin siten, että tonttien rakennusoikeuden määrä vaihtelee välillä 2 300 – 6 100 k-m^2.

Y, yleisten rakennusten korttelialue

Suunnittelualueen länsiosaan sijoittuu yleisten rakennusten korttelialue 23212, johon suunnitellaan päiväkotia. Rakennus saa olla kolmikerroksinen ja rakennusoikeutta on 2 000 k-m^2.

Rakennuksen katon on oltava joko harjakatto tai viherkatto. Julkisivusommittelun tulee olla pienimittakaavaista ja kävelymiljöötä korostavaa ja julkisivujen on oltava värikkäitä. Rakennuksen maantasokerroksen tulee olla avoin ja toiminnallinen.

Tontti rajautuu lännessä jo kaavoitettuun Kivistöntähden puistoon ja muilta osin jalankulun ja pyöräilyn katualueisiin. Tontin huoltoajo ja saattoliikenne on suunniteltu tapahtuvan Korukivenkadun kautta. Korukivenkadulle on suunniteltu kadunvarsipysäköintipaikkoja saattoliikennettä varten.

Tontilla sijaitsee joitakin hyväkuntoisia, säilytettävän arvoisia mäntyjä, jotka on merkitty kaavassa säilytettäviksi puiksi. Rakennusala on sijoitettu tontin itäreunaan melko vapaasti mahdollistamaan hyvinkin erilaiset massoitteluvaihtoehdot, kuitenkin niin, että tontin itäreunaan sijoittuvat hyvät puuyksilöt on säilytettävä. Tontin länsiosa on määrätty istutettavaksi alueen osaksi. Lisäksi tontin pohjoisreunaan on osoitettu puurivi vehreyttämään tontin pohjoispuolelle tulevaa Sinisafiirinpolkua sekä myös suojaamaan tontin pohjoispuolelle tulevan asuinkorttelin asuinpihojen näkymiä päiväkodille päin. Sinisafiirinpolun kaupunkimaisuutta tulee myös korostaa rakentamalla tontin pohjoisreunaan vähintään 1 m korkea kivimuuri.

Y-tontin maankäyttövaihtoehdot

Kaavaratkaisu mahdollistaa päiväkodin tontin suunnittelun hyvin monenlaisilla ratkaisuilla. Kaavatyön aikana laadittiin neljä erilaista, esimerkinomaista tontin maankäyttövaihtoehtoa. Kaikissa vaihtoehdoissa tontin koko on sama (noin 5 700 m^2), mutta rakennuksen massoittelu sekä leikkipihan koko vaihtelevat. Rakennuksen peittopinta-ala on vaihtoehdoissa A, B ja D noin 1 000 m^2, mikä mahdollistaa rakennuksen toteuttamisen kaksikerroksisena. Vaihtoehdossa C rakennus on esitetty kolmikerroksisena, jolloin rakennuksen peittopinta-ala on noin 700 m^2. Kaava mahdollistaa rakennuksen toteuttamisen 3-kerroksisena, jolloin leikkipihaa jää vaihtoehdoissa A, B ja D nyt esitettyjä ratkaisuja enemmän. Kaikissa vaihtoehdoissa osa pihasta on osoitettu istutettavaksi ja tätä osaa ei ole huomioitu leikkipihan koossa. Istutettavan alueen kokoa pienentämällä leikkipihaa saadaan suuremmaksi.

Vaihtoehdossa A leikkipiha n. 3 500m^2 (4 500 m^2 ilman istutusaluetta), jolloin tontille mahtuu tarvittavat toiminnot ja leikkipiha hyvin. Tässä vaihtoehdossa rakennuksen massoittelu on yksinkertaisin ja leikkipiha mahdollisimman suuri ja muodoltaan myös yksinkertaisin. Tontilla säilytettävät puut sijoittuvat myös hyvin leikkipihan reunoille, joten niiden säilyttäminen ja yhteensovittaminen pihan toimintojen kanssa on melko helppoa. Asemakaavan havainnekuva-aineistoihin on mallinnettu tämä vaihtoehto.

Vaihtoehdossa B rakennus on sijoitettu Korukivenpolun varrelle niin, että säilytettäväksi osoitetut kolme mäntyä jäävät rakennuksen suojiin atriumpihaan. Tässä vaihtoehdossa leikkipiha on 3 100 m^2 (4 300 m^2 ilman istutusaluetta) ja piha on hiukan muita vaihtoehtoja pienempi, koska osa pihasta on atriumpihana Korukivenpolun puolella, eikä siten ole varsinaisesti käytettävissä leikkipihaksi. Itse leikkipiha on tässä vaihtoehdossa yhtenäinen ja helposti kerralla valvottavissa. Rakennuksen sijoittaminen Korukivenpolun varteen luo Korukivenkadulle enemmän luonnetta ja kiinnostavamman kaupunkitilan kuin muut esitetyt vaihtoehdot. Vaihtoehto tukee asemakaavan kaupunkitilallisia tavoitteita vaihtoehdoista parhaiten. Rakennuksen niin sanottu pääsisäänkäynti voisi sijoittua atriumpihan yhteyteen. Pääsisäänkäynti voisi palvella rakennuksen muuta ja iltakäyttöä leikkipihan ryhmäsisäänkäyntien rinnalla.

Vaihtoehdossa C rakennus on esitetty kolmeen kerrokseen, minkä myötä leikkipihan koko on 3 600 m^2 (4 600 m^2 ilman istutusaluetta). Iso piha mahdollistaa tarvittavien toimintojen sijoittamisen pihalla erinomaisesti ja myös rakentaminen on melko helppoa, vaikka tontille on osoitettu säästettäviä puita. Vaihtoehto mahdollistaa erillisen sisäänkäyntiaukion muodostumisen Korukivenkadun päähän. Vaihtoehto mahdollistaa myös kaupunkirakenteen tiivistymisen tulevaisuudessa esimerkiksi niin, että päiväkodin yhteyteen rakennetaan lisärakennus esiopetusta ja

ensiluokkia varten. Osan korttelista voisi myös jakaa erilliseksi tontiksi esimerkiksi asumista tai hoivakotia varten.

Vaihtoehdossa D huoltopiha sijoittuu keskelle rakennusta toisin kuin muissa vaihtoehdoissa, mikä mahdollistaa keittiön sijoittamisen keskemmälle rakennusta. Tässä vaihtoehdossa leikkipihan koko on 3 400 m^2 (4 500 m^2 ilman istutusaluetta) eli piha on lähes yhtä iso kuin vaihtoehdossa C. Vaihtoehto toimisi hyvin myös esimerkiksi osin kolmikerroksisena ratkaisuna niin, että yhteistilat sijoittuisivat huoltopihan kylkeen ja ryhmätilat nousisivat kolmikerroksisiksi siiviksi.



Y-tontin maankäyttövaihtoehtoja. Kaikissa vaihtoehdoissa huoltopiha sijoittuu tontin kaakkoiskulmaan, Korukivenkadun päähän. Kaava-alueen liikennesuunnittelu perustuu tähän ratkaisuun. Tummanvihreällä kaavassa säilytettäväksi osoitetut puut, vaaleammalla vihreällä uudet istutettavat puut.

LPA, autopaikkojen korttelialue

Koko kaava-alueen pysäköinti on ratkaistu rakenteellisesti kahdella pysäköintilaitoksella, jotka on sijoitettu osaksi asuinkortteleita. Pysäköintilaitokset suunnitellaan toiminnallisesti sekoittuneiksi hybridirakennuksiksi niin, että niihin sijoittuu myös liiketilaa, alueelliset kierrätyspisteet sekä katoille julkisia oleskelutiloja.

Autopaikkojen korttelialueille ajo tapahtuu Kivistön puistokadulta (LPA-kortteli 23209) ja Korukivenkadun kautta (kortteli 23211). Alueen sisäinen ajoneuvoliikenne on siten minimoitu.

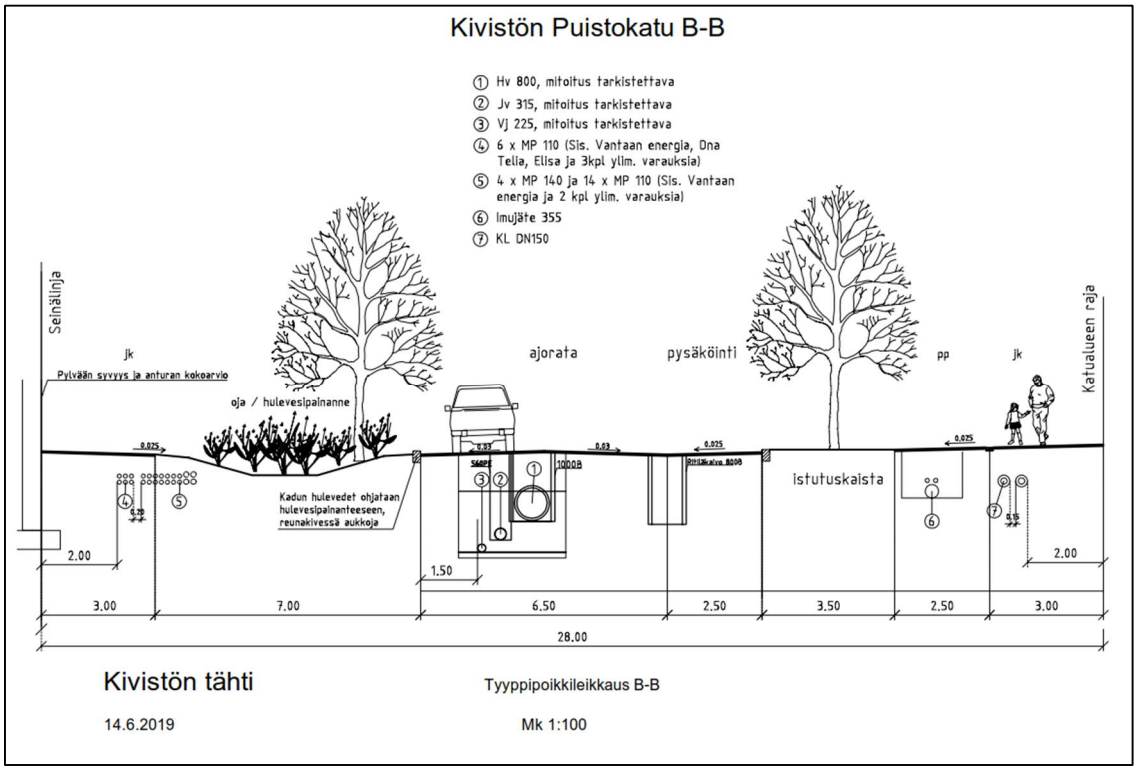
Pysäköintilaitokset on sijoitettu osaksi korttelirakennetta niin, että pysäköintitarpeen mahdollisesti vähentyessä ne ovat otettavissa muuhun käyttöön tai korvattavissa muulla rakentamisella.

4.3.2 Muut alueet

Katualueet

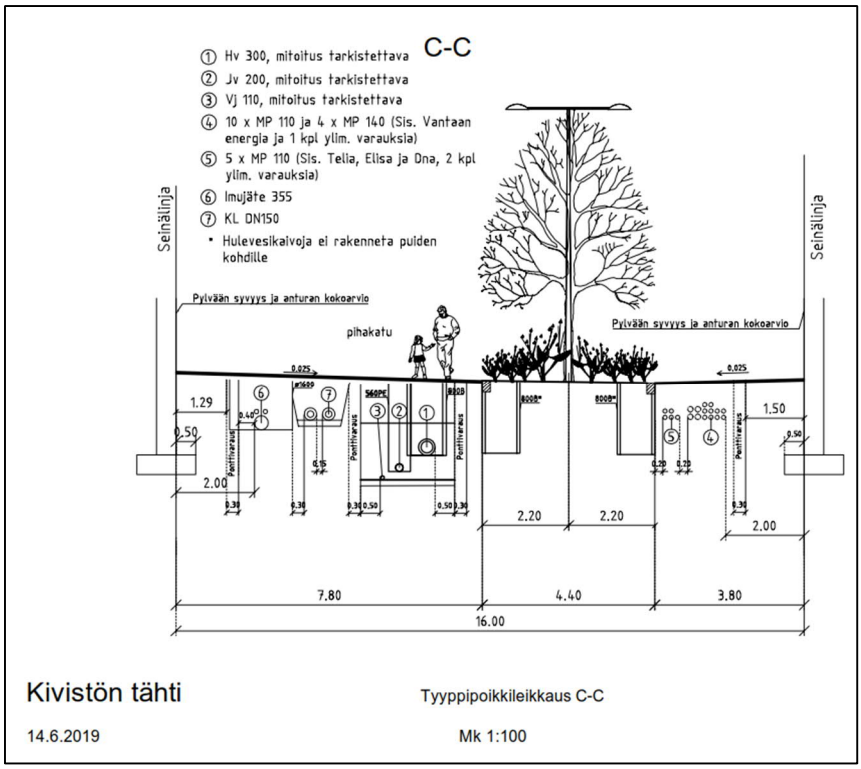
Alueelle tulee useita uusia katualueita. Alue liittyy jo rakennettuun Kivistön keskustaan Kivistön puistokadun kautta. Kaavan laatimisen yhteydessä teetettiin konsulttityönä kaava-alueen katujen ja puistojen yleissuunnitelmat, joissa tutkittiin katujen tilavaraukset, kuntatekniikan tilatarpeet ja tehtiin myös vesihuollon yleissuunnitelmat. Suunnitelmat laati WSP Finland Oy.

Kivistön puistokadun alkuosa on jo rakennettu ja tässä kaavassa sitä jatketaan uudelle, nyt kaavoitettavalle Onnenkivenpuistolle asti. Kivistön puistokatu on luonteeltaan alueen pääkatu ja sen luonne muuttuu kaava-alueelle saavuttaessa. Merkittävin muutos on kasvipeitteisen hulevesipainanteen sijoittaminen katualueelle. Yleissuunnitelmassa kaksisuuntainen pyörätie sijoitettiin vain kadun eteläreunaan, mutta kaupungin toiminnallisuuden varmistamiseksi on jatkosuunnitteluvaiheessa syytä tutkia kävelystä eriytetyn, muuhun ajoneuvoliikenteeseen rinnastettavan pyörätien ratkaisua. Kivistön puistokadulle on myös suunniteltu sijoitettavan puita molemmin puolin katua, joten kadun yleisilme on vehreä. Kadun varteen on myös suunniteltu sijoitettavan joitakin kadunvarsipysäköintipaikkoja ensisijaisesti liiketilojen asiakkaiden ja päiväkodin saattoliikennettä varten. Kivistön puistokadulta on myös ajoyhteys kortteliin 23209 tulevaan pysäköintilaitokseen. Kivistön puistokatu on suunniteltu päättyvän kaava-alueen itäreunaan ja alustavissa katujen yleissuunnitelmissa katualueen päähän on tulossa kääntöpaikka. Kivistön keskustan kaavarunkoluonnoksen ajatuksena on, että tulevissa asemakaavoissa Kivistön puistokatu tullaan jatkamaan autottomana Onnenkiven puiston läpi.



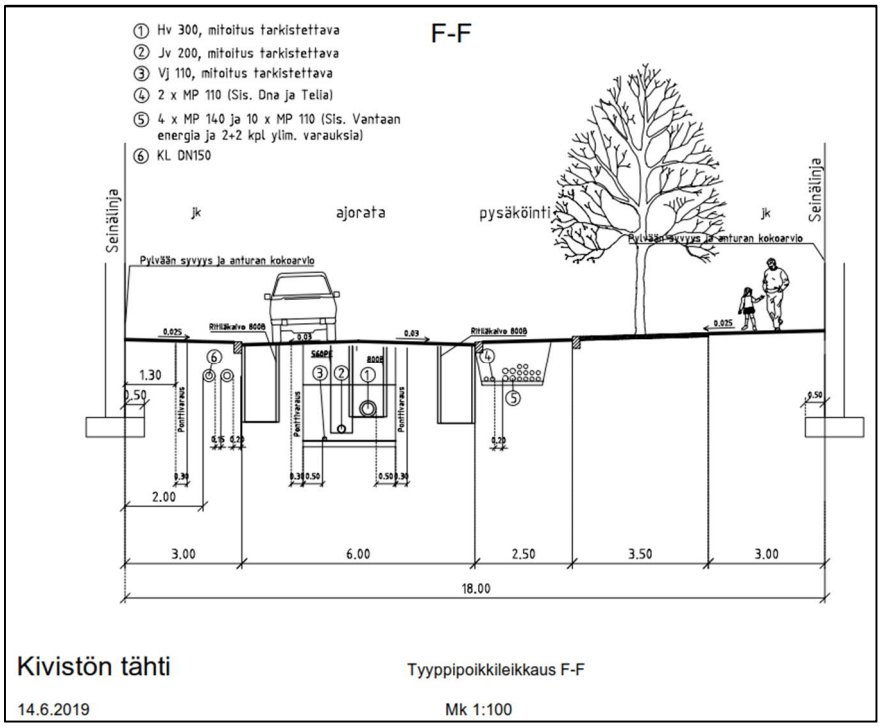
Tyyppipoikkileikkaus Kivistön puistokadusta korttelin 23209 kohdalla, WSP Finland Oy, luonnos 14.6.2019.

Serpentiinikivenkatu on keskeisin alueen sisäistä liikennettä palveleva katualue, joka lähtee Kivistön puistokadulta ja kiertää alueen keskelle jäävän Korukivenkallion. Serpentiinikivenkatu on pihakatu, jolla priorisoidaan kävelyä ja pyöräilyä. Katualueelle on suunniteltu tulevan puurivejä sekä istutus- ja oleskelualueita, jotka tekevät katualueesta vehreän ja myös hidastavat ajoneuvoliikennettä.



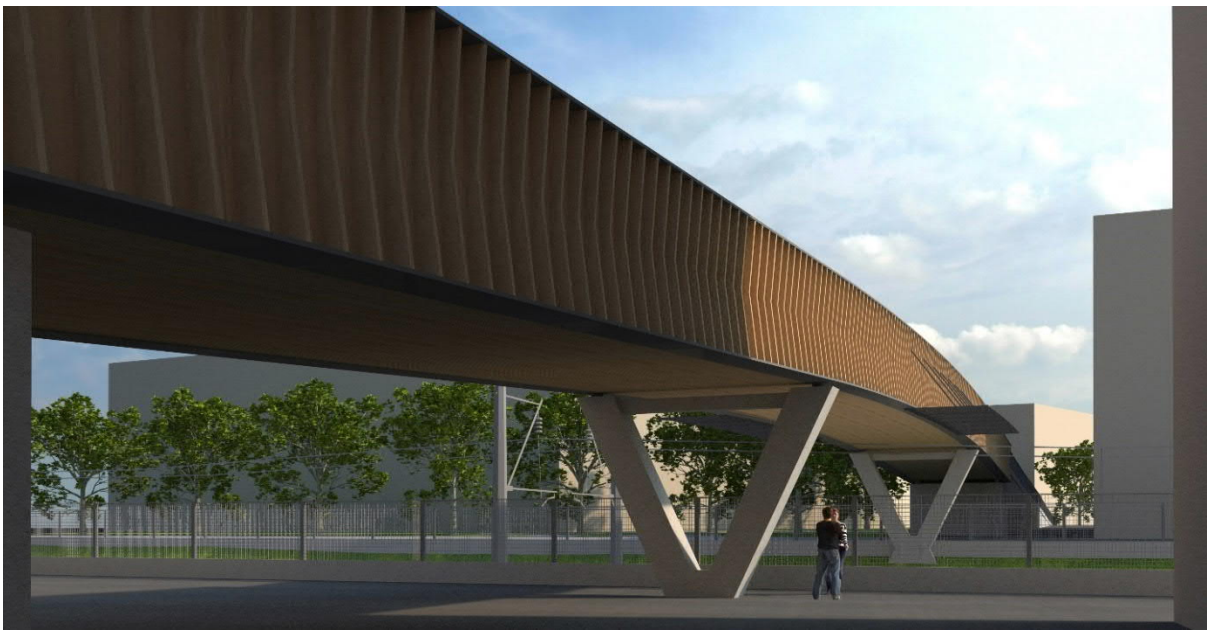
Tyyppipoikkileikkaus Serpentiinikivenkadusta korttelin 23205 ja 23207 välissä, WSP Finland Oy, luonnos 14.6.2019.

Korukivenkatu lähtee Kivistön puistokadulta kohti Y-korttelia 23212. Ajo korttelin 23211 pysäköintilaitokseen tapahtuu Korukivenkadun kautta, samoin Y-korttelin toimintaan liittyvä huoltoajo. Korukivenkadun loppuosa on pihakatualuetta. Korukivenkadulle on varattu tilaa yhdelle puuriville sekä kadunsuuntaisille pysäköintipaikoille (5 kpl), jotka on lähtökohtaisesti suunniteltu varattavan erityisesti päiväkodin saattoliikennettä varten.



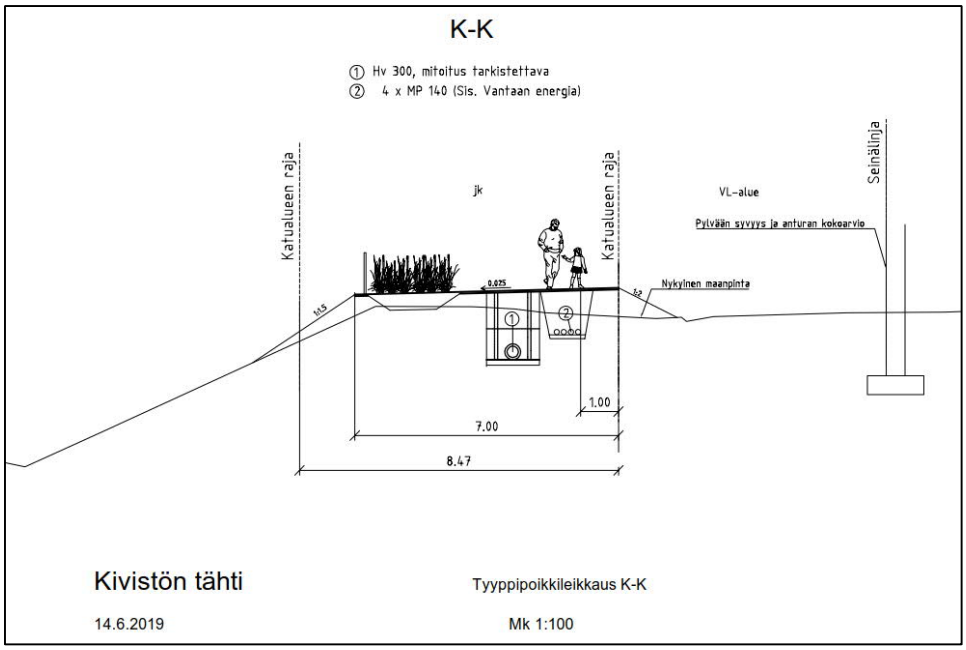
Tyyppipoikkileikkaus Korukivenkadusta, WSP Finland Oy, luonnos 14.6.2019.

Serpentiinikivenpolku ja Timanttisilta kytkevät alueen Kehäradan pohjoispuolelle. Timanttisilta on kevyen liikenteen silta, jonka rakenteissa kaava-alueelle tuodaan myös kunnallistekniikkaa (putkijätelinja ja kaukolämpö). Timanttisillan yleissuunnitelmassa on tukittu sillan linjaus, tilatarpeet, liittyminen viereisiin kortteleihin (myös sillan pohjoispäässä tämän kaava-alueen ulkopuolelle sijoittuvien korttelien osalta) sekä alustavat rakenteelliset ratkaisut. Serpentiinikivenpolun katualueelle sijoittuvat Timanttisillan luiska ja portaat, jotka johtavat sillalta alas Sporttilaiturille. Serpentiinikivenpolun katualueelle on varattu runsaasti tilaa istutuksille. Luiska ja portaat Timanttisillalta Sporttilaiturille ovat kaupunkitilallisesti hyvin keskeiset ja niiden suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilalliseen laatuun.

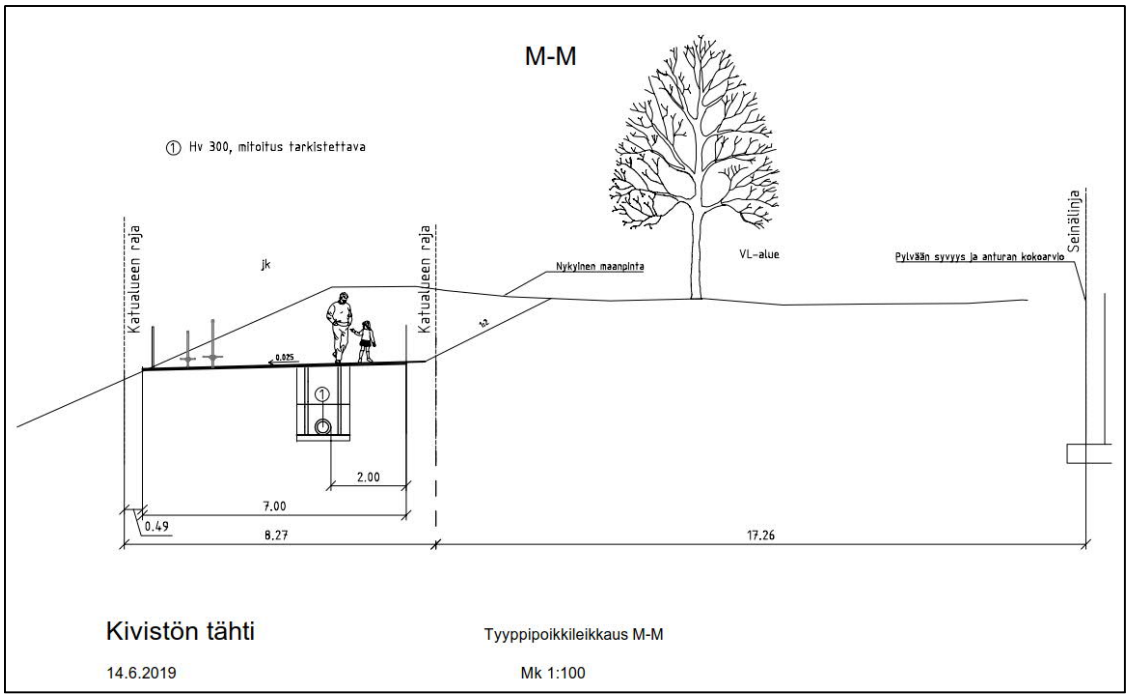


Timanttisillan yleissuunnitteluvaiheen näkymäkuva Timanttikujan päästä kohti kaava-aluetta, 11.6.2019 (WSP Finland Oy).

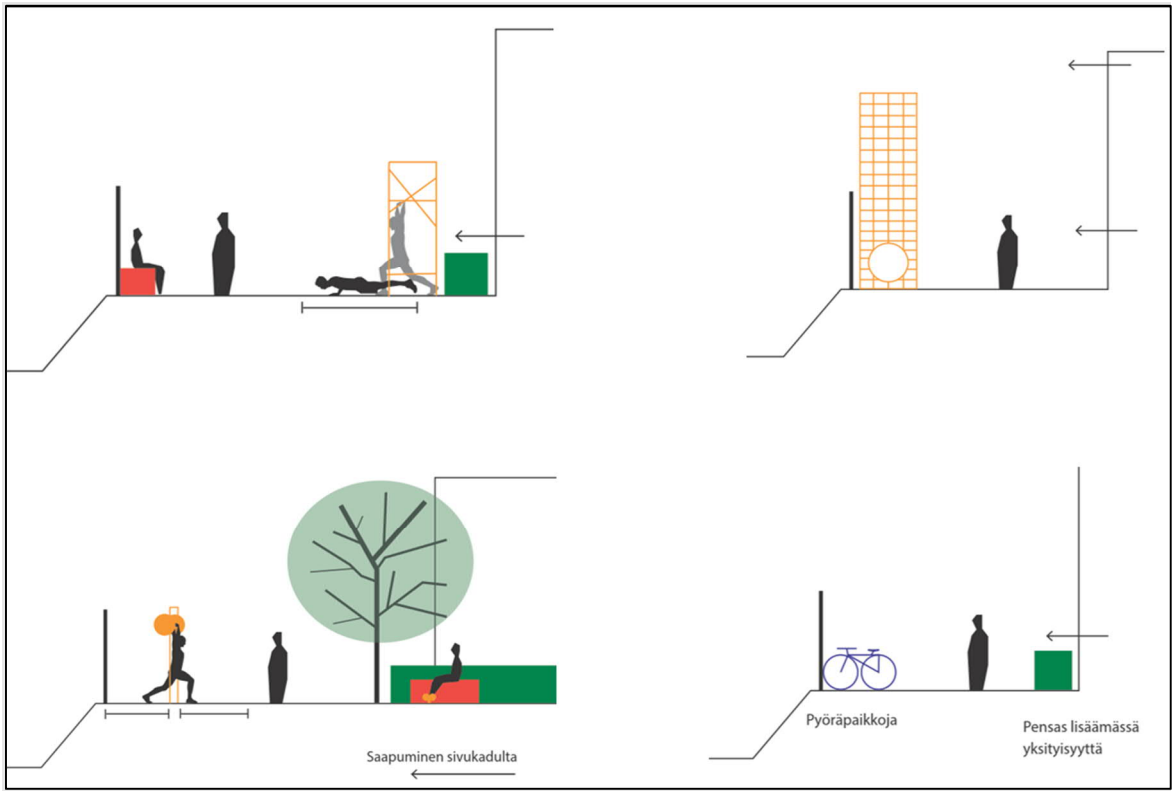
Sporttilaituri on uusi jalankululle ja pyöräilylle varattu katualue, joka kulkee Kehäradan eteläreunassa uuden Kivistöntähden -puiston ja Timanttisillan välillä jatkuen aina Onnenkivenpuistolle asti. Sporttilaiturin on suunniteltu olevan erityisesti hitaamman liikkumisen reitti, joka tarjoaa mahdollisuuksia aktiiviseen oleskeluun ja ulkoliikuntaan. Katualueelle on tarkoitus sijoittaa erilaisia ulkoliikuntavälineitä sekä oleskelualueita istuksineen ja katukalusteineen.



Tyyppipoikkileikkaus Sporttilaiturista korttelin 23204 kohdalla, WSP Finland Oy, luonnos 14.6.2019.



Tyyppipoikkileikkaus Sporttilaiturista korttelin 23206 kohdalla, WSP Finland Oy, luonnos 14.6.2019.



Sporttilaiturin periaatetason poikkileikkauksia. Katualueelle on suunniteltu sijoitettavan pieniä leikki-/tai kuntoilulaiteryhmiä kuntoilua varten, penkkejä oleskelua varten sekä istutuksia rytmittämään pitkää katualuetta. Kehärata sijaitsee kaikissa poikkileikkauksissa vasemmalla ja Kehäradalle päin avautuvat rakennukset oikealla.

VL, lähivirkistysalueet

Kaava-alueella on kaksi lähivirkistysaluetta (VL).

Korukivenkallio-niminen lähivirkistysalue sijaitsee kaava-alueen keskellä, säästettävä avokallio jää lähivirkistysalueen keskelle. Avokallio on merkitty kaavakarttaan merkinnällä Avokallio tai siirtolohkare, joka tulee säilyttää (ssk). Alueen luoteisnurkkaan on merkitty yksi puustokartoituksen mukaan yli 100-vuotias puuyksilö merkinnällä Suojeltava puu. Lisäksi alueella on yhdeksän muuta erityisen hyväkuntoista puuta merkitty merkinnällä Kaupunkikuvallisesti arvokas puuyksilö. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa. Alueelle on sijoitettu kaksi puistomuuntamoa ja sen eteläosaan on esitetty ohjeellinen ulkoilureitti, joka kulkee Korukivenkadulta Serpentiinikivenkadulle.

Onnenkivenpuisto-niminen lähivirkistysalue sijaitsee kaava-alueen itäreunassa ja kulkee Kehäradalta Kivistön puistokadulle asti. Alue on merkittävä osa liito-oravien Kivistön keskustan läpi kulkevaa pohjoiseteläsuuntaista reittiä ja siksi lähes kokonaan merkitty merkinnällä Luonnonmonimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo/1). Merkintään liittyen on erikseen määrätty, että 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 Kehärataan rajautuvalle alueen osalla tulee säilyttää korkeita puita ja istuttaa korkeaksi kasvavia puita. Alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, että liito-oravan kulkuyhteys heikentyy tai häviää. Alueen puusto on melko kuusivaltaista eikä kovin hyvälaatuista, mutta aivan alueen pohjoisosassa, Kehäradan varrella, on neljä erityisen hyvälaatuista puuta, jotka on merkitty säilytettäväksi merkinnällä Kaupunkikuvallisesti arvokas puuyksilö. Puisto on leveydeltään vähintään 30 metriä leveä, jotta puustolla olisi paremmat mahdollisuudet säilyä puiston ympäriltä tehtävän puuston kaadon ja rakentamisen jälkeenkin. Onnenkivenpuiston

pohjoisosassa on myös yksi tunnistettu lahokaviosammalen kasvupaikka, joka tulee säilyttää. Kasvupaikka ja sen välitön ympäristö on merkitty merkinnällä Luonnonmonimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo/2), johon liittyen on määrätty, että Alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, että lahokaviosammalen kasvupaikka heikentyy tai häviää.

VP, puistot

Kaava-alueella on kolme erillistä puistoaluetta.

Kivistöntähti -niminen puistoalue sijaitsee kaava-alueen länsireunassa ja on jo asemakaavoitettu puistoksi. Tässä asemakaavassa muutetaan puistoalueen pohjoisosan rajausta ja puistoon esitettyä ohjeellista ulkoilureittiä. Puistoalue jakautuu kahteen osaan, koska Safiiriaukiolta alueelle tuleva jalankulun ja pyöräilyn reitti Sinisafiirinpolku osoitetaan kulkemaan puiston läpi.

Serpentiinikivenpuisto -niminen puistoalue sijoittuu kaava-alueen pohjoisosaan Sporttilaituri-nimisen jalankulun ja pyöräilyn reitin, Serpentiinikivenkadun ja kahden asuinkorttelin väliin. Alueella on viisi erityisen hyväkuntoista puuta, jotka on esitetty säilytettäväksi merkinnällä Kaupunkikuvallisesti arvokas puuyksilö. Lisäksi puiston läpi on osoitettu ohjeellinen ulkoilureitti.

Onnenkivenpuisto -niminen puistoalue sijoittuu Serpentiinikivenkadun, Onnenkivenpuiston lähivirkistysalueeseen ja kahden asuinkorttelin väliin. Se jatkaa alueen läpi kulkevaa poikittaista viheryhteyttä Korukivenkalliolta Onnenkivenpuistoon. Puistoon on suunniteltu sijoitettavan yksittäisiä leikki- ja/tai kuntoiluvälineitä, mutta ei varsinaista leikkipuistoa. Puiston läpi kulkee myös ohjeellinen ulkoilureitti.

LR, rautatiealue

Kaava-alueeseen kuuluu pieni osa Kehäradan rautatiealuetta. Rautatiealueen yli osoitetaan uusi eritasoristeys, joka mahdollistaa radan ylitse kulkevan uuden Timanttisilta-nimisen kevyen liikenteen sillan toteuttamisen.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa ja tarkastelut ovat ohjanneet suunnittelua. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanke 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

Kaava täydentää Kivistön keskustaa, mikä toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Asemakaavaratkaisu vahvistaa Kivistön uutta keskustaa ja luo tiivistä ja tehokasta kaupunkirakennetta. Alue sijoittuu Kivistön kaupunginosaan, Kivistön uuden keskustan keskiosiin, Kivistön puistokadun ja Kehäradan väliin. Kivistön kaupunginosassa asuu tällä hetkellä noin 7600 asukasta (HSY / tilanne 15.4.2019), josta noin 3 500 asukasta asuu Kivistön uuden keskustan alueella. Kaavan mahdollistaa koteja yli 1 500 uudelle asukkaalle. Sijainti kävelymatkan päässä Kivistön asemasta ja tulevasta kaupunkikeskuksesta sekä päiväkodista ja peruskoulusta mahdollistaa elinkaariasumista vauvasta vaariin. Asukaspohjan laventuminen edistää lähipalveluiden kehittämistä. Kohteiden kilpailuttaminen kortteleittain mahdollistaa nopean reagoinnin asukasrakenteen tasapainoiseksi kehittämiseksi.

Yhdyskuntarakenne

Rakentaminen sijoittuu noin 250 – 550 metrin etäisyydelle Kivistön juna- ja bussiasemasta. Lähimmät bussipysäkit sijaitsevat tällä hetkellä reilun 200 metrin etäisyydellä Keimolantien varressa. Alue sijaitsee myös noin 700 metrin etäisyydellä tulevasta Lapinkylän juna-asemasta, joten kaava tukee myös Lapinkylän aseman toteuttamisedellytyksiä lisäten sen vaikutusalueen asukasmäärää.



Kuvassa on esitetty Kivistön tähden asemakaavan uudet rakennukset rakeisuuskartassa yhdessä Kivistön keskustan jo rakennettujen sekä suunniteltujen tai rakenteilla olevien rakennusten kanssa.

Kaupunkikuva

Uusi rakentaminen täydentää Kivistön keskustan kaupunkimaista ilmettä ja jatkaa Kivistön keskustan tiivistä rakennetta Kehäradan eteläpuolella. Kaava-alueen erityispiirteenä on sen keskellä jäävä pieni avokallio (Korukivenkallio), jonka ympärille kaavan mahdollistamat tiiviit keskustakorttelit rakentuvat. Mittakaava on sovitettu ympäröivään rakenteeseen silti omailmeisyyden mahdollistaen. Kaava-alueen asuinrakennusten kerrosluvut vaihtelevat 5 – 8 välillä. Pysäköintilaitokset ovat 5-kerroksisia ja Y-kortteliin tuleva päiväkoti 3 kerrosta korkea. Katualueista on pyritty tekemänä tiiviitä ja intiimejä, mikä yhdessä alueen rakentamisen korkeuden kanssa tukee kaupunkimaista, mutta silti inhimillisen mittakaavan syntymisen tuntua alueella.

Kaavamääräyksin edellytetään, että alueen rakennukset ovat moni-ilmeisiä, värikkäitä ja ulkoasultaan toisistaan poikkeavia. Materiaalivalinnat ja rakennusten yksityiskohtaisempi suunnittelu jäävät rakennuslupavaiheeseen.

Säilytettävän avokallion sekä 30 metriä leveän, metsäisen Onnenkivenpuisto-nimisen lähivirkistysalueen lisäksi alueelle tulee muita puistoja ja lisäksi tonteilla on edellytetty hyväkuntoisen, olemassa olevan puuston säilyttämistä. Nämä kaikki tukevat alueen vehreyttä kaupunkimaisesta tiiveydestä huolimatta. Alueen metsäisyyden ilme toteutuu, jos olevaa puustoa säästetään mahdollisimman paljon ja uutta puustoa istutetaan. Jos rakennuslupavaiheessa mahdollistetaan viher-tehokkuudesta poikkeaminen ja puuston karsiminen, vehreys ei toteudu tavoitellussa laajuudessa.



Yleisnäkymä kaava-alueesta. Kehärata kulkee kuvassa etuvasemmalla.

Asuminen

Kaava mahdollistaa alueelle uutta asumista arviolta noin 1 500 – 1 600 asukkaalle. Asuntojen määrä ja jakauma tarkentuvat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Kaikki asuinkorttelit sijoittuvat kaupungin omistamalle maalle ja kaupunki ohjaa korttelien asuntojakaumaa sopimuksilla Vantaan kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti (kh 18.6.2018). Valmistuvat asunnot helpottavat osaltaan pääkaupunkiseudun asuntopulaa. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lisäämällä asuntotuotantoa ja monipuolistamalla asuntokantaa hyvien raideliikenneyhteyksien varrella.

Palvelut ja työpaikat

Kaava mahdollistaa alueelle liiketiloja yhteensä 1 450 k-m^2. Lisäksi kaava mahdollistaa alueelle 2 000 k-m^2 rakentamista yleisten rakennusten kortteliin (Y). Y-korttelin tonttia on kaavavaiheessa suunniteltu uutta 192-paikkaista päiväkotia varten.

Asukkaiden lisäys vaikuttaa positiivisesti Kivistön keskustan palveluiden monipuolistumiseen. Asukasluvun kasvu lisää päiväkotipaikkojen ja koulupaikkojen tarvetta.

Vantaan kasvukeskusten työpaikat ja palvelut ovat hyvien joukkoliikenneyhteyksien tai pyörämatkan päässä, joten hanketta voidaan pitää VAT:n mukaisena.

Taloudelliset vaikutukset

Kaava-alueen sijainti yhdyskuntarakenteessa on erittäin hyvä, koska Kivistön keskusta ja rautatieasema sijaitsevat alle puolen kilometrin päässä alueesta. Vesihuolto ja katuyhteys on rakennettu viereisiin kortteleihin, joten asemakaavan mukaisen rakentamisen vaatima kunnallistekniikka on pääosin jo toteutettu. Nämä ovat kaavatalouden kannalta oleellisia seikkoja. Alue on rakentamatonta, eikä sillä sijaitse johtoja tai muuta ylimääräisiä kustannuksia aiheuttavia rakenteita.

Korttelirakenne on tehokas ja pysäköinti keskitetty laitoksiin, mikä tarkoittaa tiivistä keskustamaista rakentamista. Kaava-alueeseen kuuluu osa Kivistön puistokatua, josta tulee alueen jo rakentuneisiin keskustan osiin yhdistävä kokoojakatu.

Alueen pohjarakentamisolosuhteet ovat alueelle normaalit, maaperä on enimmäkseen silttiä, osin myös hiekkaa sekä moreenia. Kallioinen mäkialue jää viheralueeksi.

Kaavan kunnallistekniikan kokonaiskustannusarvio (WSP Finland Oy) on noin 5,1 milj. €. Katujen osuus tästä on noin 2 872 700 €, puistojen 999 500 € ja vesihuollon 424 100 €. Lisäksi kaavan mahdollistaman uuden kevyen liikenteen sillan kustannusarvio yleissuunnitteluvaiheessa on 839 000 €. Hinnat sisältävät tilaajan ja urakoitsijan yhteiskustannukset ja alv. 0%.

Kaava-alue on kaupungin omistuksessa, joten kaupunki saa maan myynnistä tuloja ilman maankäyttösopimusta. Kaupungin omistamalle maalle osoitetaan kaavassa noin 70 000 k-m² asumisen ja liiketilojen rakennusoikeutta, joista kaupunki saa maanmyyntituloja arviolta 30 milj. € (2019 taso).

Hanke on kaupungille taloudellisesti kannattava.

Sosiaalinen ympäristö

Alueelle tulee arviolta 1 500 – 1 600 uutta asukasta. Alue tarjoaa hyviä asumisen vaihtoehtoja erityisesti asukkaille, jotka arvostavat autotonta / vähäautoista asuinympäristöä. Lähellä sijaitsevat koulut ja päiväkodit houkuttelevat lapsiperheitä.

Oleskelun mahdollistavat pihakadut ja asuntokohtaiset etupihat edistävät kohtaamisia ja sosiaalisten suhteiden syntymistä. Päiväkoti piha-alueineen tarjoaa toiminta-aikansa ulkopuolella harrastamisen ja oleilun paikkoja kaupunkilaisille. Kaava-alueella on edellytetty kaikissa kortteleissa yhteisiä oleskelutiloja sekä muita yhteistiloja tavallista enemmän. Yhteissaunoista on edellytetty yhteyttä kattoterassille tai pihalle. Rakennusten terassit ja viherkatot tarjoavat yhteisöllisiä oleskelumahdollisuuksia. Pihoille ja kattoterasseille mahtuu hyvin esimerkiksi viljelylaatikoita. Kaikki nämä edistävät uuden kaupunkikulttuurin rakentumista.

Virkistys

Kaava-alue sijoittuu pääosin asemakaavoittamattomalle metsäiselle alueelle, jota lähialueen asukkaat käyttävät tällä hetkellä jonkin verran virkistykseen. Kaavan myötä metsäisen alueen pinta-ala pienenee, mutta Kivistön uuden keskustan alueella kokonaisuudessaan on huolehdittu virkistyksen reitistöistä. Osa kaava-alueen lähivirkistysalueista ovat osa liito-oravien elinympäristöverkostoa. Kaava-alueen lähivirkistysalueet liittyvät saumattomasti muihin lähialueen puistoihin ja lähivirkistysalueisiin sekä tukevat asukkaiden mahdollisuuksia liikkua viheralueita pitkin keskusta-alueelta edelleen laajemmille virkistysalueille. Hanke uusine asukkaineen lisää hoidettujen virkistysalueiden määrää ja käyttöä. Sporttilaiturille suunnitellut leikki- ja kuntoiluvälineet kannustavat liikkumaan ja leikkimään ja edistävät positiivisia terveysvaikutuksia.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Kivistön asemasta. Ratkaisu lisää alueen joukkoliikenteen matkustajamääriä ja parantaa joukkoliikennepalvelujen kannattavuutta.

Kaava-alueen mitoitus perustuu Kivistön keskusta-alueen kattavaan Kivistön keskustan kaavarunkoluonnokseen (nro 021600) ja liikenneverkko on suunniteltu kestämään alueen tehokkaan rakentamisen ja kasvavan asukasmäärän tuoma liikenne. Kasvava asukasmäärä lisää osaltaan ajoneuvoliikennettä Keimolantiellä, mutta ei juurikaan lisää Kivistön ydinkeskustan liikennettä, koska ensisijainen liikennöintisuunta alueelta on Hämeenlinnanväylän ja Tikkurilantien suuntaan. Vaikka liikenneverkon kapasiteetti kestää tehokkaan rakentamisen ja asukasluvun lisäyksen, aiheutuu rakentamisen aikaisista väliaikaisratkaisuista ja muutostöistä liikenneruuhkia. Myös pysäköinti on haaste ennen pysäköintilaitosten valmistumista, ja voi vaikuttaa koettuun viihtyvyyteen ja turvallisuuteen alueella ja sen välittömässä läheisyydessä.

Kaavan mahdollistama uusi kevyen liikenteen silta, Timanttisilta, Kehäradan ylitse parantaa kulkuyhteyksiä jo rakennetussa keskustassa ja vähentää keskellä keskustaa kulkevan Kehäradan estevaikutusta.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Korukivenkadulla ja Serpentiinikivenkadulle sijoitetaan muoviset d110PE - PN10 vesijohtoputket kadunrakentamisen yhteydessä. Kivistön Puistokadulle tulee vesijohdon muovinen jakelujohto d225PE-PN10. Jakelujohto kulkee uuden Kivistön Puistokadun kautta Lumikvartsinkadulle ja edelleen Tikkurilantielle, jossa vesijohto on mahdollista liittää nykyiseen d500 runkovesijohtoon.

Jätevesiviemäröinti

Tonttien jätevedet johdetaan Korukivenkadun ja Serpentiinikivenkadun uusiin rakennettaviin muovisiin d200PVC/k-SN8 jätevesiviemäreihin. Kivistön Puistokadulle jätevedet virtaavat d315 PVC/k-SN8 kokoojaviemäreihin. Kivistön Puistokadun viemärit laskevat jätevedet Lumikvartsinkadun kautta Tikkurilantien nykyiseen d500M runkoviemäriin.

Hulevesiviemäröinti

Kaava-alueen tonttien ja katualueen kuivatus perustuu Korukivenkadun ja Serpentiinikivenkadun d300B/Ek-Br hulevesiviemäreihin. Viemärit johtavat hulevedet Kivistön Puistokadun d800B/Ek-Br hulevesiviemäriin, joka laskee avo-ojaan Tikkurilantien eteläpuolella. Hulevesiä viivytetään kaava-alueella mm. Kivistön puistokadulle sijoittuvassa hulevesipainanteessa.

Hulevesien hallinta

Hulevesien hallinnan ensisijainen tavoite koko Kivistön alueella on estää rakentamisesta aiheutuva haitallinen hulevesivirtaamien kasvu. Hulevesiä viivytetään paikallisesti ja alueellisesti niin, että alueelta purkautuva virtaama säilyy nykytilanteen tasossa myös suunnitellun maankäytön toteuduttua.

Kaava-alueen hulevesien muodostumista pyritään ehkäisemään vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla, ohjaamalla hulevettä kasvillisuuden käyttöön ja soveltamalla hulevesien luonnonmukaisen hallinnan periaatteita. Huleveden käsittely on suunniteltava tontti- tai korttelikohtaisesti. Hulevesien hallintarakenteet mitoitetaan sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha ja kesto 10 minuuttia. Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla tulee varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin. Tontin tasauksessa tulee huomioida sadetilanne, jonka rankkuus on 167 l/s/ha ja kesto on 30 minuuttia. Tällöin vesien tulee mahtua lammikoitumaan piha-alueille, joilla ei normaalitilanteessa viivytetä vesiä. Näillä sadetapahtumilla tontilta saa poistua samansuuruinen virtaama kuin sieltä laskennallisesti poistuisi luonnontilassa. Näitä sadetilanteita harvinaisemmat sateet saa ohjata tulvareittejä pitkin yleisille alueille.

Hulevesisuunnitelman laatimisessa tulee huomioida Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli.

Kaavatyön yhteydessä on koko kaava-alueelle laadittu vesihuollon esisuunnitelma, jossa on myös esitetty alustavat hulevesien reitit ja -viemärien sijainnit. Vesihuollon esisuunnitelma on selostuksen liitteenä. Rakennusluvan yhteydessä tonteille laaditaan tarkemmat hulevesisuunnitelmat, jotka hyväksytetään kaupungilla. Hulevesisuunnitelmassa huomioidaan Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamallin vaatimukset.

Ympäristöhäiriöt

Kaavasta aiheutuu asemakaavan toteuttamiseen liittyvää häiriötä rakentamisen aikana. Konkreettista fyysistä työmaan aiheuttamaa häiriötä ympäristöön on kaavassa minimoitu edellyttämällä rakennuksille riittävää etäisyyttä tontin reunoista aina kun tontti rajautuu puistoon. Rakennukset tulee rakentaa kahden metrin etäisyydelle puiston rajasta, jotta perustukset ja rakentamisen

aikainen toiminta pysyvät tontilla. Keskeisiin katuihin rajautuvilla tonteilla rakennukset on pääsääntöisesti määrätty rakennettavaksi kiinni katualueeseen ja tämä on huomioitu katualueiden mitoituksessa niin, että katualueen reunaan jää riittävä etäisyys rakennusten ja niiden perustusten sekä rakennettavan kunnallistekniikan väliin. Rakentamisen aikana saattaa lähiympäristölle aiheutua häiriötä kuten pölyä, tärinää, lisääntynyttä työmaaliikennettä, hajua ja melua.

Kaava mahdollistaa alueelle useita uusia katualueita, minkä seurauksena tieliikennemelu alueella kasvaa. Uusien katualueiden mahdollistama liikennemäärän kasvu on huomioitu alueen liikenneennusteissa ja siten myös muun muassa kaava-aluetta koskevassa liikennemeluselvityksessä. Ajoneuvoliikenteen aiheuttamia häiriöitä on pyritty minimoimaan sijoittamalla aluetta palvelevat pysäköintilaitokset alueen pääkadun eli Kivistön puistokadun varrelle, jotta alueen sisäinen liikennemäärä pysyisi mahdollisimman vähäisenä.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnonympäristö on osa viherrakennetta. Viherrakenne on sekä luonnontilaisten että rakennettujen viheralueiden ja muiden kasvullisten alueiden muodostama verkosto. Viherrakenne palvelee sekä luontoa että ihmistä. Uudisrakentamisella on merkittäviä vaikutuksia alueen luontoarvoihin. Asukas- ja käyttäjämäärän kasvu lisää viheralueiden käyttöpaineita ja kulutusta, vähentäen nykyisiä luontoarvoja.

Asemakaava-alueen itäreunaan on sijoitettu ekologisena viheryhteytenä ja erityisesti liito-oravayhteytenä toimiva Onnenkivenpuisto, joka on koko matkaltaan vähintään 30 metriä leveä. Puistoon kohdistuvia ympäristöhäiriöitä rakentamisen aikana on ehkäisty kaavassa edellyttämällä rakennuksille kahden metrin etäisyyttä tontin reunoista. Onnenkivenpuiston VL-alueella kaavamääräyksillä edellytetään olevan puuston, liito-oravien liikkumisen edellyttämän latvusyhteyden sekä lahopuuston vaalimista. Kulutuskestävyyttä vaalitaan alueen reunoille sijoitetulla reitistöllä, jolloin suurempi osa alueesta jää koskemattomammaksi. Kaava-alueen toteuttamisen myötä lakkaa alueella harrastettu moottoriurheilu, joka osaltaan on kuluttanut metsäpohjaa.

Uudisrakentaminen sijoittuu suurelta osalta rakentamattomaan metsään. Metsän maaperän ylimmät osat ja kasvillisuus eivät säily kaavan toteuttamisen seurauksena. Kaava-alue on kuitenkin osa laajempaa kokonaisuutta, jossa kaupungin kasvun aiheuttamat negatiiviset luontovaikutukset on minimoitu ja viherrakenteen toimintakyky pidetään rakentamisen määrään nähden parhaana mahdollisena.

Keskittämällä uusi, tiivis rakentaminen tehokkaasti lähelle Kehäradan asemia, on mahdollista säilyttää laajempi ja toimivampi viheralueiden verkosto koko Vantaalla sekä siten toteuttaa yhdyskuntarakenne mahdollisimman resurssiviisaalla tavalla. Myös Kivistön kaupunginosan tasolla viherrakenteen ekologisesta ja virkistyksen verkostosta huolehditaan kaupunkisuunnittelun keinoin. Tiiviin rakentamisen lomaan jätetään laaditun kaavarunkoluonnoksen mukaisesti viherkäytäviä (mm. tälle kaava-alueelle sijoittuva Onnenkivenpuisto), jotka palvelevat sekä virkistyksen reitistönä että alueen eliöstön ekologisina yhteyksinä. Näitä käytäviä pitkin sekä eliöt että ihmiset voivat liikkua Kivistön keskustaa ympäröiville laajemmille viheralueille ja niiden välillä. Mikäli sama määrä rakentamista sijoitettaisiin alueelle matalammalla tehokkuudella, se veisi enemmän maapinta-alaa ja pienentäisi siten säilytettävien viheralueiden pinta-alaa.

Alueen rakentamisen myötä eliöt menettävät osan elinpinta-alastaan viherrakenteessa. Tätä kompensoidaan mahdollisimman pitkälle edellyttämällä rakennuksiin viherkattoja ja vehreitä pihoja, joiden kasvillisuus täydentää eliöstön elinolosuhteita. Haittavaikutusten minimoimiseksi alueella edellytetään myös hyväkuntoisten puiden säilyttämistä sekä uuden puuston ja muun kaupunkivihreän istuttamista. Asuinkortteleilta vaaditaan vähintään vihertehokkuutta 0,8, Y-korttelissa vihertehokkuutta 1,6 ja pysäköintilaitosten kortteleilta vihertehokkuutta 0,8. Näin korttelialueen kasvullisista osista tulee osa tiivistyvän kaupungin viherrakennetta. Eliöiden kyky käyttää hyödykseen

sirpaloituvaa elinympäristöverkkoa vaihtelee lajien välillä, eikä rakennettu vihreä koskaan ominaisuuksiltaan korvaa luonnontilaista ympäristöä, mutta voi täydentää sitä.

Alueella erityisenä lajina on viranomaisneuvottelun kautta huomioitu lahokaviosammal (buxbaumia viridis). Asiaa on avattu tarkemmin kohdan 3.2 Osallistuminen ja yhteistyö alla. Vantaan kaupunki on 20.5.2019 hakenut Uudenmaan ELY-keskukselta lupaa poiketa laji rauhoitussäännöksistä ja siirtää kaava-alueelle sijoittuvat lahokaviosammalen kasvupaikat (yhtä kasvupaikkaa lukuun ottamatta) muille Kivistön suuralueella sijaitseville lajille soveltuville alueille, joilla on jo suojelustatus ja joita ei juurikaan käytetä virkistysalueena.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan myötä metsäinen alue muuttuu tiiviiksi kerrostaloalueeksi ja sitä kautta vettä läpäisemättömän pinnan määrä kasvaa alueella merkittävästi. Tämä lisää kaava-alueelta muodostuvan huleveden määrää.

Hulevesien hallinnan tavoitteena on, että alueelta poistuvan virtaamahuipun suuruus ei kasva rakentamisen myötä. Hulevesimäärän kasvun vaikutuksia pyritään minimoimaan viivyttämällä syntyviä hulevesiä tontilla ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiviemäriin. Hulevesiviemärissä vedet ohjataan Murronpuiston alueelliseen viivytysaltaaseen, jossa hallitaan harvinaisempien sadetilanteiden virtaamia.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Rakentaminen lisää aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Pääkaupunkiseudun kasvu edellyttää merkittävää määrää uutta rakentamista. Rakentamisen sijoittamisella, toimivalla yhdyskuntarakenteella ja ilmastoystävällisillä valinnoilla voidaan vähentää rakentamiseen liittyviä negatiivisia ilmastovaikutuksia.

Kaavan mahdollistamat uudet keskustakorttelit tiivistävät olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja ne voidaan liittää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaan. Uudet korttelit tukeutuvat olemassa oleviin joukkoliikennepalveluihin ja palveluihin. Korttelit mahdollistavat autottoman elämän hyvien kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksien varrella. Kivistön keskustan asukasluvun lisääntyminen edesauttaa myös paikallisten palveluiden saatavuutta ja kehittymistä sekä palveluiden saavutettavuutta ilman henkilöautoriippuvuutta.

Keskittämällä rakentaminen tiiviisti voidaan säilyttää laajempien viheralueiden verkosto koko kaupungin tasolla. Laaja ja hyvin kytkeytynyt viherverkosto tuottaa suuren määrän erilaisia ekosysteemipalveluita, joita pienemmiksi yksittäisiksi alueiksi pirstoutunut viherrakenne ei yhtä tehokkaasti tuota. Pienilläkin vihreillä laikuilla kaupunkirakenteen seassa on kuitenkin oma roolinsa ekosysteemipalvelujen tarjoamisessa lähellä ihmisiä. Ekosysteemipalvelut sekä ehkäisevät ilmastonmuutosta sitomalla hiiltä, että auttavat sopeutumaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin mm. viilentämällä kaupunki-ilmaa, vähentämällä hulevettä ja tarjoamalla eliöille paremmat mahdollisuudet sopeutua muuttuviin olosuhteisiin.

Ilmastonmuutos voi muuttaa eliöiden elinolosuhteita ja pahimmillaan tuhota kokonaisia ekosysteemejä, missä mahdollisimman monipuolinen viherrakenne lisää eliöyhteisöjen resilienssiä eli sopeutumiskykyä muutoksien edessä. Alueella säilytetään sekä avokallio että osa olemassa olevasta metsästä lähes luonnontilaisena lähivirkistysalueena. Kortteleissa on viherkattoja, joiden tyyppinä niittykatto tai kasvillisuudeltaan monimuotoinen kattopuutarha tukevat alueella elävien eliöiden selviytymismahdollisuuksia. Esimerkiksi hyönteiset ja linnut voivat käyttää niitä osana elinympäristöään, joka muutoin pienenee. Viherkatot vähentävät myös hulevesien syntymistä ja vähentävät kaupunkeihin etenkin helteellä kertyvää lämpöä. On tärkeää, että viherkattojen materiaalit ovat ympäristöystävällisiä, eivätkä siten siirrä päästöjä materiaalien valmistusmaihin.

Vaikka korttelipihat ovat pieniä, niillä edellytetään vähintään viherkerrointa 0,8 riittävän vihermassan saavuttamiseksi. Ilmastonmuutos kasvattaa rankkasateiden määrää, mikä lisää tarvetta hulevesien järjestelmälliseen hallintaan. Pihoille satava vesi tuleekin imeyttää tonteilla, mikä ehkäisee tulvimista. Kaavassa kannustetaan uusiutuvan energian käyttöön, autottomaan asumiseen sekä esimerkiksi kaupunkiviljelyyn.

Kaavan korttelialueilla tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa. Kattopintoja on hyödynnettävä aurinkoenergian keräämiseen, ellei kattoa käytetä muuhun toimintaan, kuten oleskeluun tai toteuteta viherkattona.

4.4.4 Kaavan ekotehokkuusarviointi

Kaavaratkaisusta on tehty KEKO-laskenta. KEKO-työkalu on Suomen ympäristökeskuksen laatima kaavoituksen ekolaskuri, joka perustuu tieteellisistä tutkimuksista koottuihin kriteereihin ja arviointimenetelmiin. KEKO laskee kaavan vaikutuksia sekä rakennus- että käyttövaiheessa.

KEKO-laskenta tehtiin kahdesta eri vaihtoehdosta. Perusvaihtoehtona (ve 1) oli täysin betonirakenteisina rakennuksina toteutettava alue, jonka rakennukset ovat energiatehokkuudeltaan matalaenergiatasoa. Vertailuvaihtoehtona (ve 2) oli täysin puurakenteisina rakennuksina toteutettava alue, jonka rakennukset ovat energiatehokkuudeltaan passiivitasoa. Vertailun tavoitteena oli erityisesti tutkia puurakentamisen ja energiatehokkuuden vaikutusta alueen ekotehokkuuteen. Kaavassa ei ole edellytetty, että rakennukset olisivat puurakenteisia tai että niiden pitäisi saavuttaa tietty energiatehokkuus, vaan näihin liittyvät vaatimukset määritellään tonttien kilpailutusten yhteydessä.

Kokonaisekotehokkuus

KEKO-laskennan kokonaisekotehokkuus huomioi kasvihuonepäästöt, kulutetut luonnonvarat ja luonnon monimuotoisuuden. KEKO:ssa on toistaiseksi kaikilla osa-alueilla sama painoarvo, eli tulos on niiden keskiarvo. Kokonaisekotehokkuus on sitä parempi, mitä pienempi luku on.

KEKO-laskennan tulosten perusteella kokonaisekotehokkain vaihtoehto olisi täysin puurakenteisista rakennuksista vaihtoehto (ve 2). Ero muodostuu kasvihuonepäästöjen määrästä sekä luonnonvarojen käytöstä. (Taulukko 1) Näitä eroja on avattu enemmän seuraavissa kappaleissa.

Taulukko 1. Kaava-alueen kokonaisekotehokkuus

	ve 1 100 % betonirakenteinen, matalaenergiatehokkuus	ve 2 100 % puurakenteinen, passiivienergiatehokkuus
Kasvihuonepäästöt	90	61
Luonnonvarojen käyttö	43	26
Luontovaikutukset	43	43
Kokonaisekotehokkuus	59	43

Kasvihuonepäästöt

Kasvihuonepäästöjen määrää arvioitiin suhteessa asukasmäärään. Vaihtoehdossa 1 kasvihuonepäästöjen määrä per asukas on noin 87 CO2 tonnia, kun taas vaihtoehdossa 2 ne jäävät alle 98 CO2 tonniin. Ero muodostuu pääosin rakennusten energiankulutuksesta (vaihtoehdossa 2 energiankulutuksen päästöt alle kolmannes vaihtoehto 1:n päästöistä) sekä jonkin verran rakennusten rakentamisesta ja kunnossapidosta syntyvistä kasvihuonepäästöistä, joita vaihtoehto 1 tuottaa noin viidenneksen enemmän kuin puurakentamiseen perustuva vaihtoehto 2. (Taulukko 2)

Taulukko 2. Kasvihuonepäästöt asukasta kohti		
	ve 1 100 % betonirakenteinen, matalaenergiatehokkuus	ve 2 100 % puurakenteinen, passiivienergiatehokkuus
Kasvihuonepäästöt asukasta kohti yhteensä, CO2 t/as. (1 550 asukasta)	87,76	58,95
Kasvihuonepäästöt eri päästölähteistä asukasta kohti, CO2 t/as (1 550 asukasta)		
Maankäyttö	2,07	2,14
Infrastruktuurin rakentaminen ja kunnossapito	0,55	0,42
Rakennusten rakentaminen ja kunnossapito	26,91	21,81
Rakennusten energiankulutus	31,92	8,28
Henkilöliikenne	26,30	26,30

Luonnonvarojen käyttö

Luonnonvarojen käytön osalta merkittävin ero on rakennusten materiaalien kulutuksessa. Vaihtoehto 1 kuluttaa yhteensä noin 127 tuhatta tonnia materiaaleja rakennuksiin, kun taas vaihtoehto 2 kuluttaa yhteensä noin 77 tuhatta tonnia materiaaleja rakennuksiin. Rakennusten lisäksi luonnonvaroja kuluu infrastruktuuriin (ve1: 2,49 tuhatta t/as. / ve2: 1,25 tuhatta t/as). Puurakentamisen vaihtoehdossa (ve 2) materiaalien kulutus infrastruktuuriin on hiukan pienempi kuin betonirakentamisen vaihtoehdossa, mutta kokonaisuudessa ero ei ole merkittävä.

Vaihtoehto 2 kuluttaa rakennuksiin uusiutumattomia luonnonvaroja vain noin kolmanneksen siitä, mitä vaihtoehto 1 kuluttaa. Sen sijaan vaihtoehto 2 kuluttaa noin 9 tuhatta tonnia uusiutuvia luonnonvaroja, kun taas vaihtoehto 1 ei käytä niitä juuri lainkaan. (Taulukko 3)

Taulukko 3. Luonnonvarojen käyttö rakennuksiin		
	ve 1 100 % betonirakenteinen, matalaenergiatehokkuus	ve 2 100 % puurakenteinen, passiivienergiatehokkuus
Rakennusten materiaalin kulutus yhteensä, tuhatta tonnia	127,08	77,42
Rakennusten materiaalien kulutus materiaalityypeittäin, tuhatta tonnia		
Maamassat	34,99	34,99
Uusiutumattomat	92,06	33,29
Uusiutuvat	0,03	9,14

Luontovaikutukset

Luontovaikutuksia arvioidaan KEKO-laskennassa vain kaava-alueella. Näin ollen luontovaikutukset ovat samat kummassakin vaihtoehdossa. Kaavan vaikutuksia luontoon ja luonnonympäristöön on arvioitu tarkemmin kohdassa 4.4.2.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Ympäristöhäiriöiden osalta on kaavan vaikutuksia arvioitu suhteessa lentomeluun, tieliikenteen ja raideliikenteen meluun, raideliikenteen aiheuttamaan tärinään, ilman epäpuhtauksiin ja pienhiukkasiin sekä rakentamisen aikaisiin häiriötekijöihin. Liikenteen meluvaikutuksista laadittiin erillinen meluselvitys (Promethor Oy, 29.7.2019) ja raideliikenteen tärinävaikutuksista tärinäselvitys (WSP Finland Oy, 23.11.2018).

4.5.1 Melu ja tärinä

Lentomelu

Asemakaava-alue sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 3 (50 – 55 desibelin), jonka vuoksi rakennuksen ulkoseinän äänitasoerovaatimus mitoitetaan lentomelua vastaan 32 dB(A). Koko Kivistön keskustan alueella on kuitenkin sovittu lentomelun osalta käytettäväksi äänitasoeroa 35 dB(A), mikä on melusuojauksen lähtökohta myös tässä asemakaavassa. Asemakaavassa kiinnitetään erityistä huomiota lentomelun aiheuttamiin vaatimuksiin, joihin vastaa esimerkiksi asemakaavamääräykset koskien äänieristystä sekä kattomateriaaleja ja -muotoja.

Liikenteen meluselvitys

Kaavan laatimisen yhteydessä kaava-alueelle laadittiin meluselvitys (Promethor Oy, 29.7.2019), jossa selvitettiin laskennallisesti mallintamalla ulkopihoille sekä rakennusten julkisivuille kohdistuva tie- ja katuliikenteen melu, raideliikenteen melu sekä näiden yhteisvaikutus vuoden 2040 ennustetilanteessa. Kaava-alueen tieliikenteen merkittävimmät lähteet ovat Tikkurilantie sekä vielä pääosin rakentumattomat Kivistön puistokatu ja Lumikvartsinkatu. Ennustetut liikennemäärät ovat suuremmat kuin nykyiset, joten ennustetilanne on mitoittava. Selvityksessä huomioitiin, että lentomelun osalta Kivistön alueella on sovittu käytettäväksi 35 dB ääneneristävyysvaatimusta asuinrakennusten osalta. Liikenne-ennusteena on meluselvityksessä käytetty Vantaan kaupungilta saatuja liikennetietoja ja ennustetta vuodelle 2040.

Melu ulko-oleskelualueilla

Meluselvityksen mukaan asuinrakennusten sisäpihoilla ja päiväkodin oletetulla oleskelupiha-alueella täyttyy (alittuu) sekä päiväajan ohjearvo 55 dB(A) että yöajan ohjearvo 45 dB(A) rakennusmassojen tuoman suojan johdosta. Päiväkodin piha-alueella täyttyy päiväajan ohjearvo 55 dB(A), vaikka kaava-alueen muut rakennusmassat eivät olisi vielä rakentuneet.

Asuinrakennusten sisäpihojen melutason osalta ei myöskään ole merkitystä rakennetaanko kaavassa kulkuaukoiksi esitetyt rakennusten osat kokonaan avoimina vai niin, että niiden alaosassa on 4,2 korkea kulkuaukko.

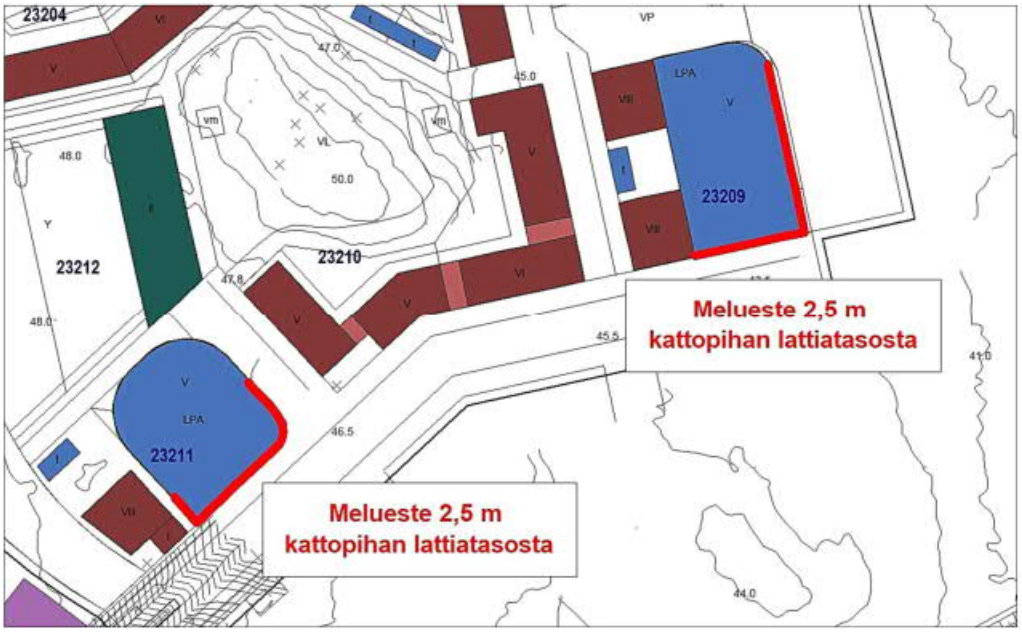
Tonttien rakentumisjärjestys on sisäpihojen oleskelualueiden ohjearvojen saavuttamisen kannalta vapaa, mutta meluselvityksessä suositellaan, että alue rakennetaan korttelikokonaisuuksin, jotta rakennusmassat suojaavat mahdollisimman tehokkaasti sisäpihoja.

Radan varteen sijoittuvalla Sporttilaituri-nimisellä katualueella melutaso on paikoin korkea, mikä saattaa vaikuttaa Sporttilaiturin vetovoimaisuuteen oleskelupaikkana. Sporttilaituriin liittyvät oleskelupaikat on kuitenkin mahdollista sijoittaa mm. siihen liittyvien puistoalueiden (Serpentiinikivenpuisto ja Kivistöntähden pohjoisosa) puolelle, missä melutaso on alhaisempi.

Meluselvityksen perusteella kortteleihin 23209 ja 23211 sijoittuvien pysäköintilaitosten tulee olla osin tiivisrakenteisia, jotta ne suojaavat riittävästi samoissa korttelissa olevien AK-korttelien oleskelupihoja. Selvityksen mukaan korttelin 23209 talousrakennuksella ei ole meluntorjunnallisesti merkitystä, mikäli pysäköintilaitos on tiivisrakenteinen vähintään 6 m korkeuteen maan pinnasta. Mikäli pysäköintilaitos on tiivisrakenteinen vain 3 m korkeuteen maan pinnasta, tulee talousrakennuksen olla tiivisrakenteinen vähintään 2 m korkeuteen maan pinnasta. Korttelin 23211

pysäköintilaitoksen taas on oltava tiivisrakenteinen vähintään 3 m korkeuteen maan pinnasta, jotta rakennusten sisäpihalla saavutetaan melutason ohjearvot. Tontin talousrakennuksella ei ole meluntorjunnallisesti merkitystä. Korttelien 23209 ja 23211 pihojen melusuojaustarpeen takia kaavamääräyksiin kirjattiin LPA-kortteleihin liittyen seuraava vaatimus: "Pysäköintilaitosten AK-korttelialueiden pihoihin rajautuvat seinät tulee rakentaa tiiviisrakenteisina vähintään 3 metrin korkeuteen saakka."

Mikäli alueen pysäköintilaitosten päälle toteutetaan oleskelualueita, ylittyy niillä osittain yöajan ohjearvo. Mikäli koko katon alalle halutaan tehdä oleskelutilaa, on korttelissa 23209 pysäköintilaitoksen katon itä- ja eteläreunalle ja korttelissa 23211 pysäköintilaitoksen katon koillis- ja kaakkoisreunalle rakennettava 2,5 m korkea melueste. Katoille mahdollisesti tulevien oleskelupaikkojen sijaintia ei ole vielä tarkemmin määritelty, joten kaavamääräyksiin kirjattiin pysäköintilaitoksiin liittyen, että katoille tulevilla oleskelualueilla tulee alittaa melun ohjearvot ja määrittää tarvittava torjunta rakennuslupavaiheessa.



Pysäköintilaitosten kattopihoille sijoitettavien meluesteiden sijainti, mikäli koko kattopinta-alaa halutaan käyttää oleskeluun. (Promethor Oy, 29.7.2019)

Rakennusten julkisivuihin kohdistuva melu ja ääneneristävyysvaatimukset

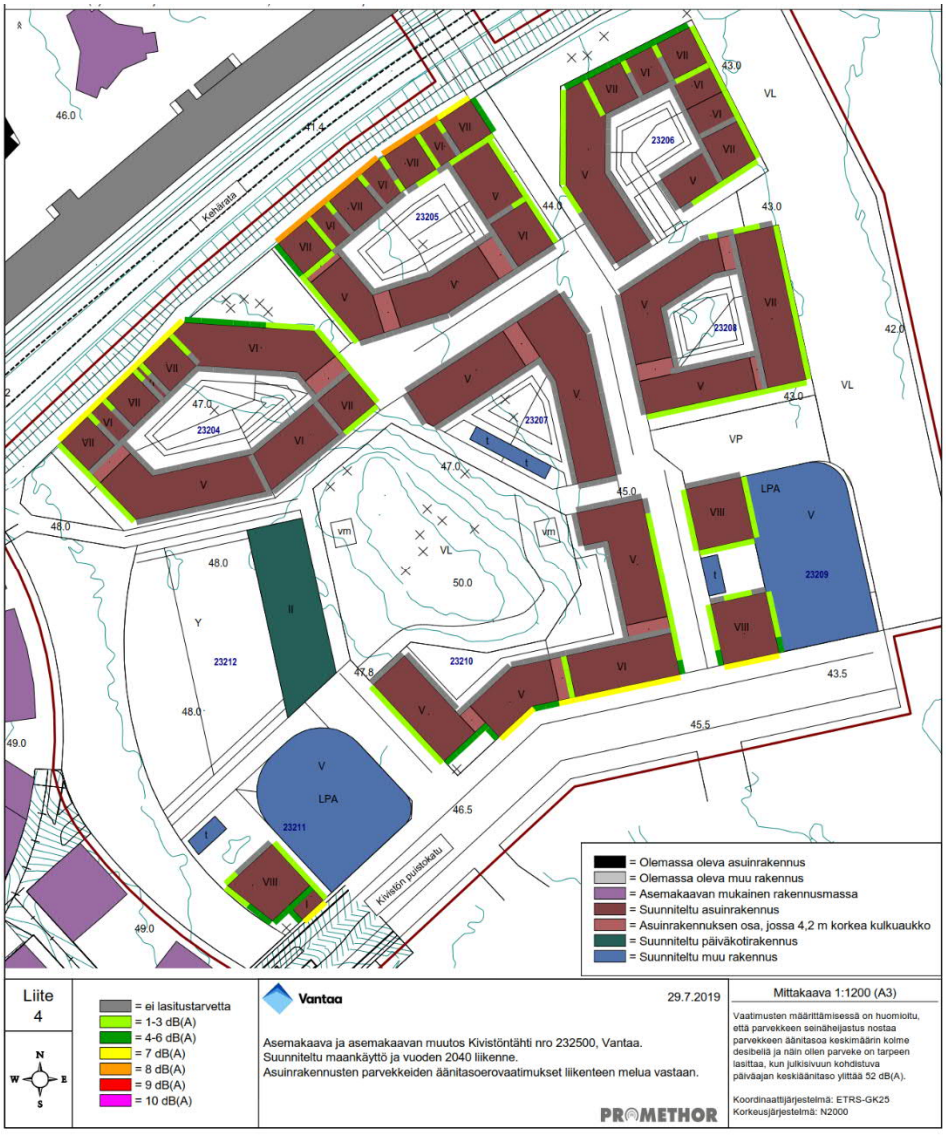
Meluselvityksen mukaan kaikkien asuinrakennusten ja päiväkodin ulkokuoren kokonaisääneneristävyysvaatimus on 35 dB(A), joka määräytyy alueella lähes yksinomaan lentoliikenteestä. Lähinnä rataa sijaitsevien rakennusten radanpuoleisilla julkisivulla vaatimus on samansuuruinen myös raideliikenteen hetkellisen maksimiäänitason mukaan tarkasteltuna.

Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 melutason ohjearvo 55 dB(A) täyttyy osassa Kivistön puistokadulle ja Kehäradalle päin avautuvista julkisivuista. Näille julkisivuille avautuvat asunnot olisi suositeltavaa suunnitella niin, että ne avautuvat myös ohjearvon täyttävälle puolelle. ELY-keskuksen oppaassa 02/2013 on kuitenkin todettu, että mikäli julkisivulla ylittyy päivällä keskiäänitaso 65 dB(A), tulee asuntojen aueta myös suuntaan, jossa ohjearvot täyttyvät (ns. läpitalon huoneisto). Meluselvityksen mukaan kaava-alueella korkein julkisivuun kohdistuva keskiäänitaso päivällä on 63 dB (A), joten näin ollen asunhuoneistojen avautumiselle ei ole rajoitteita.

Melun vaikutus parvekkeisiin

Meluselvityksen mukaan julkisivuun kohdistuvien päiväajan keskiäänitasojen perusteella parvekkeita voidaan sijoittaa vapaasti kaikkien rakennusten julkisivuille.

Meluselvityksen mukaan julkisivuille tuleva melutaso edellyttää parvekelasitusta osassa Kivistön puistokadun varren julkisivujen parvekkeita sekä alueen pohjoisimpien kortteleiden Kehäradan puoleisilla julkisivuilla. Normaalilla parvekelasituksella voidaan parvekkeen melutasoa laskea noin 10 dB ja meluselvityksen mukaan parvekkeiden sijoittamiselle ei ole varsinaisia rajoitteita. Rakennuksen ääniympäristöstä annetun ympäristöministeriön asetuksen 5 ja 6 §:n muutoksen (muutos tullut voimaan 1.4.2019) mukaan parveketta ei kuitenkaan ole enää pakko suojata melulta, minkä vuoksi tässä kaavassa ei erikseen määrätä millään julkisivulla parvekkeita lasitettaviksi, vaikka ohjearvo paikoin ylittyy. Oheisessa kuvassa on esitetty meluselvityksen mukaan suositellut parvekkeiden lasitustarpeet.



Uudisrakennusten parvekelasituksen äänenristävyysvaatimus tie- ja raideliikenteen melua vastaan (Promethor Oy, 29.7.2019)

Raideliikenteen tärinä ja runkomelu

Rautatieliikenteen tärinävaikutusten tarkastelussa (WSP Finland Oy 23.11.2018) on arvioitu ihmisen tärinänä tunteman värähtelyn tasoa ja vaimentumista radan läheisyydessä sekä tarkasteltu vasteiden suuruutta suhteessa sallittuihin arvoihin. Selvityksen mukaan vasteet ovat varsin kohtuulliset ja viitearvojen alapuolella. Laskennassa oletuksena on ollut rakennusten perustaminen tukipaaluille, jolloin erityisesti pystykomponentit ovat hallinnassa. Tarkastelussa pidettiin

keskikorkeutena kahdeksaa (8) kerrosta – tämä rakennuskorkeus on siinä määrin pieni, etteivät myöskään vaakasuuntaiset värähtelyt muodostu ongelmaksi.

Tärinäselvityksessä todettiin, että arviointiin liittyviä epävarmuustekijöitä ovat vajavaiset tiedot rakennusten rakenteellisista yksityiskohdista, kuten jäykistyksestä ja perustamistavasta ja, että näillä voi olla vaikutusta rakennuksessa koettavaan tärinään. Tärinän vaikutuksia arvioitaessa mallinnuksen avulla voi olla perusteltua hieman ylikorostaa yksittäisiä vaikutteita johtuen epävarmuustekijöistä. Jännemitoiltaan pitkät ja joustavat lattiarakenteet voivat pitkien junien vaikutuksesta resonoidessaan aiheuttaa merkittävää tärinäefektiä rakennuksessa.

Runkomelun osalta todettiin, ettei erillistä selvitystä kaavavaiheessa tehdä koska runkomelun mallintaminen käytössä olevilla tiedoilla on liian epämääräistä. Kaava-alueen pohjoisimmat korttelit ovat kuitenkin kohonnen runkomeluriskin alueella ja siksi kaavamääräyksiin kirjattiin, että kortteleiden 23204, 23205 ja 23206 rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve.

4.5.2 Ilmanlaatu

Kaava-alue sijaitsee noin 600 – 1 000 metrin etäisyydellä Hämeenlinnanväylästä, joka on alueen merkittävin ilmanlaatuun vaikuttava tiealue. Tällä etäisyydellä moottoritien läheisyys ei enää nosta ilman epäpuhtauksien pitoisuuksia. Sen sijaan asemakaava-alueella on kaupunkiseudun taustapitoisuuksien mukainen ilmanlaadun taso. HSY:n ilmanlaatumallinnuksen mukaan alueella on keskimäärin parempi ilmanlaatu kuin alueilla lähempänä Helsingin keskustaa. Kivistön ilmanlaatu ei asemakaavan vaikutuksesta merkittävästi huonone, vaikka ilmanlaatua parantava metsäpinta-ala pienenee asemakaava-alueen verran ja kaavan toteutuminen lisää alueen liikennemääriä. Keskittämällä uusi rakentaminen tiiviisti radan varrelle voidaan kuitenkin vaikuttaa alueelliseen ilmalaatuun kahdella tavalla. Ensinnä, ekosysteemipalveluna ilmanlaadun säätelyä tuottavia viheralueita pystytään säilyttämään suurempina kokonaisuuksina koko kaupungin tasolla. Toiseksi, hyvien julkisten liikenneyhteyksien varrella sijaitseva rakentaminen tarjoaa paremmat mahdollisuudet autottomaan elämäntapaan, mikä edistää hyvää ilmanlaatua koko pääkaupunkiseudulla.

4.5.3 Rakentamisen aikaiset häiriöt

Kaavan laajuuden takia rakentamisen aikana alueelle kohdistuu häiriöitä rakennustyömaista todennäköisesti jopa 10 vuoden ajan. Työmaatoiminnan aikana saattaa ilmetä paikallisesti ainakin lisääntynyttä pölyä, tärinää, työmaaliikennettä, hajua ja melua. Kortteleihin rajautuviin puisto- ja lähivirkistysalueisiin liittyviä häiriövaikutuksia on pyritty pienentämään jättämällä vähintään kahden metrin etäisyys rakennusmassojen ja tontin rajan välille, jottei työmaatoimintaa tarvitsisi ulottaa puistojen ja lähivirkistysalueiden puolelle. Suojaetäisyys ei poista työmaan aiheuttamia melu-, haju- tai hiukkaspäästöjä. Työmaan aiheuttamat häiriöt ovat kuitenkin väliaikaisia ja välttämätön osa asemakaavan toteutusta.

4.6 NIMISTÖ

Alueen nimistö perustuu Kivistön keskustassa käytettyyn korukiviteemaan.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan nimistöryhmä on 10.6.2019 kokouksessaan hyväksynyt seuraavat kaava-alueelle tulevat nimet:

Kivistöntähti / Kivistös stjärna

Puisto jatkuu. Nimi johtuu Afrikantähdestä, joka on ollut maailman suurin timantti, mutta Kivistöntähden pari Afrikantähti / Afrikas stjärna (2010, puisto) on jäänyt pois.

Sporttilaituri / Sportkajen

Uusi jalankulkukatu, liikunnallinen laituri rautatien vieressä.

Sinisafiirinpolku / Blåsafirsstigen

Jalankulkukatu jatkuu.

Timanttisilta / Diamantbron

Uusi rautatien ylittävä kevyen liikenteen silta Timanttikujan päässä.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan nimistöryhmä käsittelee kokouksessaan 19.8.2019 seuraavat uudet kaava-alueelle tulevat nimet:

Korukivenkatu / Prydnadsstensgatan, Korukivenkuja / Prydnadsstensgränden, Korukivenpolku / Prydnadsstensstigen, Korukivenkallio / Prydnadsstensberget

Korukivi-alkuiset nimet sijoittuvat kaava-alueen lounaisnurkkaan, Kivistön puistokadun ensimmäisen poikkikadun, alueelle tulevan päiväkodin ja sen läheisen, luonnonmukaisena säilytettävän avokalliometsikön läheisyyteen. Korukivi (aiemmin puolijalokivi) on mineraali tai harvemmin kivilaji, jota pelkän koristeellisuutensa vuoksi hiotaan käytettäväksi koruissa tai muissa pienissä koriste-esineissä.

Serpentiinikivenkatu / Serpentinstensgatan, Serpentiinikivenpolku / Serpentinstensstigen, Serpentiinikivenkuja / Serpentinstensgränden, Serpentiinikivenpuisto / Serpentinstensparken

Serpentiinikivenkatu on alueen sisäistä liikennettä palveleva pihakatu ja muut Serpentiinikivi-alkuiset katualueet ovat siitä lähteviä pienempiä kujia. Serpentiini-niminen mineraali on pääminеraali serpentiinikivessä. Serpentiiniä tavataan Suomessa Kainuussa, Lapissa ja Pohjois-Karjalassa ja sitä käytetään jonkin verran myös koruissa ja koriste-esineissä.

Onnenkivenpuisto / Lyckostensparken

Kehäradan eteläpuolisen alueen halkova keskeinen lähivirkistysalue sekä siihen liittyvä puistoalue. Kivistön keskustan kaavarunkoluonnoksen mukaan Onnenkivenpuisto jatkuisi Kivistön puistokadun eteläpuolelle aina Tikkurilantielle asti ja uudelle Onnenkivi-nimiselle asemakaava-alueelle (työohjelma 2019). Onnenkivi on astrologiassa jalo- tai korukivi, jonka uskotaan tuottavan onnea kantajalleen.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Rakentamisen aikataulutus

Tavoitteena on aloittaa alueen rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen ja kaava on saanut lainvoiman. Vantaan kaupunki järjestää kortteleista kilpailutuksia alueen toteuttajien valitsemiseksi. Kaava-alueella sijaitsevat lahokaviosammalen kasvupaikat on siirrettävä alueelta ennen rakentamisen aloittamista.

Kaavan rakenne perustuu siihen, että alueelle saavutaan Kivistön puistokadun kautta. Kivistön puistokadun alkupää lienee todennäköisin rakentamisen aloitusalue. Alue liitetään osaksi Kivistön keskustan putkijätekeräysjärjestelmää Timanttisillan kautta. Alkuvaiheessa korttelien jätehuolto voidaan hoitaa väliaikaisesti myös muilla järjestelyillä (perinteinen jätehuolto), mikäli putkijätejärjestelmä ei ole vielä saatu tuotua alueelle.

Kaava-alueelle Timanttikujan jatkeeksi pohjoisesta tuleva, Kehäradan ylitse kulkeva kevyen liikenteen silta on suunniteltu niin, että se voidaan toteuttaa eri aikaan kuin Kehäradan pohjoispuolella sen viereen tuleva kortteli 23142 (liittyy asemakaavaan nro 232400, Puu-Kivistön aloituskorttelit), joten sen toteutus ei ole riippuvainen korttelin 23142 toteutusaikataulusta. Selostuksen liitteenä on alustavat luonnokset kaavaa varten tehdyistä katujen ja puistojen yleissuunnitelmista sekä vesihuolto- ja mallipihasuunnitelmista sekä taiteen konseptista.

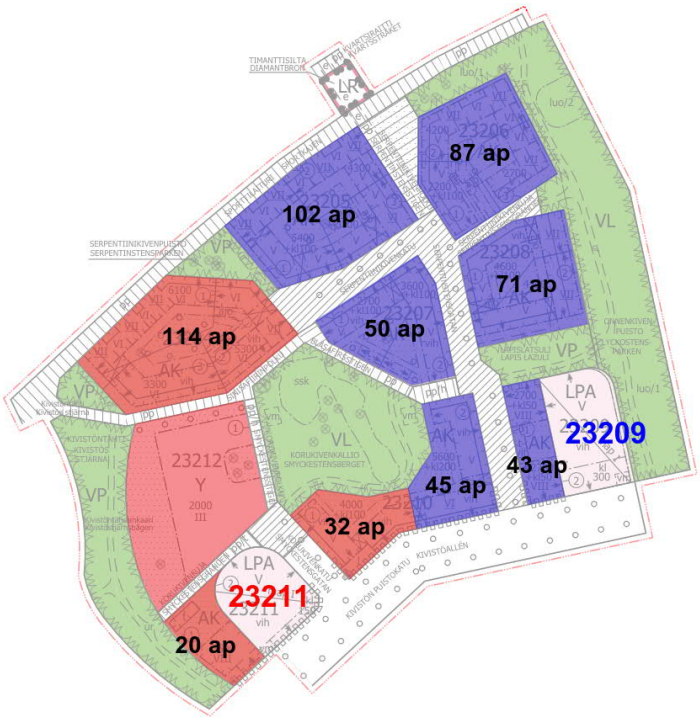
Lahokaviosammalesiintymän siirto

Vantaan kaupunki on 20.5.2019 hakenut Uudenmaan ELY-keskukselta lupaa siirtää yhtä lukuun ottamatta kaikki kaava-alueella sijaitsevat lahokaviosammalen kasvupaikat. Hakemuksen mukaan kaava-alueen kasvupaikat on tarkoitus siirtää Linnanmetsään ja Tyttömäenmetsään, joissa on Vantaan kaupungin ympäristökeskuksen asustavien selvitysten mukaan useita lahokaviosammalelle soveltuvia kasvupaikkoja. Tarkat sijoituspaikat on tarkoitus selvittää loppuvuoden 2019 aikana ja sitten laatia tarkemmat siirtosuunnitelmat.

Pysäköinti

Kaava-alueen pysäköinti on suunniteltu keskitettävän kahteen alueelle sijoittuvaan pysäköintilaitokseen. Asemakaavan pysäköinnin toteutuksesta ja kustannuksista vastaavat asuntorakentajat. Väliaikaispysäköinti ennen pysäköintilaitoksen valmistumista on mahdollista toteuttaa kaava-alueen rakentumattomilla alueilla.

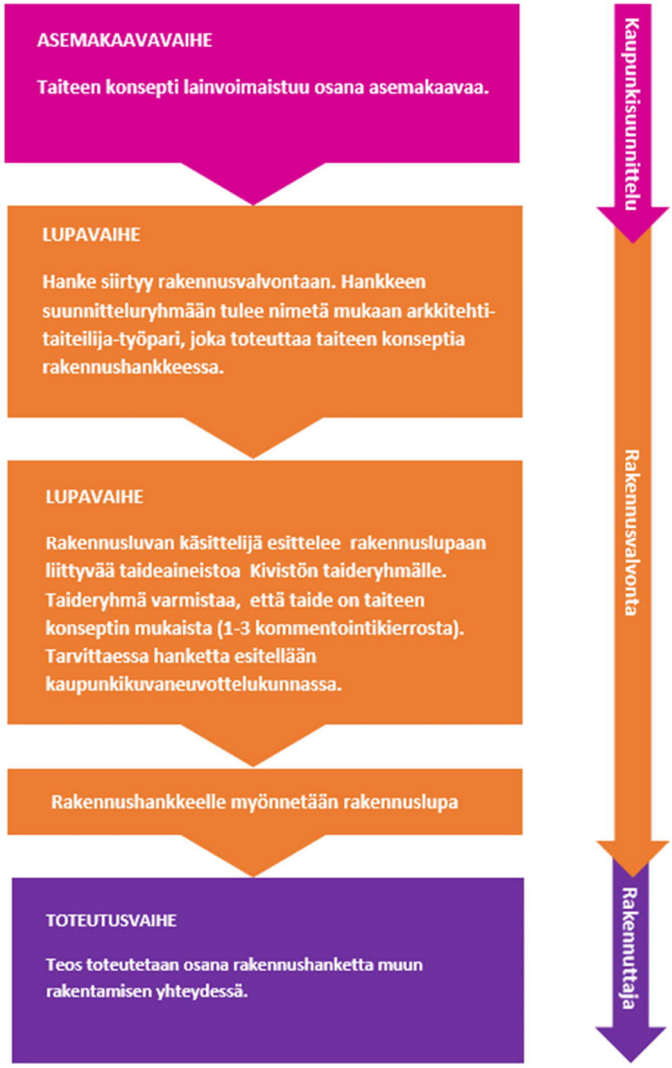
Alustavasti pysäköinti on suunniteltu järjestettävän niin, että korttelin 23211 pysäköintilaitokseen sijoittuvat AK-korttelien 23211, 23204 ja 23210 tontin 1 sekä Y-korttelin tarvitsemat autopaikat (yhteensä noin 170 ap). Korttelin 23209 pysäköintilaitokseen sijoitettaisiin AK-korttelien 23205, 23206, 23207, 23208, 23209 ja 23210 tontin 2 tarvitsemat pysäköintipaikat (yhteensä noin 400 ap). Erityisesti korttelin 23211 pysäköintilaitokseen on mahdollista sijoitta huomattavasti enemmän (arviolta noin 180 ap) enemmän kuin siihen nyt ehdotetaan osoitettavan. Näitä paikkoja voidaan käyttää Kivistön puistokadun eteläpuolisten alueiden tarpeisiin niiden suunnittelun ja rakentamisen edetessä.



Alustava kaavio siitä, mihin kunkin korttelin / tontin tarvitsemat pysäköintipaikat sijoitetaan. Punaisella värillä esitetty korttelit (ja arvio niiden pysäköintipaikkatarpeesta), joiden pysäköintipaikat sijoitetaan kortteliin 23211 ja sinisellä ne, joiden paikat sijoitetaan kortteliin 23209.

Taiteen toteutus

Kaavaan liittyen on laadittu taiteen konsepti, joka on tämän asemakaavaselostuksen liitteenä. Taiteen konsepti ohjaa taiteen teemoja ja sijainteja sekä värisuunnittelua. Alueelle 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

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Kaupunkisuunnittelu	Anna-Riitta Kujala	aluearkkitehti
	Sonja Sahlsten	asemakaava-arkkitehti
	Veli-Pekka Ristimäki	asemakaava-arkkitehti
	Eija Hasu	maisema-arkkitehti
	Säde Palmu	asemakaavasuunnittelija
	Outi Colliander	suunnitteluavustaja
	Eeva Juusela	suunnitteluavustaja
	Kimmo Kangas	suunnitteluavustaja
	Marko Hoffren	suunnitteluavustaja
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Kai Zukale	asemakaavainsinööri
	Kirsi-Maria Raunio	suunnittelija
Kuntatekniikan keskus	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Marja Leppänen	vesihuollon suunnittelu
	Jaana Virtanen	liikenneinsinööri
	Teemu Vihervaara	liikenneinsinööri
	Ville Mikander	suunnitteluinsinööri
	Mikko Kettunen	alueinsinööri
	Pirjo Suni	liikenneinsinööri
	Harri Johansson	projektipäällikkö
	Sirpa Törrönen	maisema-arkkitehti
	Sanna Ervasti	kaupunginmetsänhoitaja
	Satu Nätynki	viheraluesuunnittelija
	Sirpa Mäkilä	maisema-arkkitehti
Liikuntapalvelut	Anu Jokela	liikuntapäällikkö
Kiinteistöt ja asuminen	Tomi Henriksson	asumisasiain päällikkö
	Elisa Ranta	asumisen erityisasiantuntija
	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri
	Heino Pitkänen	lakimies
	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Rakennusvalvonta	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
	Hanna Tiira	lupa-arkkitehti
Ympäristökeskus	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Jarmo Honkanen	ympäristösuunnittelija

Tilakeskus	Mikko Juolahti	hankekehitysarkkitehti
Sivistysvirasto	Päivi Riehunkangas Laura Malinen	suunnittelija strategia-asiantuntija
Mato/toimialan hallintop. & keh.	Hannes Oksanen	lakimies

Muut tahot:

Marimatic Oy	Sami Pietikäinen
Vantaan Energia	Antti Hartikainen Tomi Virtanen
HSY	Teemu Keitaanpää
Liikennevirasto	Ville Vuokko

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä elokuuta 2019.

Anna-Riitta Kujala
aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	01.07.2019
Kaavan nimi	232500 Kivistöntähti		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	24.09.2018
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092232500
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	7,7937	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	6,9341
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,8596

Ranta-asemakaava

Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

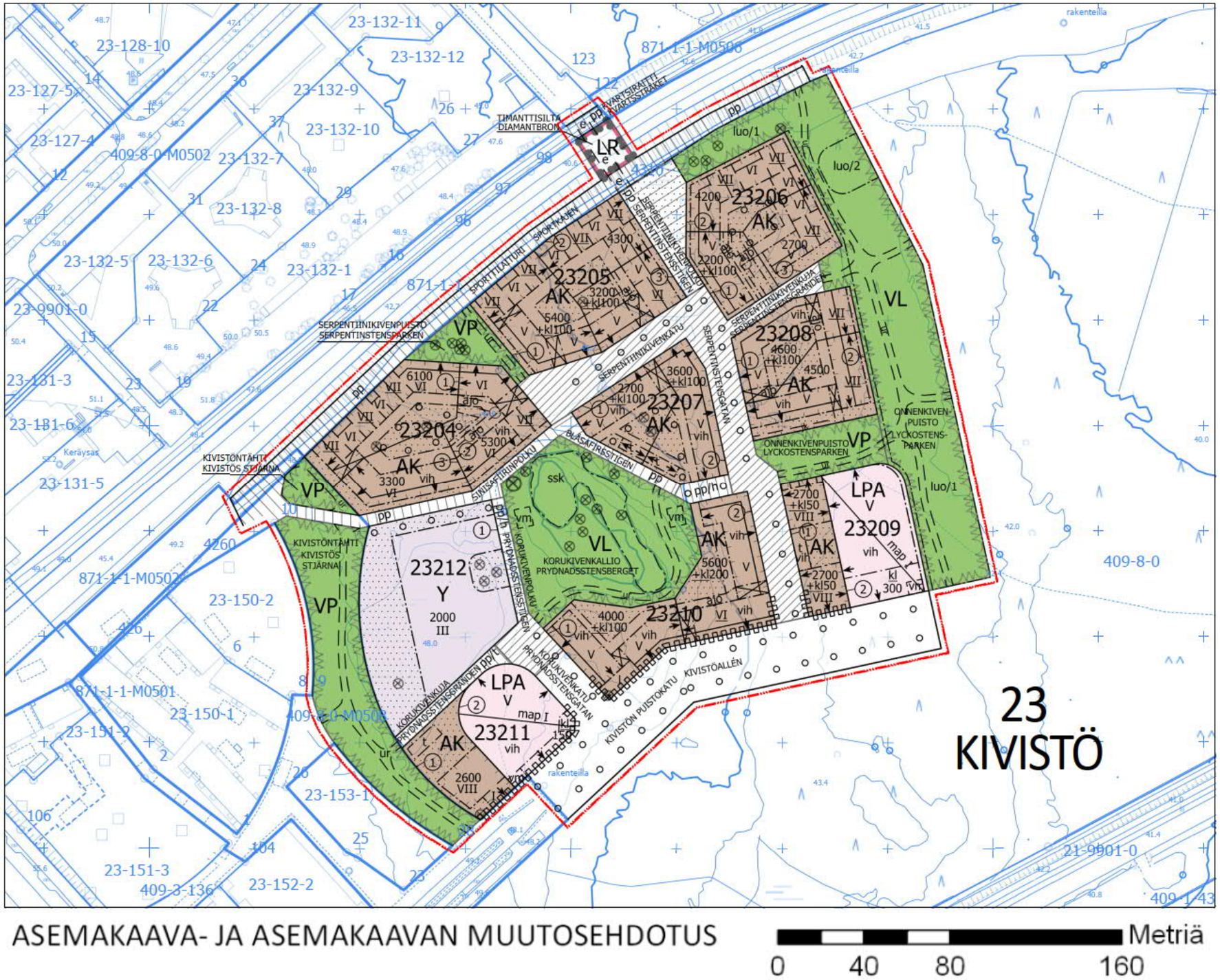
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**7,7937**	**100,0**	**73150**	**0,94**	**6,9341**	**73150**
A yhteensä	2,7350	35,1	70700	2,59	2,7350	70700
P yhteensä						
Y yhteensä	0,5686	7,3	2000	0,35	0,5686	2000
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	2,1641	27,8	0		1,6149	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,3260	29,8	450	0,02	2,0156	450
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

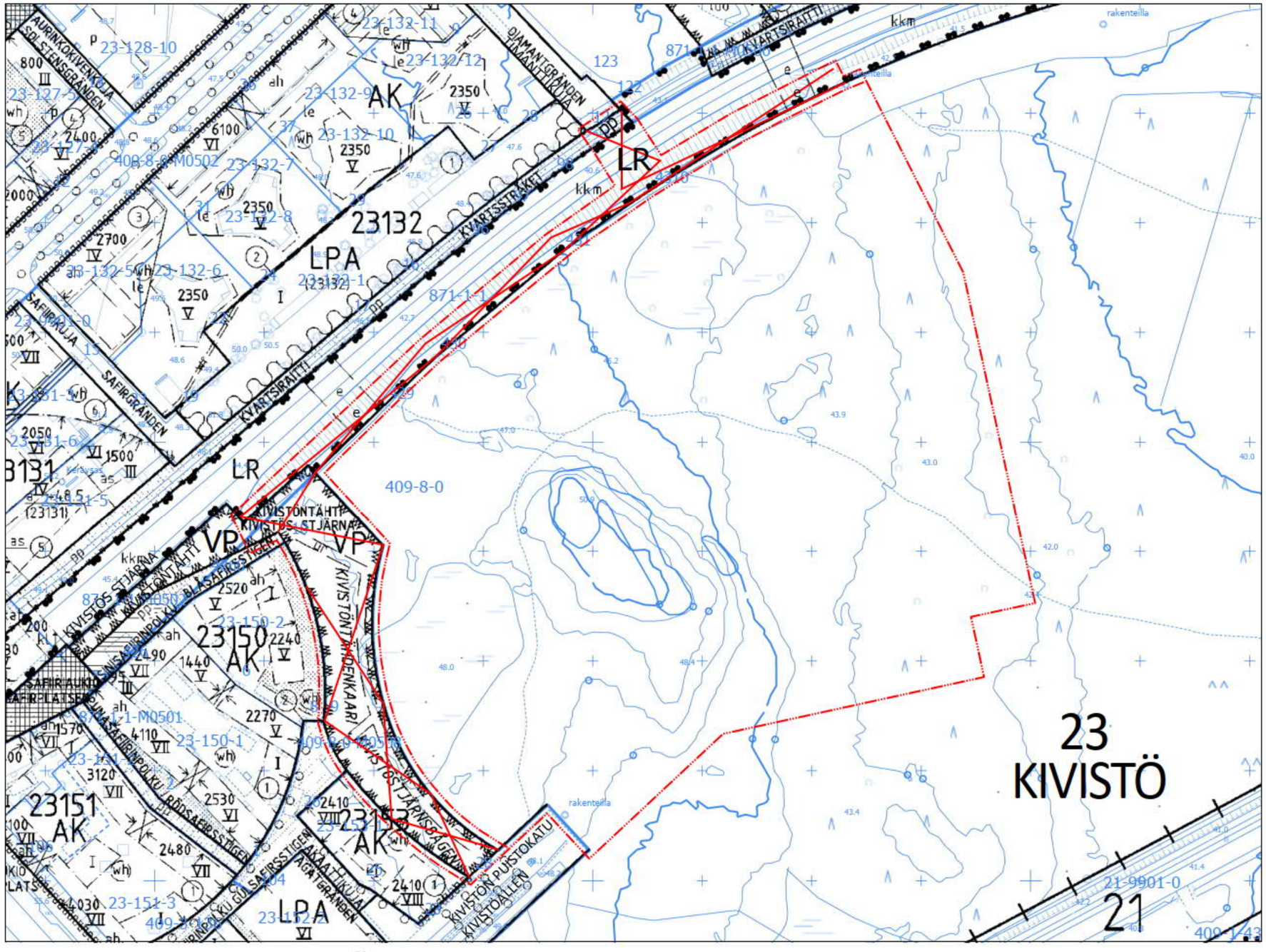
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

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	**7,7937**	**100,0**	**73150**	**0,94**	**6,9341**	**73150**
A yhteensä	2,7350	35,1	70700	2,59	2,7350	70700
AK	2,7350	100,0	70700	2,59	2,7350	70700
P yhteensä						
Y yhteensä	0,5686	7,3	2000	0,35	0,5686	2000
Y	0,5686	100,0	2000	0,35	0,5686	2000
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	2,1641	27,8	0		1,6149	0
VP	0,6922	32,0	0		0,1430	0
VL	1,4719	68,0	0		1,4719	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,3260	29,8	450	0,02	2,0156	450
Kadut	0,6444	27,7	0		0,6444	0
Pihakadut	0,5156	22,2	0		0,5156	0
Kev.liik.kadut	0,6822	29,3	0		0,6675	0
LR	0,0432	1,9	0		-0,2525	0
LPA	0,4406	18,9	450	0,10	0,4406	450
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						


23
KIVISTÖ
ASEMAKAAVA- JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS
Metriä
0 40 80 160
23205 AK
23206 AK
23207 AK
23208 AK
23209 V
23210 AK
23211 AK
23212 Y
23204 AK
VP
VL
LR
LPA
SERPENTIINIKIVENPUISTO
SERPENTINSTENSPARKEN
ONNENKIVENPUISTO
LYCKOSTENSPARKEN
KIVISTÖNTÄHTI
KIVISTÖS STJÄRNA
KORUKIVENKALLIO
PRYDNADSSTENSBERGET
TIMANTTISILTA
DIAMANTBRON
SERPENTIINIKIVENKATU
SERPENTINSTENSGATAN
KIVISTÖN PUISTOKATU
KIVISTÖALLÉN
SPORTTILÄTTIKU
SPORTKÄLLEN
BUÅSAFIRSSTIGEN
SIRISAFFIRINPOLKU
KORUKIVENPOLKU
PRYDNADSSTENSSTIGEN
KORUKIVENKATU
PRYDNADSSTENSGATAN
VARTSIRAITTI
VÄRTSSTRÅKET
rakentella
871-1-1-M0502
871-1-1-M0501
409-8-0-M0502
409-8-0
409-3-136
409-1-43
21-9901-0
23-132-11
23-132-12
23-128-10
23-127-5
23-127-4
23-132-9
23-132-10
23-132-7
23-132-8
23-132-5
23-132-6
23-132-1
23-9901-0
23-131-3
23-131-6
23-131-5
23-150-2
23-150-1
23-151-2
23-151-3
23-153-1
23-152-2
Keräysas
4260



POISTETTAVAT MERKINNÄT

Metriä
0 40 80 160

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
232500	19.8.2019	689491, 689492

Vantaan kaupunki

KIVISTÖNTÄHTI

Kaupunginosa 23, Kivistö

Vanda stad

KIVISTÖS STJÄRNA

Stadsdel 23, Kivistö

Asemakaava
Korttelit 23204-23212 sekä katu- ja virkistysalueet.

Detaljplan
Kvarteren 23204-23212 samt gatu- och rekreationsområden.

Asemakaavan muutos
Katu-, virkistys- ja liikennealueet.

Ändring av detaljplanen
Gatu-, rekreations- och trafikområden.

Tonttijako
Korttelit 23204-23212.

Tomtindelning
Kvarteren 23204-23212.

1:2000

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
AK	**Asuinkerrostalojen korttelialue**	**Kvartersområde för flervåningshus**
	Arkkitehtuurin on oltava korkeatasoista, värikästä ja leikkisää.	Arkitekturen ska vara av hög kvalitet, färggrann och lekfull.
	Arkkitehtuurin tulee korostaa pienimittakaavaisuutta ja kävelymiljöötä. Rakennusten ja kortteleiden tulee muodostaa kaupunkimainen kokonaisuus.	Arkitekturen ska framhäva småskalighet och gångmiljön. Byggnaderna och kvarteren ska bilda en helhet av urban karaktär.
	Rakennukset	**Byggnader**
	Rakennuksen ensimmäisen kerroksen korkeuden kadun puolella tulee olla pääsääntöisesti vähintään 4 metriä. Ylimmän kerroksen asuintiloissa vapaan huonekorkeuden on pääsääntöisesti oltava vähintään 3 metriä.	Byggnadens första våning ska i regel ha en höjd av minst 4 m mot gatan. Den översta våningens bostadsutrymmen ska i regel ha en fri rumshöjd på minst 3 meter.
	Rakennuksiin saa rakentaa kellareita, joihin saa sijoittaa vain irtaimistovarastoja ja väestönsuojatiloja.	Källare får byggas i byggnaderna, i vilka det är tillåtet att endast placera förråd för lös egendom och skyddsrum.
	Rakennuspaikalla tulee rakennusluvan yhteydessä tehdä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.	I samband med bygglovet ska en byggplatsspecifik grundundersökning genomföras på byggplatsen. Bygglösningarna ska baseras på byggplatsspecifika grundundersökningar och planer.
	Rakennusoikeus	**Byggrätt**
	Kaavamääräyksissä määrätyt asumista palvelevien yhteistilojen rakennusoikeudet ja sallitut muut asumisen lisärakennusoikeudet eivät mitoita auto- tai polkupyöräpaikkoja.	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.
	Porrashuoneiden tulee olla luonnonvaloisia ja viihtyisiä. Porrashuoneiden alasta ei lasketa 20 k-m²:n alaa kussakin kerroksessa rakennusoikeuteen. Sisääntulokerroksessa ei lasketa 30 k-m²:n alaa aulamaista tilaa rakennusoikeuteen.	Trapphusen ska ha dagsljusinsläpp och vara trivsamma. Av arealen i ett trapphus räknas 20 m²-vy i varje våningsplan inte in i byggrätten. På entréplanet räknas den entréhallsliknande ytan på 30 m²-vy inte in i byggrätten.
	Asukkaiden yhteistilat kuten talopesulat, kuivaustilat, talosaunat ja harrastetilat sekä säilytystilat, varastot ja kierrätyshuoneet sekä pihalla sijaitsevat talousrakennukset saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.	Gemensamma utrymmen för de boende, som tvättstugor, torkrum, bastur och hobbyrum samt förvaringsutrymmen, förråd och återvinningsrum samt ekonomibyggnader på gården får byggas utöver den i planen anvisade byggrätten.

Asukkaiden käyttöön on rakennettava riittävät varastotilat ja talopesula ja riittävät kuivatustilat 1 kpl / 2500 k-m².	Tillräckliga förrådsutrymmen ska byggas för de boendes bruk samt tvättstuga och tillräckliga torkrum 1 st./ 2 500 m²-vy.
Asuntoihin, joissa on vähintään 4 asuinhuonetta on toteutettava asuntokohtaiset kodinhoitohuoneet.	Bostäder som har minst 4 bostadsrum ska förses med bostadsvisa grovkök.
Kortteleissa 23204, 23205, 23206 ja 23210 on rakennettava asukkaiden käyttöön vuokrattava yöpymis- ja/tai harrastetila 1 kpl / kortteli.	I kvarteren 23204, 23205, 23206 och 23210 ska det byggas en övernattnings- och/eller hobbylokal som hyrs ut för de boendes bruk, 1 st. / kvarter.
Jokaisessa korttelissa maantasokerrokseen tai ylimpään kerrokseen on rakennettava kaikkia korttelin asukkaita palvelevaa yhteistä oleskelutilaa vähintään 1 % korttelin asumisen rakennusoikeudesta. Yhteisen oleskelutilan saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.	Gemensamt utrymme för vistelse för samtliga boende i kvarteret ska byggas i markplansvåningen eller översta våningen i varje kvarter till en omfattning av minst 1 % av kvarterets byggrätt för boende. Det gemensamma vistelsutrymmet får byggas utöver
Lisäksi on toteutettava kortteleissa 23204, 23205, 23206, 23208 ja 23210 vähintään kolme (3) ja kortteleissa 23207, 23209 ja 23211 vähintään kaksi (2) seuraavista ratkaisuista:	Dessutom ska i kvarteren 23204, 23205, 23206, 23208 ja 23210 minst tre (3) och i kvarteren 23207, 23209 och 23211 minst två (2) av följande lösningar förverkligas:
- yhteispihalle tai kattoterassille asukkaiden yhteinen kasvihuone, jonka koko on vähintään 10 m²	på den gemensamma gården eller takterrassen ett gemensamt växthus med en storlek av minst 10 m² för de boende
- yhteiskäyttöinen kattopuutarha oleskelutiloineen	- en takträdgård med vistelseutrymmen för gemensamt bruk
- biodiversiteetiltään monimuotoinen sadepuutarha	- en till sin biodiversitet mångsidig regnträdgård
- puurakentaminen tai muiden hiiltä sitovien rakennusmateriaalien tai -tekniikoiden käyttö	- byggande i trä eller utnyttjande av andra byggnadsmaterial eller -tekniker som binder kol
- uusiutuvan energian tuotanto	- produktion av förnybar energi
- muu perusteltu innovatiivinen, hiilineutraaliuutta kehittävä ratkaisu	- en annan grundad, innovativ lösning som utvecklar kolneutralitet
- huoneistokohtainen reaaliaikainen sähkön- ja vedenkulutus	- en lägenhetsspecifik i realtid för el- och vattenkonsumtion
Julkisivut	**Fasader**
Julkisivut tulee jäsentää enintään yhden porrashuoneen mittaisiin osiin, jotka poikkeavat toisistaan värin, materiaalin ja sommittelun suhteen.	Fasaderna ska struktureras in i högst ett trapphus långa delar som skiljer sig från varandra med tanke på färg, material och utformning.
Rakennusten julkisivuissa tulee olla vaihtelua eri kerrosten välillä; vähintään alimpien ja ylimpien kerrosten on poikettava muista kerroksista.	Byggnadernas fasader ska ha variation mellan olika våningar; minst så att de nedersta och de översta våningarna skiljer sig från övriga våningar.
Julkisivujen on oltava värikkäitä. Julkisivujen pääväreinä tulee käyttää keltaisen, punaisen tai sinisen sävyjä. VL- ja VP-alueisiin rajautuvien rakennusten päävärinä tulee käyttää vihreän eri sävyjä. Vierekkäisten rakennusten tulee olla erivärisiä.	Fasaderna ska vara färgglada. Nyanser av gult, rött eller blått ska användas som huvudkulörer i fasaderna. Som huvudkulör i byggnader som gränsar till VL- och VP-områden ska olika nyanser av grönt användas. Byggnader som står bredvid varandra ska ha olika färgsättning.
Julkisivuissa ei sallita näkyviä vaakasuuntaisia elementtisaumoja. Pystysuuntaisten elementtisaumojen on oltava oleellinen osa rakennuksen arkkitehtuuria.	I fasaderna är det inte tillåtet med vågräta elementfogar. Lodräta elementfogar ska utgöra en väsentlig del av byggnadens arkitektur.
Kortteleissa 23204 ja 23205 Kehäradalle avautuvat julkisivut tulee käsitellä vertikaalisin aihein.	I kvarteren 23204 och 23205 ska fasader som öppnas mot Ringbanan behandlas med vertikala motiv.
Parvekkeiden tulee olla pääosin sisäänvedettyjä tai antaa sisäänvedetyn parvekkeen vaikutelma, mutta arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti perustellut ulokeparvekkeet ovat sallittuja. Kadun puoleisia parvekkeita ei saa kannattaa maasta. Ulokeparvekkeiden alapinnan tulee olla vähintään 4,2 m etäisyydellä katutasosta. Parvekkeet eivät saa estää pelastustoimia.	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 4,2 m avstånd från gatunivån. Balkonger får inte utgöra något hinder för räddningsåtgärder.
Rakennusten kattomuotojen on oltava vaihtelevia. Rakennuksissa tulee olla harja- tai satulakatto tai niiden muunnoksia. Katon tulee olla konesaumattu peltikatto, tiilikatto tai viherkatto. Katon on oltava viherkatto kaavakartalla vih-merkinnällä merkityissä rakennusosissa. Viherkatoille on mahdollisuuksien mukaan järjestettävä kulkuyhteys ja oleskelutilaa. Harja- tai satulakaton alle muodostuvaan tilaan tulee sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja ja kattopintoja tulee jäsentää ja rytmittää siroilla kattoikkunoilla ja -lyhdyillä. Katoille saa kattomuodosta huolimatta rakentaa kattoterasseja ja kattopuutarhoja.	Byggnadernas takformer ska vara varierande. Byggnaderna ska ha ås- eller sadeltak eller variationer av dem. Taket ska vara ett maskinfalsat plåttak, tegeltak eller gröntak. Taket ska bestå av ett gröntak i byggnadsdelar som betecknats med beteckningen vih. I mån av möjlighet ska tillträde ordnas till gröntaken och vistelseutrymme. I det utrymme som bildas under ås- eller sadeltaket ska utrymmen i enlighet med det huvudsakliga användningsändamålet placeras och takytorna ska struktureras och varieras med sirliga takfönster och taklanterniner. Takterrasser och takträdgårdar får byggas på taken oberoende av takformen.

Kortteleissa 23204, 23205 ja 23206 räystäslinja tulee olla rakennuksen ylimmän asuinkerroksen lattiapinnan tasolla tai sen alapuolella, ellei ylimmän kerroksen tasolla julkisivussa ole kattoterassia. Näiden kortteleiden VII-kerroksisissa rakennuksen osissa kattokulman tulee olla vähintään 40 astetta.

Tekniset laitteet tulee integroida arkkitehtuuriin. Ilmanvaihtokonehuoneet sekä aidat ja muurit on sovitettava talon arkkitehtuuriin ja kaupunkikuvaan.

Kivijalkakerrokset ja pihat

Korttelit tulee rajata katu- ja puistoalueiden puoleiselta pituudeltaan rakennuksin ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein ja/tai huoneistokohtaisin pihoin. Katualueiden puolelle tulee muodostaa avoin ja toiminnallinen kivijalkakerros.

Kivijalkakerrosten toiminnallisuutta on toteutettava sijoittamalla katutasoon asuntoja, liiketiloja ja yhteistiloja.

Korttelissa 23204 ja 23205 sokkelit ja tukimuurit sekä pihamuurit tulee olla luonnonkivestä tai verhottu luonnonkivellä.

Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Katujen ja puistojen varsilla sisäänkäyntejä on oltava vähintään 20 metrin välein. Pääsisäänkäyntien on erotuttava selkeästi toissijaisista sisäänkäynneistä ja niiden on oltava sääsuojattuja.

Porrashuoneisiin on oltava sisäänkäynnit kadun tai puiston ja pihan puolelta.

Rakennuksiin rajautuvat istutettavat alueet tulee toteuttaa huoneistotokohtaisina pihoina tai yhteiskäyttöisinä etupuutarhoina ja ne tulee aidata kasvullisella aidalla. Korttelissa 23204 katuun tai puistoon rajautuvat pihatilat on aidattava kasvullisen aidan lisäksi muurilla, joka on korkeintaan 1 m korkea ja/tai pergolarakenteella.

Asuntopihojen ja etupuutarhojen on muodostettava vehreitä, suojaisia ja viihtyisiä pihatiloja. Etupuutarhojen ja asuinpihojen on liityttävä ensimmäisen kerroksen huoneistoihin omilla pääsisäänkäynneillä. Asuntopihojen ja etupuutarhojen aidassa on oltava portti, jonka ilme saa vaihdella. Etupuutarhasta ja asuntopihasta saa kattaa korkeintaan 12 m².

Tonteilta saa taloyhtiön hoitovastuulla rakentaa yhteyden puistoon.

Rakenteellisten aitojen tulee liittyä rakennusten arkkitehtuuriin.

Porrashuoneiden edustat on kivettävä.

Asuinkorttelin sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Tonttien välisiä rajoja ei saa aidata. Asuinkorttelin yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.

Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää viherkertoimelle asetettu tavoiteluku vähintään 0,8. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Pihalla on varattava tilaa viljelylle.

Hulevedet

Rakennuslupaa varten on laadittava korttelikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Tonttien hulevedet voidaan viivyttää yhteisesti korttelialueella. Pihojen ja ulko-oleskelutilojen viherrakentamisessa on huomioitava hulevesien hallinta teknisesti ja toiminnallisesti.

I kvarteren 23204, 23205 och 23206 ska takfotslinjen ligga på samma nivå som golvnivån i byggnadens översta bostadsvåning, eller nedanför den om det inte finns en takterrass i fasaden på samma nivå som översta våningen. Takvinkeln ska vara minst 40 grader i de av kvarterens byggnadsdelar som har VII-våningar.

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

Stenfotsvåningar och gårdar

Kvarteren ska avgränsas till den längd som gränsar till gatu- och parkområden med byggnader och konstruktioner på en stadsbildsmässigt hög nivå och/eller lägenhetsvisa gårdar. Mot gatuområdena ska det skapas en öppen och funktionell stenfotsvåning.

Stenfotsvåningarnas funktionalitet ska förverkligas genom att bostäder, affärslokaler och gemensamma utrymmen placeras i gatuplanet.

I kvarteret 23204 och 23205 ska socklar och stödmurar samt gårdsmurar bestå av natursten eller vara klädda med natursten.

Ingångarna ska framhävas med hjälp av arkitektur. Längsmed gatorna ska det finnas entréer med minst 20 meters mellanrum. Huvudentréer ska tydligt gå att urskilja från sekundära entréer och de ska vara väderskyddade.

Trapphus ska ha ingångar från gatan eller parken och från gården.

De områden som gränsar till byggnaderna och som ska planteras ska förverkligas som lägenhetsvisa gårdar eller entréträdgårdar som är i gemensamt bruk och de ska ingärdas med växtstaket. I kvarteret 23204 ska gårdsytor som gränsar till en gata eller park förutom med ett växtstaket också ingärdas med en mur som är högst 1 m hög och/eller en pergolakonstruktion.

Bostadsgårdarna och entréträdgårdarna ska bilda grönskande, skyddade och trivsamma gårdsytor. Entréträdgårdar och bostadsgårdar ska vara kopplade till lägenheterna i första våningen med egna huvudentréer. I bostadsgårdarnas och entréträdgårdarnas staket ska det finnas en port som får ge ett varierande intryck. Högst 12 m² av entréträdgården och bostadsgården får övertäckas.

Från tomterna får på husbolagens skötselansvar byggas en förbindelse till parken.

Strukturella staket ska ha en koppling till byggnadernas arkitektur.

Trapphusens framsidor ska stenläggas.

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. För bostadskvarterets gemensamma gård ska en plan för gården utarbetas. Planen för gården ska bifogas till bygglovshandlingarna.

Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla grönytefaktorns målsättningstal på minst 0,8. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen för gården och en gröneffektivitetskalkyl.

På gården ska plats reserveras för odling.

Dagvatten

För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten. Tomternas dagvatten kan fördröjas gemensamt i kvartersområdet. Vid anläggandet av gårdarnas och uteplatsernas grönområden ska hanteringen av dagvatten beaktas tekniskt och funktionellt.

Liikenne ja pysäköinti

Autopaikat saa sijoittaa kortteli- ja tonttijaosta riippumatta.

Liikuntaesteisten pysäköintipaikkoja varataan/ rakennetaan 2 ap / alkava 2 500 k-m², jonka jälkeen 1 ap / alkava 2 500 - 5 000 k-m². Paikat sijoitetaan esteettömän kulkuyhteyden päähän porraskäytävästä.

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärät:

asuminen vähintään 1 ap / 130 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap kolmea asuntoa kohden,

palvelu- ja liiketilat 1 ap / 60 k-m²

kuitenkin siten, että pysäköinnin toteutuessa nimeämättömänä pysäköintilaitoksessa sallitaan 15 % poikkeama vähimmäismäärästä. Myös vuorottaispysäköinnin toteuttaminen mahdollistaa poikkeaman erillisen selvityksen perusteella.

Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap / 5 000 k-m². Vieraspysäköintiin tulee toteuttaa vähintään 1 ap / 1 500 k-m².

Rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:

asuminen 2 pp / asunto

palvelu- ja liiketilat 1 pp / 40 k-m²

Asumisen polkupyörätiloista vähintään 50 % on oltava lukittavia ja säältä suojattuja tiloja, 30 % saa olla katoksia ja 20 % avopaikkoja.

Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto

Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Kortteleiden 23204, 23205 ja 23206 rakennusten suunnittelussa on otettava huomioon runkomelun ja -tärinän torjuntatarve.

Kattomateriaalien ja kattomuotojen valinnoin ei saa edistää melun heijastusvaikutuksia.

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

Putkikeräysjärjestelmään soveltumattomien kierrätysjakeiden (esim. suurikokoisen pahvin ja sekajätteen sekä pienmetallin ja keräyslasin) keräämiseksi korttelialueille 23204, 23206, 23207, 23209 ja 23211 on sijoitettava naapurikortteleiden kanssa yhteiskäyttöinen ja riittävän kokoinen kierrätyshuone, kuitenkin vähintään 20 m². Kierrätyshuoneiden on oltava helposti huollettavissa.

Trafik och parkering

Bilplatser får placeras oberoende av kvarters- och tomtindelningen.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade reserveras/byggs 2 bp / varje påbörjad 2 500 m²-vy, efter vilket 1 bp / varje påbörjad 2 500 - 5 000 m²-vy. Platserna placeras på ett sådant avstånd till trapphuset att förbindelsen är hinderfri.

Minimiantalet bilplatser som ska byggas:

boende minst 1 bp / 130 m²-vy, dock minst 1 bp per tre bostäder,

service- och affärslokaler 1 bp / 60 m²-vy

dock så att när parkeringen förverkligas som omarkerade platser i en parkeringsanläggning tillåts en avvikelse på 15 % från minimiantalet. Också förverkligande av växelvis parkering möjliggör en avvikelse på grundval av en separat utredning.

Minst 1 bp / 5 000 m²-vy ska reserveras på tomten i närheten av trapphusen för kortvarig serviceparkering och hemserviceparkering. Minst 1 bp / 1 500 m²-vy ska avsättas för gästparkering.

Minimiantalet cykelplatser som ska byggas:

boende 2 cp / bostad

service- och affärslokaler 1 cp / 40 m²-vy

Minst 50 % av cykelplatserna för boende ska vara låsbara och väderskyddade utrymmen, 30 % får förses med tak och 20 % utan tak.

Miljöstörningar och energiförsörjning

Ljudisoleringen ΔL mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller i bostadsrummens ytterhölje ska vara minst 35 dB.

Vid planeringen av byggnaderna i kvarteren 23204, 23205 och 23206 ska behovet av att bekämpa stombuller och -vibrationer beaktas.

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 i Kivistö centrum.

Ett återvinningsrum som används gemensamt med grannkvarteren och som är tillräckligt stort, dock minst 20 m², för insamling av återvinningsfraktioner som inte lämpar sig för systemet för insamling via rörsystem (t.ex. kartong av större storlekar och blandavfall samt mindre metallskrot och insamlingsglas) ska placeras i kvartersområdena 23204, 23206, 23207, 23209 och 23211. Återvinningsrummen ska vara lätta att utföra service i.

Y

Yleisten rakennusten korttelialue

Rakennukset

Rakennusten arkkitehtuurin on oltava korkeatasoista, värikästä ja leikkisää.

Julkisivusommittelun tulee olla pienimittakaavaista ja kävelymiljöötä korostavaa. Rakennuksen maantasokerroksen tulee olla avoin ja toiminnallinen.

Julkisivujen tulee olla värikkäitä. Vierekkäisten rakennusten ja/tai rakennelmien tulee olla erivärisiä.

Rakennuksen on oltava harjakattoinen tai sen on oltava viherkatto.

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

Kvartersområde för allmänna byggnader

Byggnader

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.

Fasaderna ska vara färgglada. Byggnader och/eller konstruktioner som står bredvid varandra ska ha olika färgsättning.

Byggnaden ska ha sadeltak eller gröntak.

Entréerna ska framhävas med hjälp av arkitektur. Huvudentréer ska tydligt gå att urskilja från sekundära entréer.

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.

Polkupyörä- ja lastenvaunuvarastojen, leikki- ja ulkoiluvälinevarastojen sekä laatikko- ja rullakkovarastojen tulee olla materiaaliltaan ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia sekä luonteva osa rakennuksen arkkitehtuuria joko itsenäisinä piharakennuksina tai osana päärakennusta. Itsenäiset varastot on katettava viherkatolla ja ne saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle.

Piha-alue

Pihan on oltava vehreä, suojaisa ja viihtyisä, jossa on monipuolisia leikki- ja 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 leikki- ja oleskelualueet. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.

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

Pihalla on varattava tilaa viljelylle.

Piha-alueen saa aidata käyttötarkoituksen niin edellyttäessä. Rakenteellisten aitojen tulee liittyä rakennusten arkkitehtuuriin. Sinisafiirinpolkuun rajautuva piha-alue tulee rajata kasvullisen aidan lisäksi muurilla, joka on korkeintaan 1 m korkea ja jossa on kulkuaukko pihalle.

Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää viherkertoimelle asetettu tavoiteluku vähintään 1,6. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

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.

Liikenne ja pysäköinti

Autopysäköintipaikat on sijoitettava korttelissa 23211 sijaitsevaan pysäköintilaitokseen lukuun ottamatta liikuntaesteisten pysäköintipaikkoja.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

1 ap/ 150 k-m², joista kaksi liikkumisesteisille.

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

Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto

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

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.

Cykel- och barnvagnsförråd, förråd för leksaker och friluftsredskap samt förvaringsutrymmen 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. Fristående förråd ska täckas med gröntak och de får placeras utanför byggnadsytan.

Gårdsområde

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 bygglovs handlingarna.

På gårdens vistelse- och lekområde ska väderskydd placeras, som pergolor, sol- och regnskydd. Väderskydden ska hålla hög kvalitet till sin arkitektur. Väderskyddet räknas inte in byggrätten och det får placeras utanför byggnadsytan.

På gården ska plats reserveras för odling.

Gårdsområdet får inhägnas när det förutsätts av användningsändamålet. Strukturella staket ska anknyta till byggnadernas arkitektur. Gårdsområdet som gränsar till Blåsafirsstigen ska förutom med ett staket med växtlighet också avgränsas med en mur som är högst 1 m hög och som har en passage till gården.

Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla grönytefaktorns målsättningstal på minst 1,6. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen för gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Dagvatten

För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten. Dagvattnet ska fördröjas i kvartersområdet. Vid anläggandet av gårdarnas och uteplatsernas grönområden ska hanteringen av dagvatten beaktas tekniskt och funktionellt.

Trafik och parkering

Bilparkeringsplatserna ska förläggas till parkeringsanläggningen i kvarteret 23211 med undantag av parkeringsplatserna för rörelsehindrade.

Minimiantalet bilplatser:

1 bp/ 150m²-vy, av vilka två för rörelsehindrade.

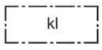
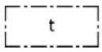
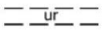
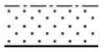
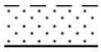
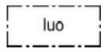
Cykelplatser ska byggas så att det är minst 1 cp / 90 m²-vy och 1 cp / 3 anställda.
Av cykelplatserna ska minst 50 % placeras under ett tak på kvarterets gård eller i parkeringsanläggningens markplansvåning.

Miljöstörningar och energiförsörjning

Ljudisoleringen L mot flyg-, järnvägs- och vägtrafikbuller i daghemslokalers och motsvarande utrymmens ytterhölje ska vara minst 35 dB.

	Korttelin kiinteistöjen on liityttävä Kivistön keskustan keskitettyyn alueelliseen jätteiden putkikeräysjärjestelmään.	Fastigheterna i kvartersområdet ska anslutas till det centraliserade regionala rörsystemet för insamling av avfall som byggs i Kivistö centrum.
VP	**Puisto**	**Park**
	Alueella kasvava hyväkuntoinen puusto tulee säilyttää ja tarvittaessa uusia ja täydennysistuttaa. Alueen maanpinta tulee pitää nykyisessä korossaan. Puistoreittejä suunniteltaessa tulee ottaa huomioon olemassa oleva puusto ja pyrkiä mahdollisimman vähäisiin puiden kaatoihin.	Områdets trädbestånd som är i gott skick ska bevaras och vid behov förnyas och kompletteringsplanteras. Områdets markyta ska hållas på den nuvarande nivån. Vid planeringen av parkleder ska man beakta det befintliga trädbeståndet och sträva efter att fälla så få träd som möjligt.
	Kivistöntähden puistossa on viivytettävä hulevesiä. Kivistöntähden puistoon on rakennettava yhteiskäyttöinen grillauspaikka.	I parken Kivistös stjärna ska dagvattnet fördröjas. I Kivistös stjärna ska det byggas en grillplats för gemensamt bruk.
	Onnenkivenpuistoon on sijoitettava leikki- ja liikuntavälineitä. Alueelle tulee istuttaa kukkivia puita.	I Lyckostensparken ska lek- och motionsredskap placeras. I området ska blommande träd planteras.
VL	**Lähivirkistysalue**	**Område för närrekreation**
	Alueella kasvava olemassa oleva puusto tulee säilyttää ja tarvittaessa uusia ja täydennysistuttaa. Alueen maanpinta tulee pitää nykyisessä korossaan. Puistoreittejä suunniteltaessa tulee ottaa huomioon olemassa oleva puusto ja pyrkiä mahdollisimman vähäisiin puiden kaatoihin.	Områdets befintliga trädbestånd ska bevaras och vid behov förnyas och kompletteringsplanteras. Områdets markyta ska hållas på den nuvarande nivån. Vid planeringen av parkleder ska man beakta det befintliga trädbeståndet och sträva efter att fälla så få träd som möjligt.
LR	**Rautatiealue**	**Järnvägsområde**
LPA	**Autopaikkojen korttelialue**	**Kvartersområde för bilplatser**
	Pysäköintilaitosten tulee arkkitehtuuriltaan liittyä ympäröiviin rakennuksiin.	Parkeringsanläggningarna ska till sin arkitektur anknyta till de omkringliggande byggnaderna.
	Julkisivut tulee käsitellä taiteen keinoin ja/tai julkisivut tulee toteuttaa viherseininä.	Fasaderna ska behandlas med konstnärliga metoder och/eller så ska fasaderna förses med fasadvegetation.
	Korttelin 23209 VL-alueeseen rajautuvan rakennuksen julkisivun on oltava pääväriltään vihreä.	Fasaden i den byggnad som gränsar till VL-området i kvarteret 23209 ska till sin huvudkulör vara grön.
	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 belysning och användningen av färger. Parkeringsanläggningen ska ha fri passage.
	Pysäköintilaitoksen 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, kunhan rakennuskaivantoa ei uloteta pohjaveden pinnan alapuolelle.	En källarvåning som kan fungera som gemensamt skyddsrum får byggas i parkeringsanläggningen, om byggnadsschaktet inte sträcks under grundvattennivån.
	Korttelissa 23209 pysäköintitalon yhteyteen tulee rakentaa liiketilaa vähintään 90 k-m², kuitenkin enintään 300 k-m². Korttelissa 23211 pysäköintilaitoksen yhteyteen tulee rakentaa liiketilaa ja/tai yhteiskäyttöistä asukastilaa vähintään 90 k-m², kuitenkin enintään 150 k-m².	I kvarteret 23209 ska minst 90 m²-vy affärsutrymme byggas i anslutning till parkeringshuset, dock högst 300 m²-vy. I kvarteret 23211 ska minst 90 m²-vy affärsutrymme och/eller invånarlokaler för gemensamt bruk byggas i anslutning till parkeringshuset, dock högst 150 m²-vy.
	Pysäköintilaitokseen sijoittuvista pysäköintipaikoista vähintään 50 % tulee varustaa sähköauton latausmahdollisuudella.	Minst 50 % av de parkeringsplatser som placeras i parkeringsanläggningen ska förses med möjlighet att ladda elbilar.
	Pysäköintilaitoksen katolle on toteutettava hulevesien viivyttämiseksi biodiversiteettiä monimuotoinen viherkatto tai sitä tulee käyttää asumiseen liittyvänä oleskelutilana, yhteisoleskelutilana ja -liikuntatilana. Oleskelualueella tulee alittaa melun ohjearvot ja määrittää tarvittava meluntorjunta rakennuslupavaiheessa.	För fördröjning av dagvatten ska det på parkeringsanläggningens tak anläggas ett till sin biodiversitet mångsidigt gröntak och det ska användas som vistelseutrymme i anslutning till boendet, ett gemensamt utrymme för vistelse och motion. I vistelseområdet ska riktärdena för buller underskridas och nödvändig bullerbekämpning ska definieras i bygglovsskedet.
	Korttelin vihertehokkuuden tulee täyttää viherkertoimelle asetettu tavoiteluku vähintään 0,8. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla grönytefaktorns målsättningstal på minst 0,8. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen för gården och en gröneffektivitetskalkyl.
	Pysäköintilaitosten AK-korttelialueiden pihoihin rajautuvat seinät tulee rakentaa tiiviisrakenteisina vähintään 3 metrin korkeuteen saakka.	Väggar som gränsar mot gårdarna till parkeringsanläggningarna och kvartersområdena AK ska byggas så att de är kompakta upp till 3 meters höjd.

	Koko kaava-aluetta koskevat määräykset Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman esterajoituspintoja. Tonteilta saa (taloyhtiöiden hoitovastuulla) rakentaa kulkuyhteyden puistoon. **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 kehittää ja toteuttaa taiteen konseptia rakennushankkeissa. **Uusiutuva energia** Asemakaavan alueella tulee tuottaa ja hyödyntää uusiutuvaa energiaa. Kattopintoja on hyödynnettävä aurinkoenergian keräämiseen, ellei kattoa käytetä muuhun toimintaan.	**Bestämmelser som gäller hela planområdet** Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får överstiga Helsingfors–Vanda flygplats hinderbegränsande ytor. Från tomterna får det (på husbolagens skötselansvar) byggas en förbindelse till parken. **Konst** I detaljplaneområdet ska det till detaljplanen bifogade konstkonceptet iakttas. Redan i inledningsskedet ska konst anknytas till all arkitektur- och miljöplanering. I samband med 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 utveckla och förverkliga konstkonceptet i byggprojekten. **Förnybar energi** I detaljplanenområdet ska förnybar energi produceras och utnyttjas. Takytorna ska utnyttjas för insamling av solenergi, om inte taket används för annan verksamhet.
	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.**
	Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**
3	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
23	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
KIVIS	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
23209	**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.**
IV	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
2700	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
IV	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
2200+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.**
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Ohjeellinen rakennusala.	**Riktgivande byggnadsyta.**

	**Maanalainen pysäköintitila**	**Underjordiskt parkeringsutrymme**
	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa liiketiloja.** Liiketilojen on oltava julkisivuiltaan avonaisia ja niihin tulee olla kulku kadulta. Liiketiloja on rakennettava kaavakartan osoittamille tonteille vähintään 50% kaavakartalla osoitetusta rakennusoikeudesta. Liiketilat tulee toteuttaa Kivistön puistokadun, Korukivenkadun ja Serpentiinikivenkadun varsille katutasoon.	**Byggnadsyta där affärslokaler får placeras.** Affärslokalerna ska vara öppna till sina fasader och de ska ha tillträde från gatan. Affärslokaler ska byggas på de i plankartan angivna tomterna i en omfattning av minst 50 % av den byggrätt som anges i plankartan. Affärslokalerna ska byggas i gatuplanet längs Kivistöallén, Smyckestensgatan och Serpentinstengatan.
	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen**	**Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras**
	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.**
	**Rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva**	**Linje som anger takåsens riktning.**
	**Rakennukseen jätettävä kulkuaukko** Putkirasitealueella tulee olla riittävästi vapaata tilaa maanpinnan päällä, jotta tarvittavat kunnossapitotoimet	**Genomfartsöppning i byggnad** I rörservitutområdet ska det finnas tillräckligt med fritt utrymme ovanpå markytan för att nödvändiga underhållsarbeten ska kunna genomföras.
	**Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni**	**Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera**
	**Laatoitettava tai kivettävä alueen osa.**	**Områdesdel som skall beläggas med plattor eller sten.**
	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**
	Kaupunkikuvallisesti arvokas puuyksilö. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.	**Med tanke på stadsbilden ett värdefullt träd. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.**
	**Suojeltava puu.**	**Träd som skall skyddas.**
	Istutettava puu.	**Träd som skall planteras.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi	**Trädrad som skall bevaras/planteras**
	**Istutettava alueen osa** Korttelissa 23212 istutettava alueen osa on toteutettava metsäisenä pihana. Alueelle saa sijoittaa talousrakennuksia. Alueella kasvavaa olemassa olevaa puustoa tulee säilyttää ja tarvittaessa uusia ja täydennysistuttaa.	**Del av område som skall planteras** Den områdesdel som ska planteras i kvarteret 23212 ska anläggas som skogbevuxen gård. Ekonomibyggnader får placeras i området. Områdets befintliga trädbestånd ska bevaras och vid behov förnyas och kompletteringsplanteras.
	**Ohjeellinen istutettava alueen osa.**	**Riktgivande del av område som skall planteras.**
	**Avokallio tai siirtolohkare, joka tulee säilyttää.**	**Kalt berg eller flyttblock som skall bevaras**
	**Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.** /1 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 Kehärataan rajautuvalla alueen osalla tulee säilyttää korkeita puita ja istuttaa korkeaksi kasvavia puita. Alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, että liito-oravan kulkuyhteys heikentyy tai häviää. /2 Alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, että lahokaviosammalen kasvupaikka heikentyy tai häviää.	**Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.** /1 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 Ringbanan ska man bevara höga träd och plantera träd som blir högväxta. I området får inga sådana åtgärder vidtas som gör att flygekorrarnas förflyttningsleder försämras eller försvinner. /2 I området får inga sådana åtgärder vidtas som gör att den gröna sköldmossans växtplats försämras eller försvinner.



Viherkatto.

Alueelle on rakennettava viherkatto. Viherkaton kasvualustan on oltava vähintään 20 cm paksu. Viherkaton on oltava tyypiltään niitty-/ketokatto tai kattopuutarha.

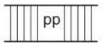
Gröntak.

I området ska ett gröntak anläggas. Gröntakets växtunderlag ska ha en tjocklek av minst 20 cm. Gröntaket ska till typen vara ett ängs-/fälttak eller en takträdgård.



Katu.

Gata.

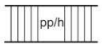


Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie

Sporttilaituri-nimiselle katualueelle tulee sijoittaa istutusalueita, liikuntavälineitä ja ulkokalusteita. Alueen tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus, joka liittyy luontevasti viereisiin AK-kortteleihin.

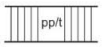
Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik

I Sportkajens gatuområde ska det placeras planteringsområden, motionsredskap och utemöbler. Området ska bilda en enhetlig helhet som på ett naturligt sätt anknyter till de intilliggande AK-kvarteren.



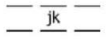
Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.



Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där infart till tomt/ byggnadsplats är tillåten



Ohjeellinen alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa.

Riktgivande del av område reserverad för områdets interna gångtrafik.



Yleiselle jalankululle varattu alueen osa

För allmän gångtrafik reserverad del av område



Pihakatu

Gårdsgata



Ajoyhteys

Körförbindelse



Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Del av område reserverad för underjordisk ledning.



Ohjeellinen eritasoristeys.

Kvartsiraitin ja Sporttilaiturin kohdalla alikulkukorkeuden tulee olla vähintään 3,2 m.

Riktgivande planskild korsning.

Vid Kvartsstråket och Sportkajen ska underfartens höjd vara minst 3,2 m.



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.

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

Verksamhtsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Stadsmätning

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Vantaalla / Vanda __.__20__

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __ /__20__

Godkänd av stadsfullmäktige __ /__20__

9. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO

Liite 1: Havainnekuvia viitesuunnitelmasta

Liite 2: Vesihuollon esisuunnitelma, luonnos 14.6.2019

Liite 3: Katuympäristöpiirustus, luonnos 14.6.2019

Liite 4: Liikennesuunnitelma, luonnos 14.6.2019

Liite 5: Ajouratarkastelut tikaspuomiautolla ja 12 m kuorma-autolla, luonnos 14.6.2019

Liite 6: Katupoikkileikkaukset, luonnos 14.6.2019

Liite 7: Timanttisillan suunnitelmakuvia, luonnos 11.6.2019

Liite 8: Mallipihasuunnitelmat kortteleista 23206 ja 23210 ja vihertehokkuuden laskelmat

Liite 9: Kaukolämpöverkon luonnoskaavio

Liite 10: Putkijätejärjestelmän luonnoskaavio, 7.6.2019

Liite 11: Taiteen konsepti

Liite 1

Havainnekuvia viitesuunnitelmasta / Näkymä Kivistön puistokadun ja Korukivenkadun risteyksestä kohti päiväkotia & Näkymä Serpentiinikivenpuistosta





Liite 1

Havainnekuvia viitesuunnitelmasta / Näkymä Sinisafiirinpolun päästä kohti Onnenkivenpuistoa



Liite 1

Havainnekuvia viitesuunnitelmasta / Kattonäkymä korttelista 23204 & Yleisnäkymä alueesta pohjoisesta.





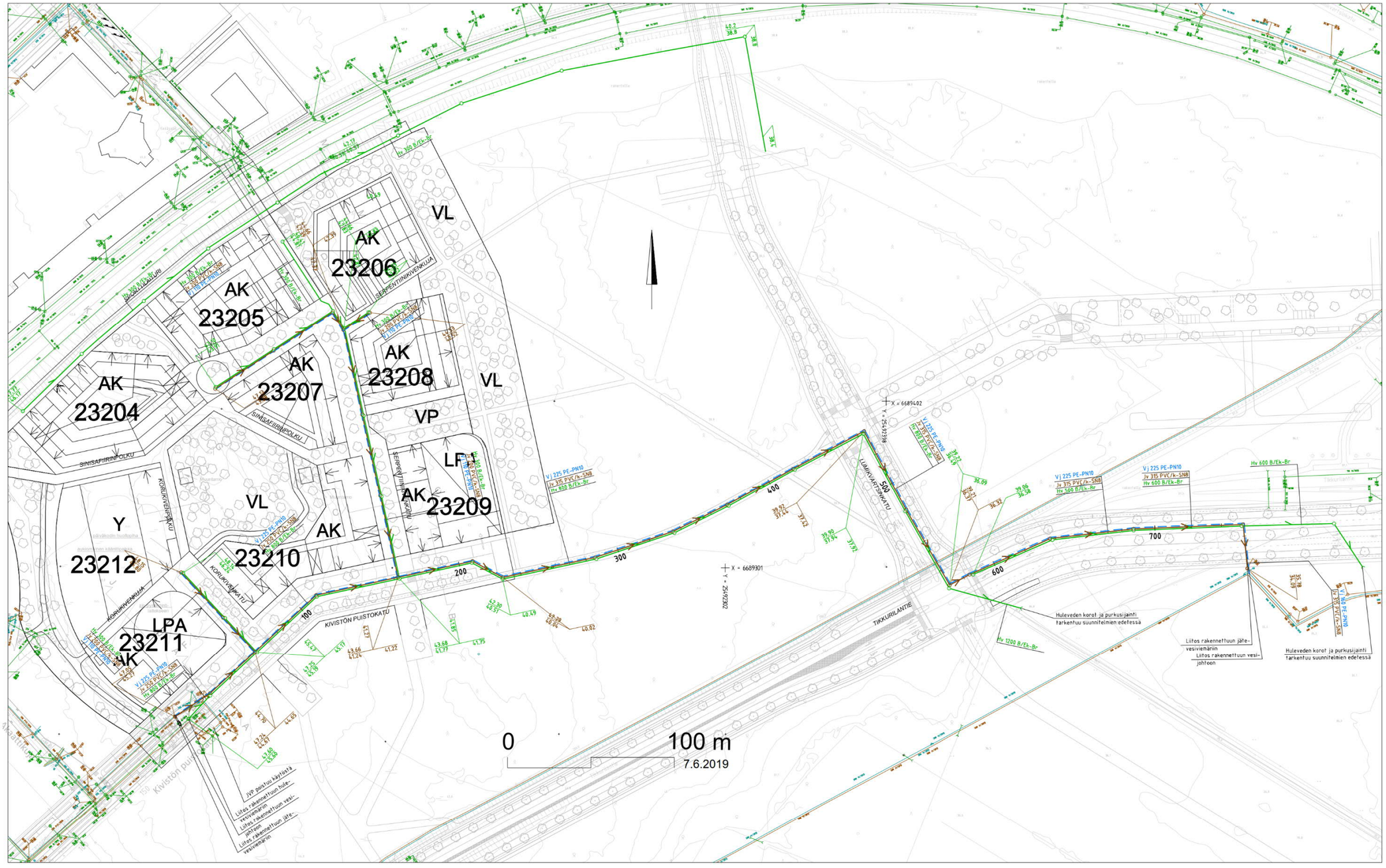
Liite 1

Havainnekuvia viitesuunnitelmasta / Näkymä Sinisafiirinpolulta Korukivenkallion ja korttelin 23207 kohdalla.



Liite 2

Vesihuollon esisuunnitelma, luonnos 14.6.2019 (WSP Finland Oy)



KIVISTÖN TÄHTI

Vesihuollon esisuunnitelma
Asemapiirustus
mk 1:1000 (A1)

Jätevesien johtaminen viettoviemärillä välillä
Kivistön puistokatu - Tikkurilantie
Putkikokoluokat esisuunnitelmasta.

Uusi vesijohto
Uusi jätevesiviemäri
Uusi hulevesiviemäri

14.6.2019

Liite 2

Vesihuollon esisuunnitelmaselostus, luonnos 14.6.2019

Yleistä

Kaavoituksen lähtökohtana on suunnitella Kehärataan ja Kivistön asemaan tukeutuvat asuinkorttelit Kivistön keskustaan. Asemakaavalla mahdollistetaan tiiviiden asuinkortteleiden, niitä palvelevan pysäköintilaitoksen sekä uuden päiväkodin toteuttaminen Kivistön aseman läheisyyteen. Lisäksi suunnittelualueelle tutkitaan uusien puistoalueiden sijoittamista sekä Kivistön puistokadun jatkamista sekä uusien pyöräily- ja kävely-yhteyksien linjauksia suunnittelualueella.

Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella. Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Kehärataan, lännessä Kivistöntähden puistoalueeseen (Kivistön keskusta-alue 5) ja idässä sekä etelässä asemakaavoittamattomiin alueisiin. Koko suunnittelualue sijaitsee 200 – 600 metrin etäisyydellä Kivistön juna-asemasta.

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 7 hehtaaria. Suunnittelualue on pääosin rakentamatonta sekametsää. Suunnittelualue sisältää Kehäradan rautatiealuetta sekä osan Kvartsiraitin jalankululle ja pyöräilylle varattua katualuetta.

Kaavamuutoksen hakija on Vantaan kaupunki.

Mitoitus / Liittyvä verkosto

Vesijohto

VJ 225 PEH 2016 (Kivistön puistokatu)

VJ 500 (Tikkurilantie)

Jätevesiviemäri

JV 250 PVC 2016/ Paineviemäri 160 PE 2016 (Kivistön puistokatu)

JV 500 M 2013 (Tikkurilantie)

Hulevesiviemärit

HV 500 B 2016 (Kivistön puistokatu)

Vaikutus rakennettuun verkostoon

Kaava-aluetta palvelevaa uutta vesihuolto rakennetaan seuraavasti.

Vedenjakelu

Uutta d225 vesijohtoa rakennetaan 780m ja d110 vesijohtoa 330m.

Jätevesiviemäröinti

Uutta d315 jätevesiviemäriä rakennetaan 780m ja d200 jätevesiviemäriä 330m. Kivistön puistokadun jätevedenpumppaamo jää pois käytöstä.

Hulevesiviemäröinti

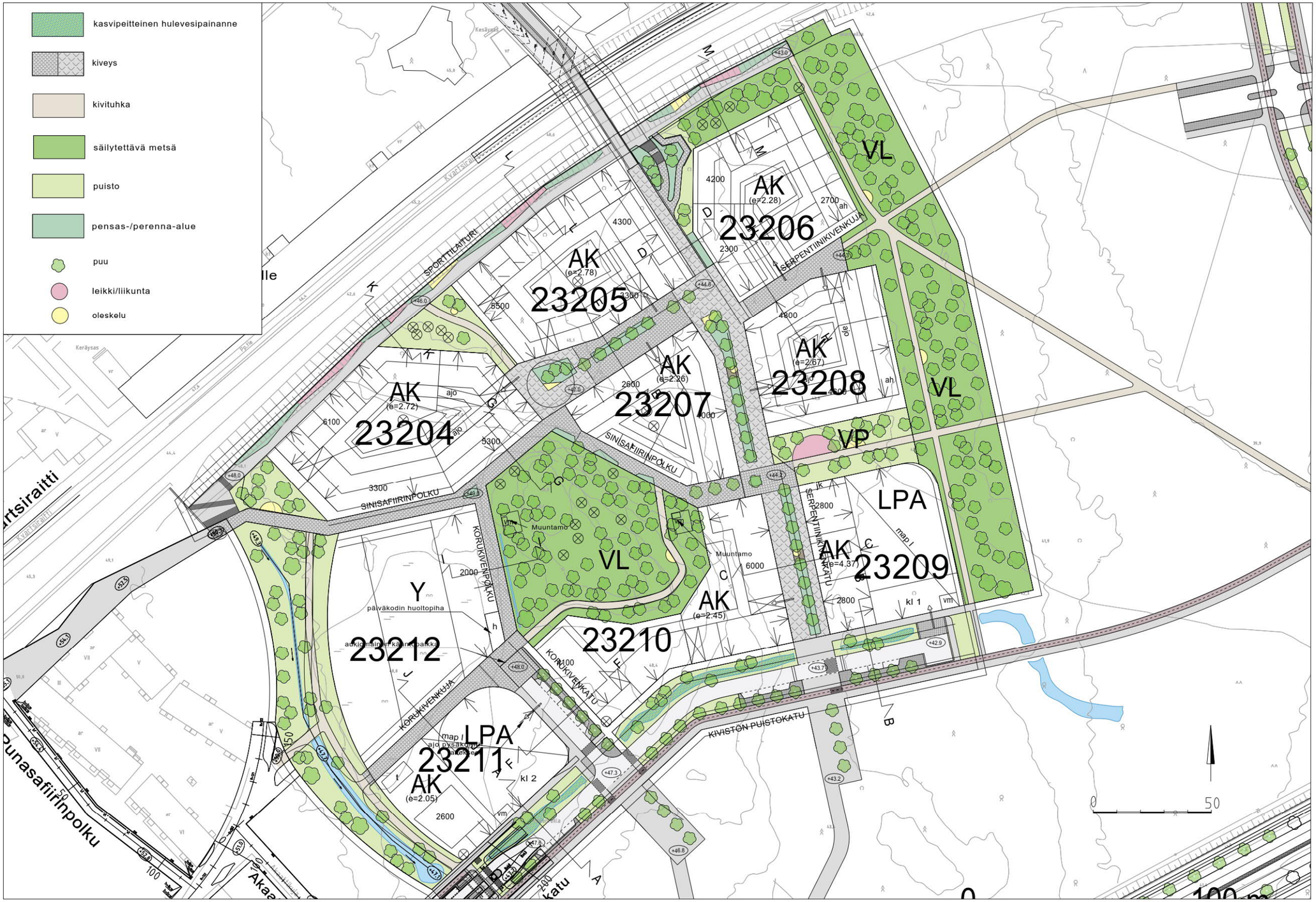
Uutta d800 hulevesiviemäriä rakennetaan 610m ja d300 hulevesiviemäriä 330m. Uudet vesihuoltolinjat liitetään Tikkurilantien vesihuoltolinjoihin.

Muut johtolaitokset

Kivistön puistokadulla kulkee nykytilanteessa mm. kaukolämpö-, tietoliikenne- ja sähköjohtoja, jotka tulee huomioida suunnittelussa.

Liite 3

Katuympäristöpiirustus, luonnos 14.6.2019 (WSP Finland Oy)

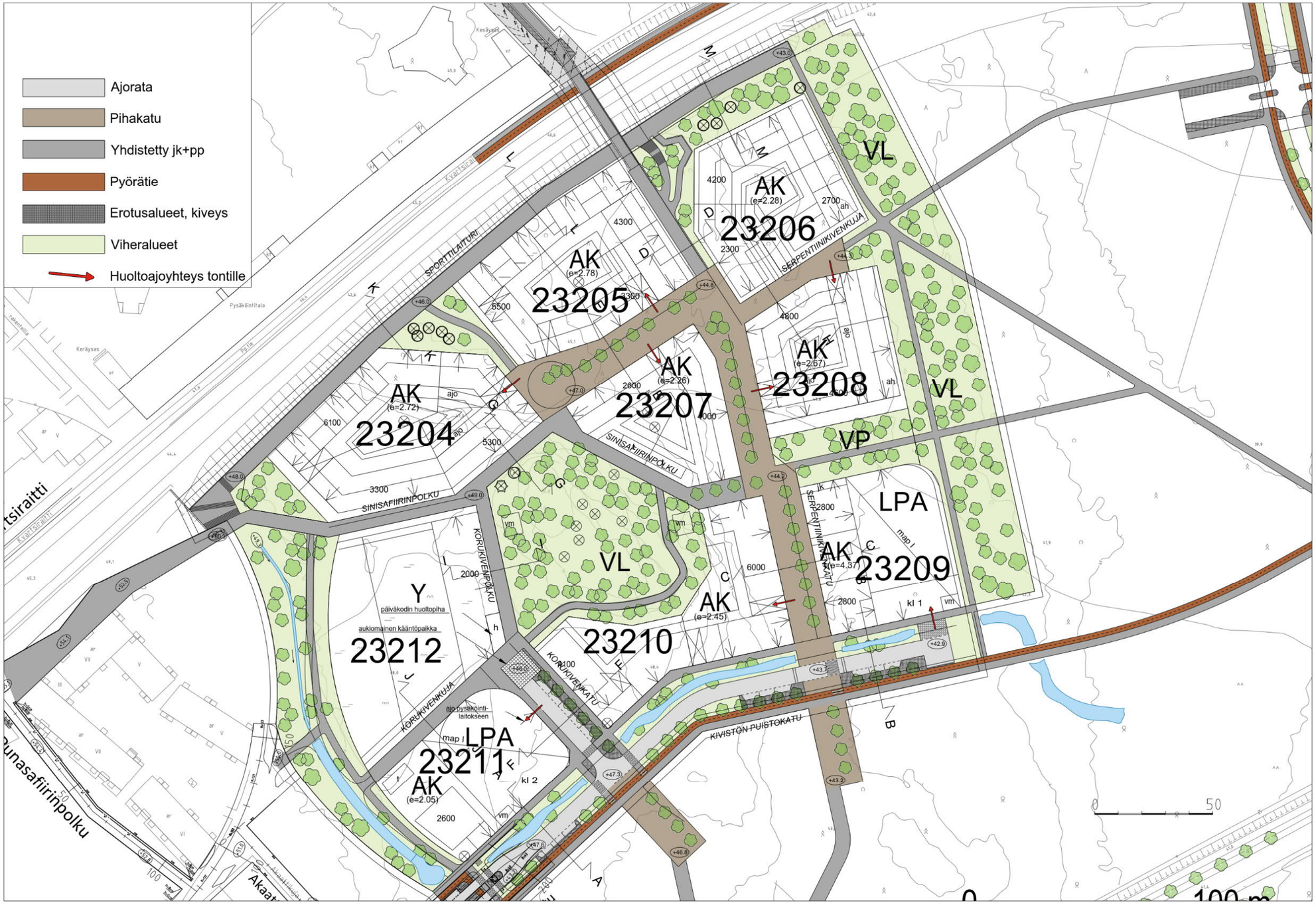


KIVISTÖN TÄHTI Katuympäristöpiirustus
mk 1:1000 (A2)

14.6.2019 wsp

Liite 4

Liikennesuunnitelma, luonnos 14.6.2019 (WSP Finland Oy)

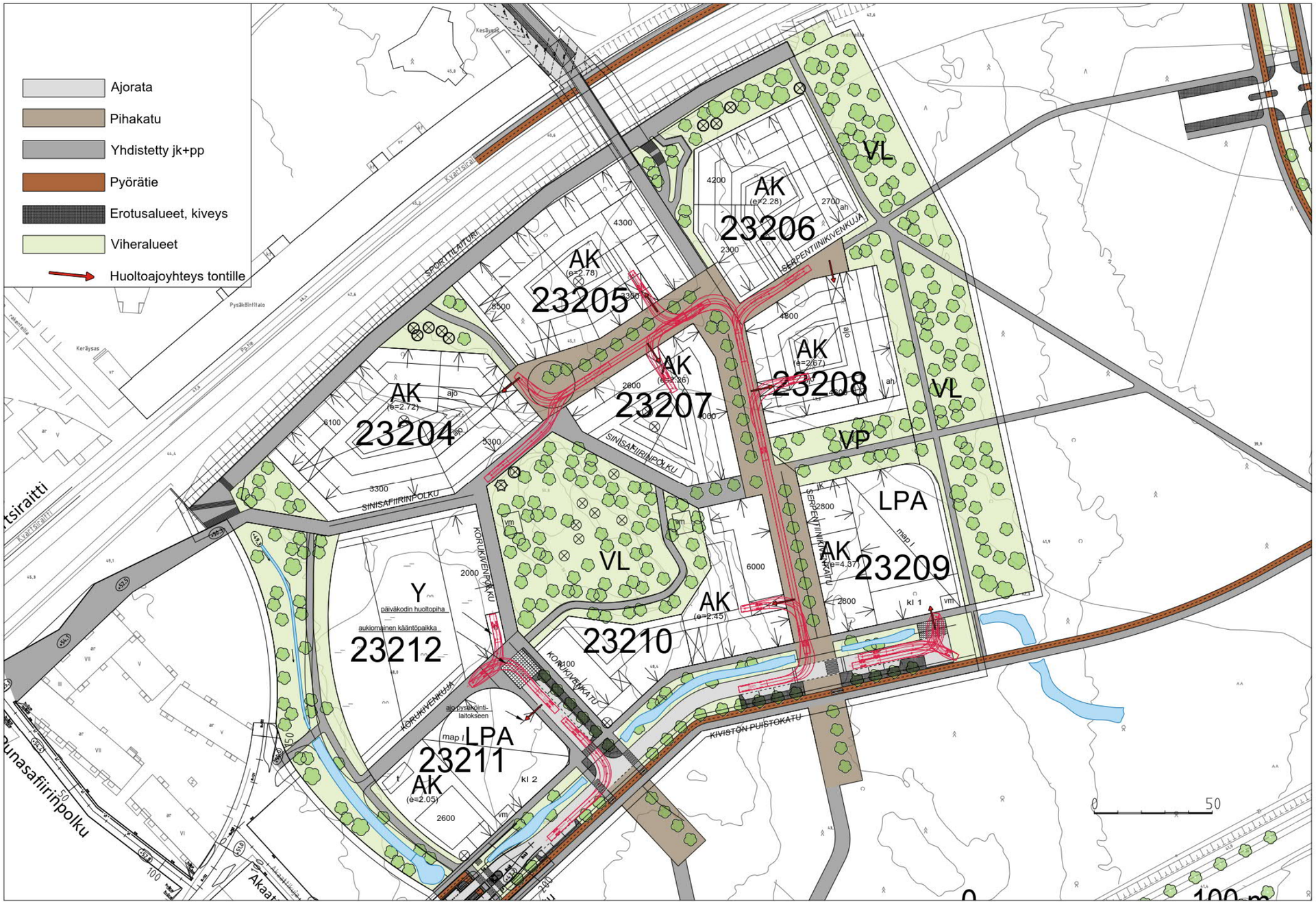


KIVISTÖN TÄHTI Liikennesuunnitelma
mk 1:1000 (A2)

14.6.2019

Liite 5

Ajouratarkastelut tikaspuomiautolla ja 12 m kuorma-autolla, luonnos 14.6.2019 (WSP Finland Oy)



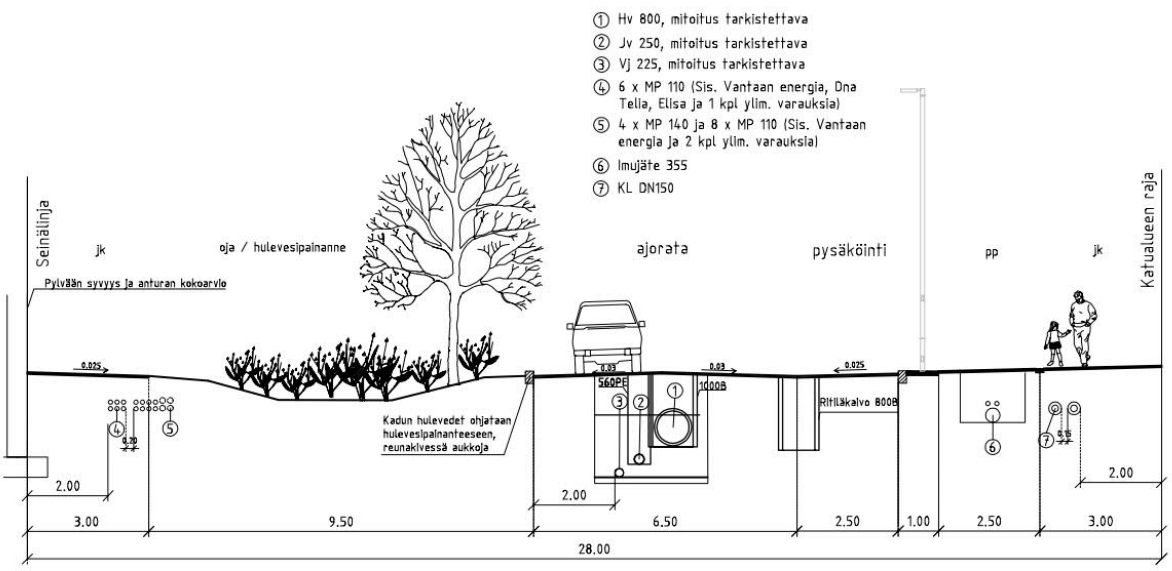
KIVISTÖN TÄHTI Liikennesuunnitelma, ajouratarkastelut tikaspuomiautolla ja 12 m kuorma-autolla
mk 1:1000 (A2)

14.6.2019 wsp

Liite 6

Katupoikkileikkaukset, luonnos 14.6.2019 (WSP Finland Oy)

Kivistön Puistokatu A-A



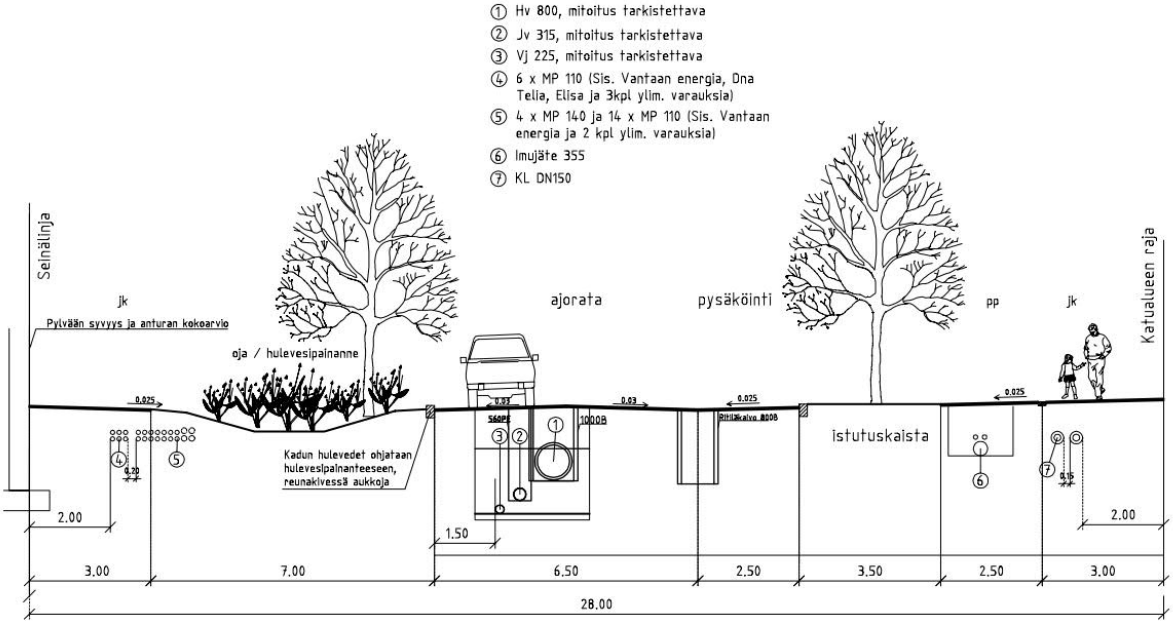
Kivistön tähti

Tyyppipoikkileikkaus A-A

14.6.2019

Mk 1:100

Kivistön Puistokatu B-B



Kivistön tähti

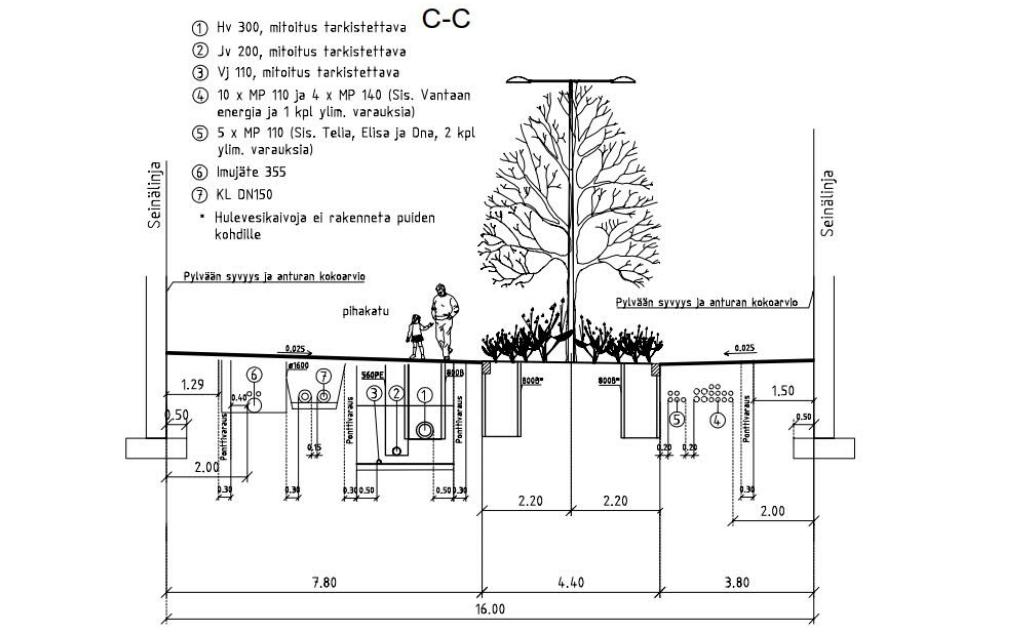
Tyyppipoikkileikkaus B-B

14.6.2019

Mk 1:100

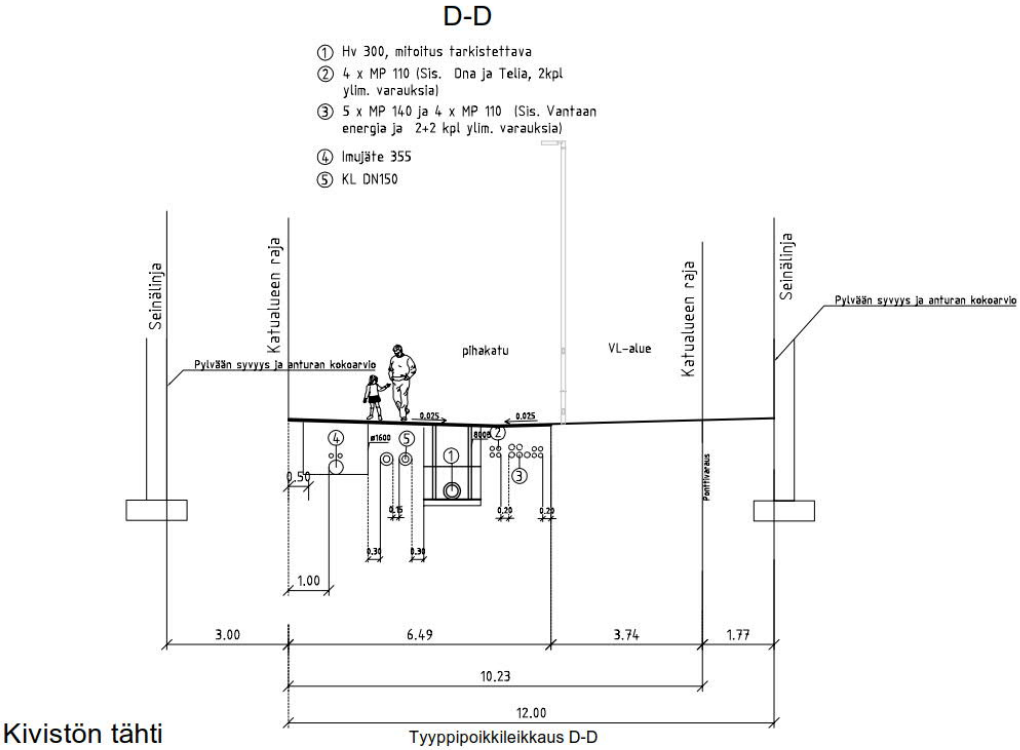
Liite 6

Katupoikkileikkaukset, luonnos 14.6.2019 (WSP Finland Oy)



Kivistön tähti — Tyyppipoikkileikkaus C-C

14.6.2019 — Mk 1:100

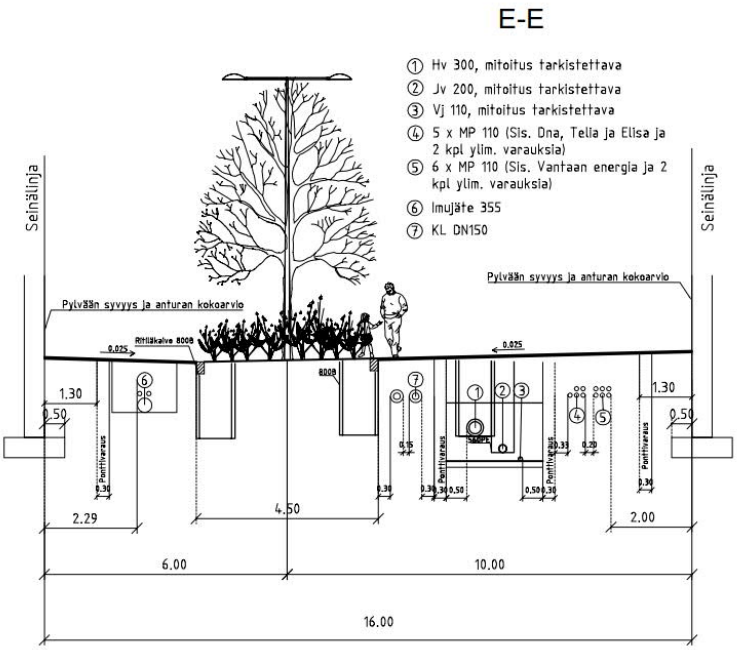


Kivistön tähti — Tyyppipoikkileikkaus D-D

14.6.2019 — Mk 1:100

Liite 6

Katupoikkileikkaukset, luonnos 14.6.2019 (WSP Finland Oy)

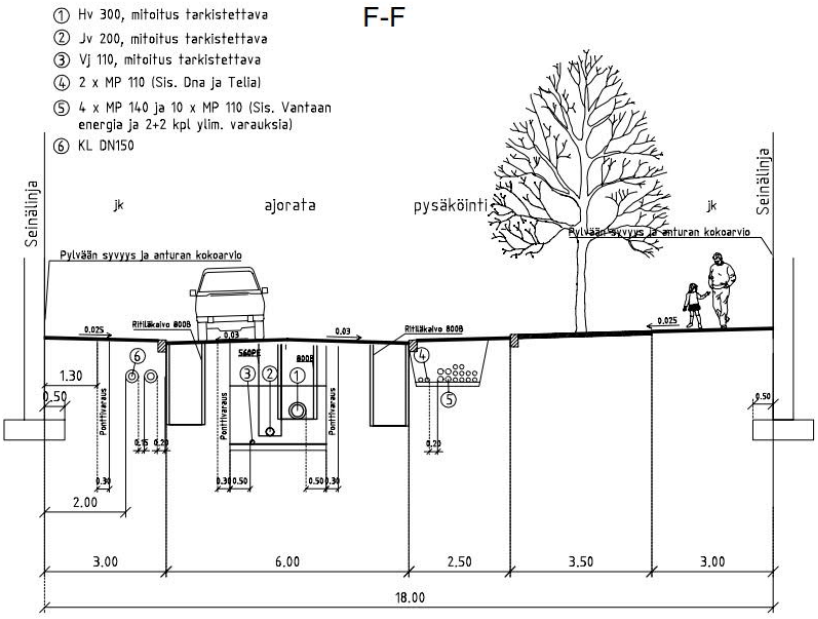


Kivistön tähti

Tyyppipoikkileikkaus E-E

14.6.2019

Mk 1:100



Kivistön tähti

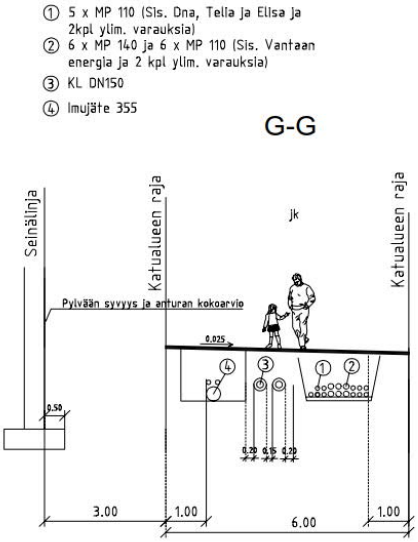
Tyyppipoikkileikkaus F-F

14.6.2019

Mk 1:100

Liite 6

Katupoikkileikkaukset, luonnos 14.6.2019 (WSP Finland Oy)

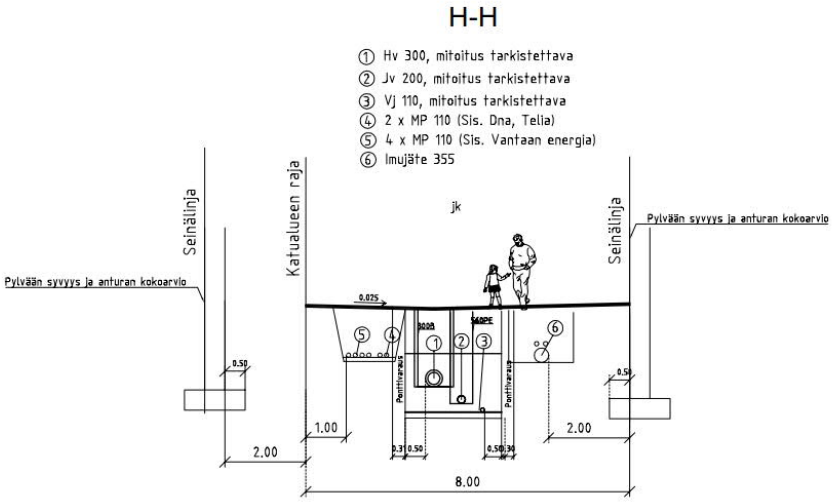


Kivistön tähti

Tyyppipoikkileikkaus G-G

14.6.2019

Mk 1:100



Kivistön tähti

Tyyppipoikkileikkaus H-H

14.6.2019

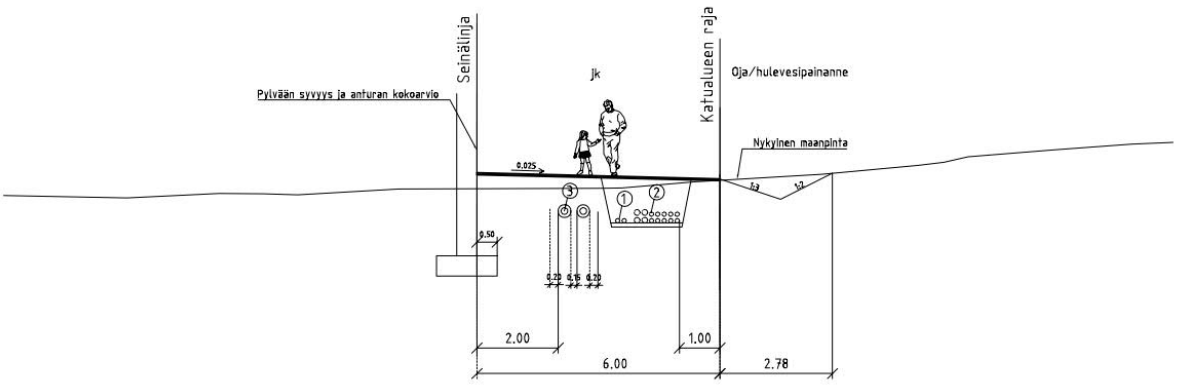
Mk 1:100

Liite 6

Katupoikkileikkaukset, luonnos 14.6.2019 (WSP Finland Oy)

I-I

① 2 x MP 110 (Sis. Dna, Telia)
② 4 x MP 140 ja 10 x MP 110 (Sis. Vantaan energia ja 2+2 kpl ylim. varauksia)
③ KL DN150



Kivistön tähti

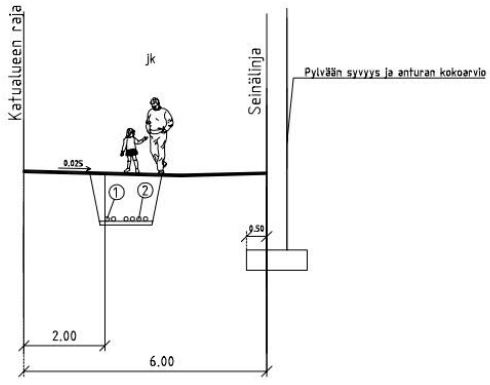
Tyyppipoikkileikkaus I-I

14.6.2019

Mk 1:100

J-J

① 2 x MP 110 (Sis. Dna, Telia)
② 4 x MP 110 (Sis. Vantaan energia)



Kivistön tähti

Tyyppipoikkileikkaus J-J

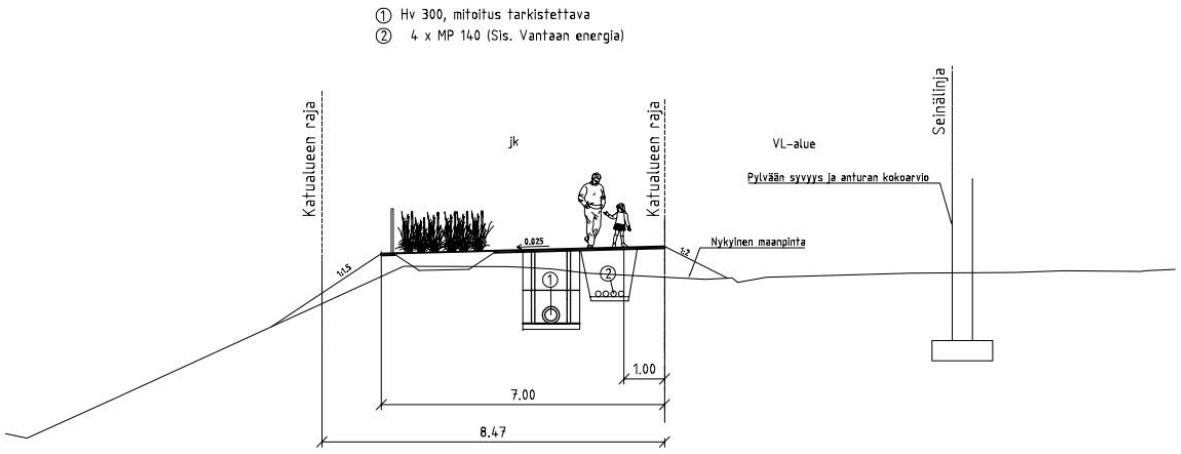
14.6.2019

Mk 1:100

Liite 6

Katupoikkileikkaukset, luonnos 14.6.2019 (WSP Finland Oy)

K-K



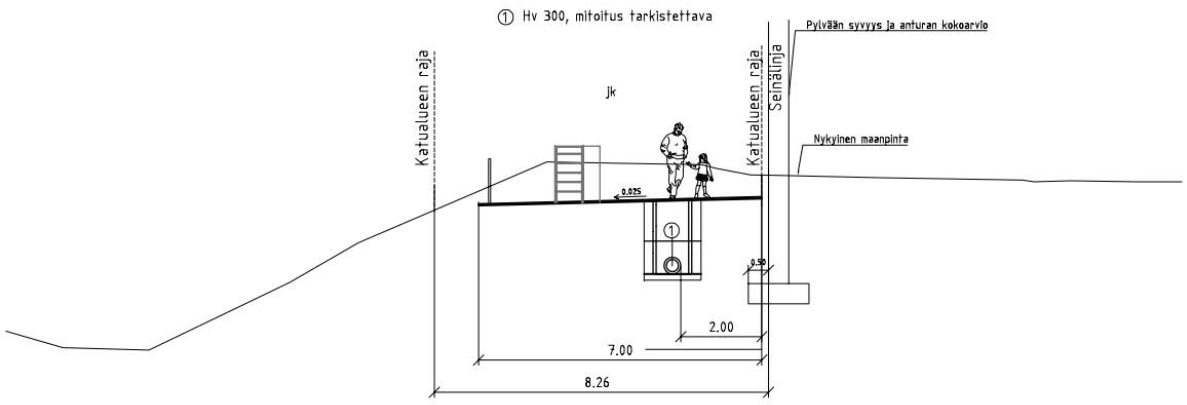
Kivistön tähti

Tyyppipoikkileikkaus K-K

14.6.2019

Mk 1:100

L-L



Kivistön tähti

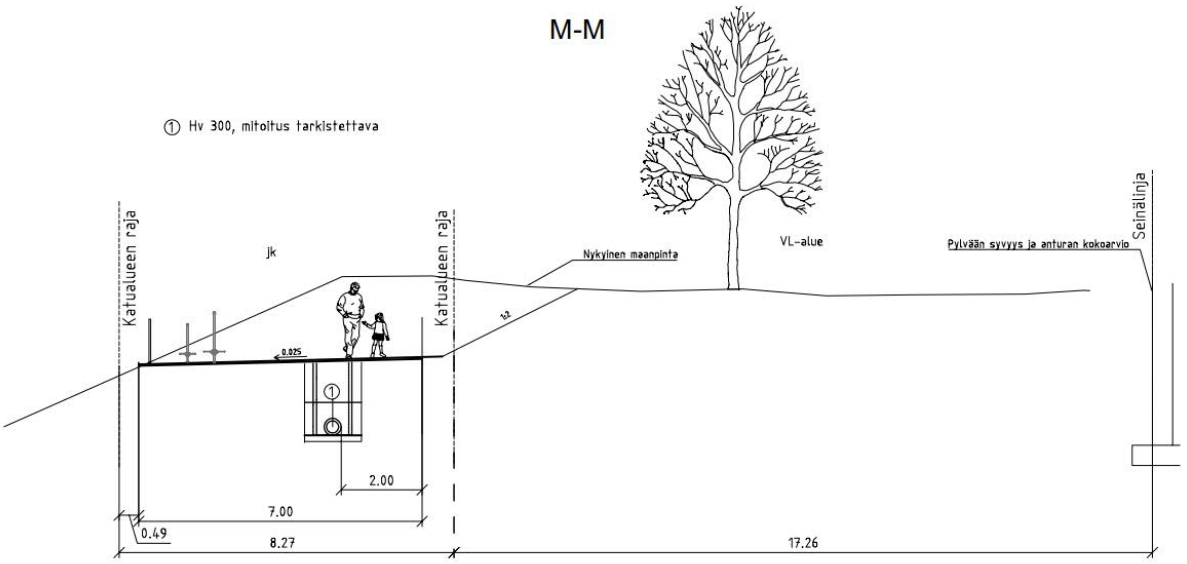
Tyyppipoikkileikkaus L-L

14.6.2019

Mk 1:100

Liite 6

Katupoikkileikkaukset, luonnos 14.6.2019 (WSP Finland Oy)



Kivistön tähti

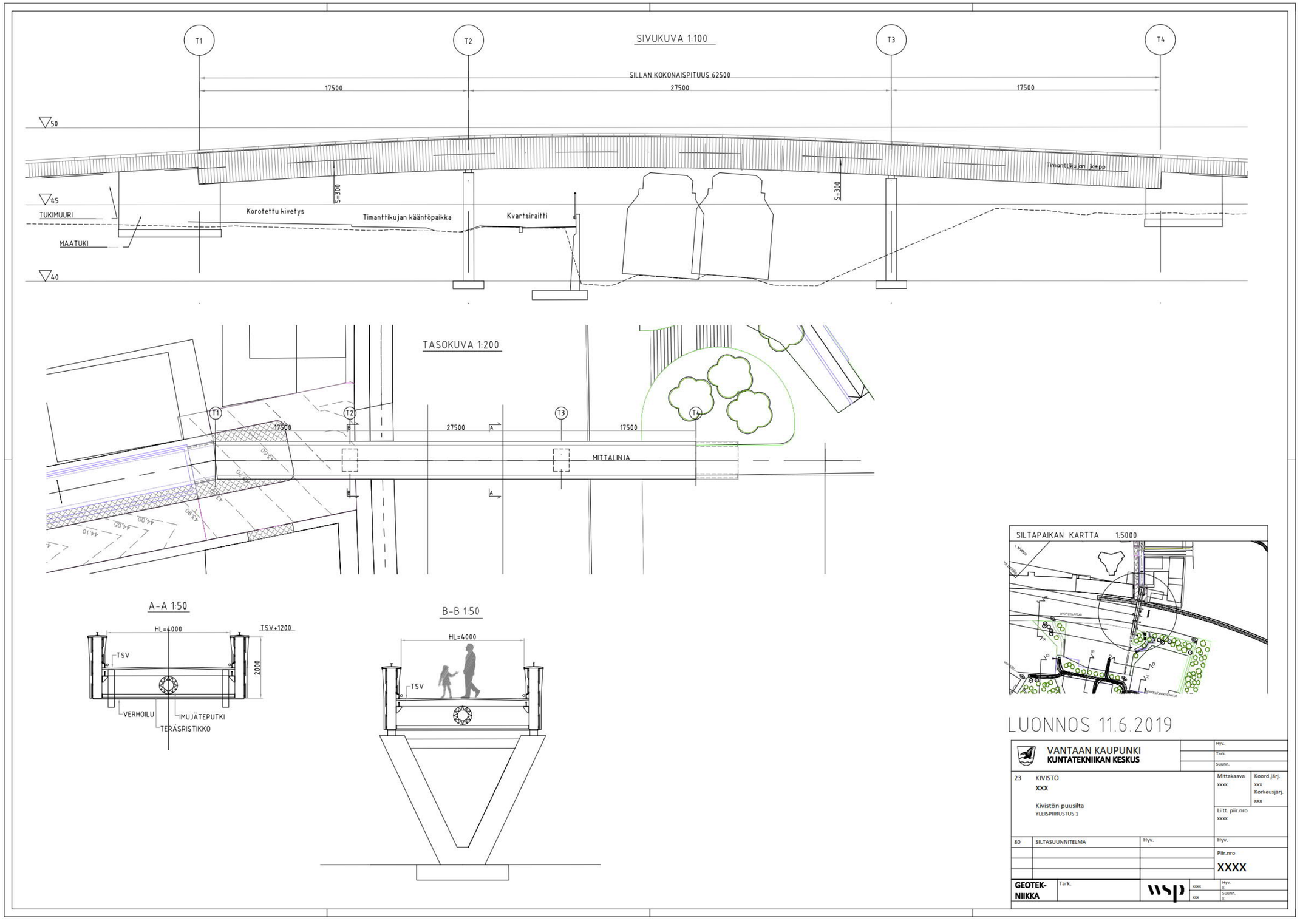
Tyyppipoikkileikkaus M-M

14.6.2019

Mk 1:100

Liite 7

Timanttisillan suunnitelmakuvia, luonnos 11.6.2019 (WSP Finland Oy)



Liite 7

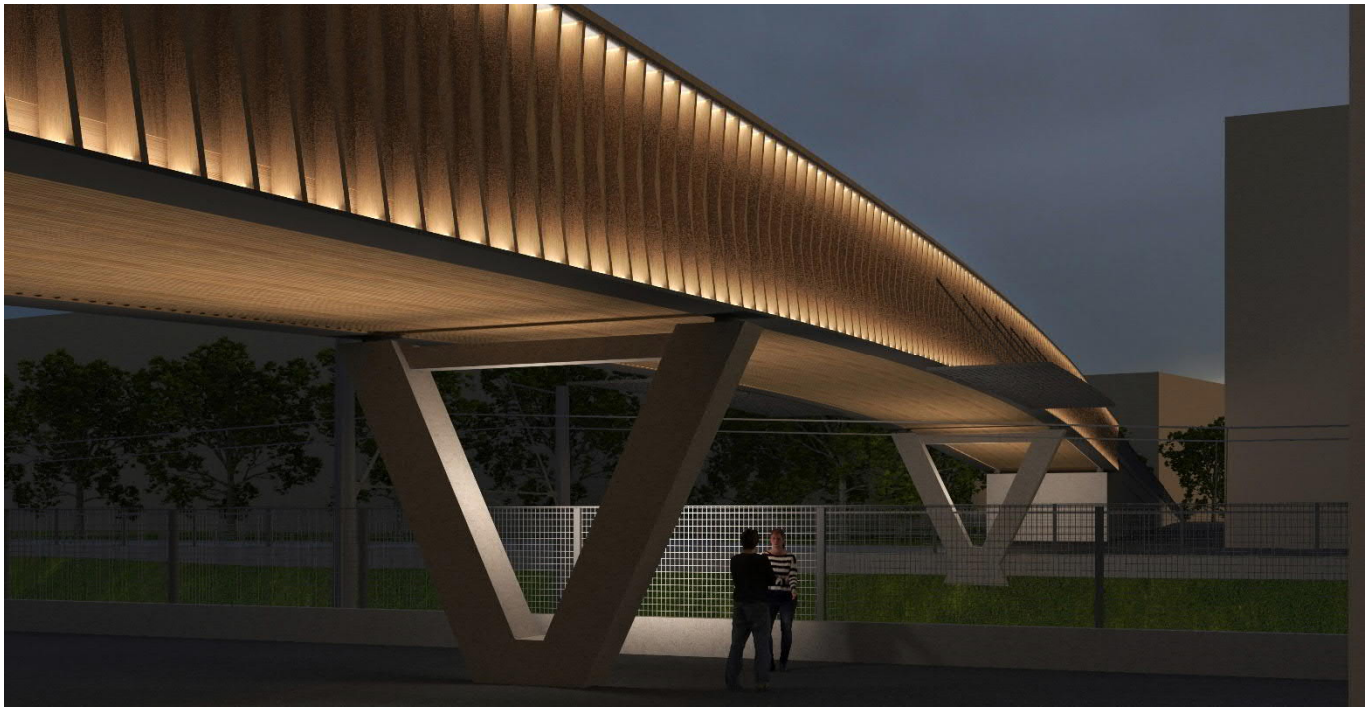
Timanttisillan suunnitelmakuvia, luonnos 11.6.2019 (WSP Finland Oy)





Liite 7

Timanttisillan suunnitelmakuvia, luonnos 11.6.2019 (WSP Finland Oy)

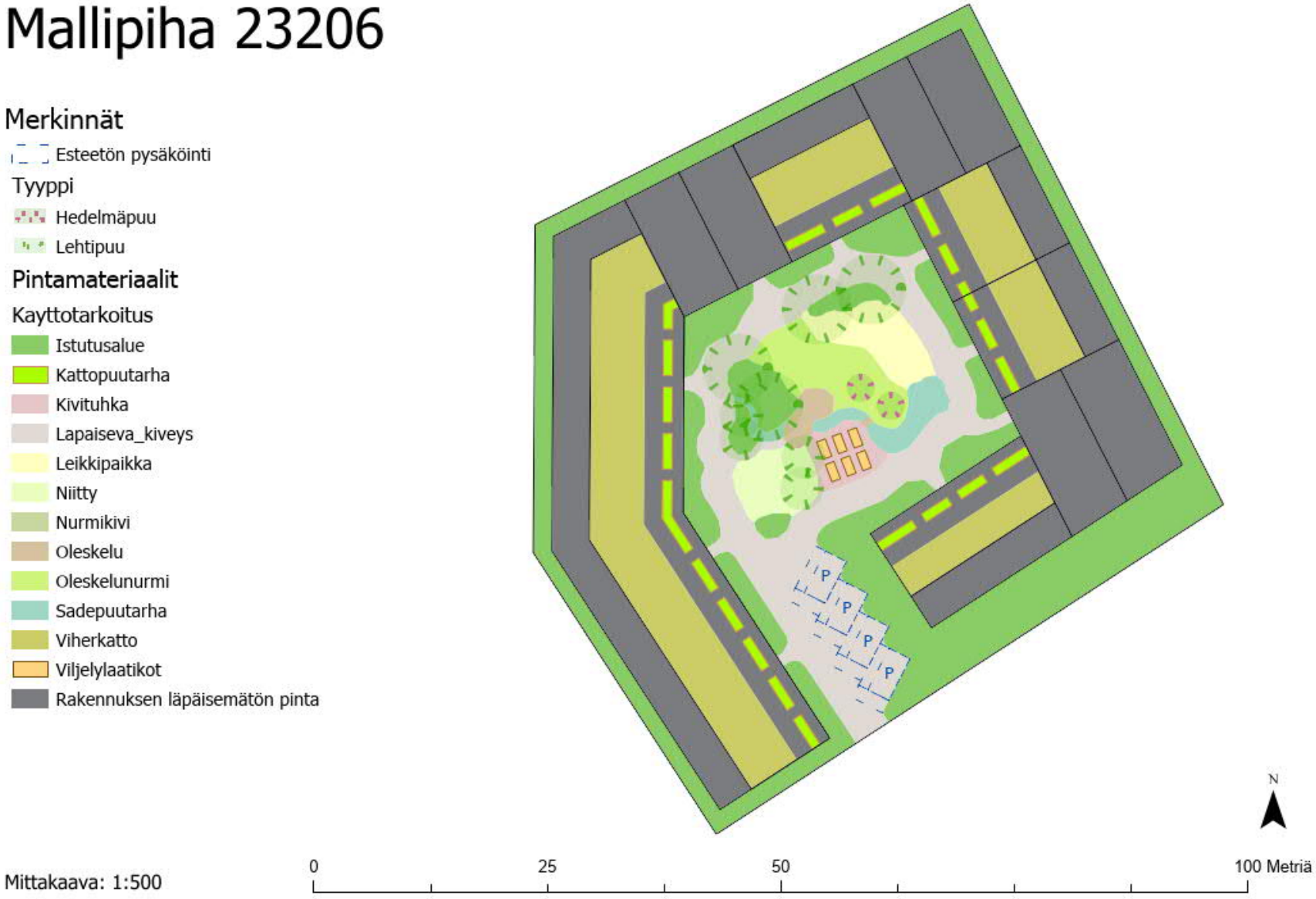




Liite 8

Mallipihasuunnitelmat kortteleista 23206 ja 23210 ja vihertehokkuuden laskelmat

Mallipiha 23206



Liite 8

Mallipihasuunnitelmat kortteleista 23206 ja 23210 ja vihertehokkuuden laskelmat

Vihertehokkuuslaskelma
Asemakaava 232500, kortteli 23206

Vihertehokkuus
Saavutettu taso
1,1
Tavoitetaso
0,8
Minimitaso
0,6
Ei käytössä Vantaalla
Elementtikohtaiset minimitasot
Vähintään 1 hulevesirakenne
Vähintään 1 säilytettävä elementti
Tontin pinta-ala, m²
4027
Rakennusten ja läpäisemättömän pinnan ala
1470
Elementtien painotettu pinta-ala yht., m²
4618
Valittujen maanpinnan elementtien pinta-ala (ilman puita ja viherkattoja)
1806,79
Tontin pinta-ala miinus rakennusten ja läpäisemättömän pinnan ala
2557
Hulevesien viivtystarve, 1 m³ / 100 m²
15
Hulevesien viivtystarve 20 cm syv.allas, m²
73,491
Hulevesien viivytystarve karkean laskelman avulla, ei korvaa kaavavaiheen hulevesisuunnitelmaa

Elementti-tyyppi	Elementin määritelmä (parhaiten pisteitä tuottavat elementit vihreällä)	Yksikkö	Pinta-ala tai lukumäärä	Painotus (viherkerroin)	Painotettu pinta-ala, m²
	Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä		täytä tämä sarake		
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	Säilytettävä hyväkuntoinen isokokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuisena > 9m tai latvus 40 m² / halkaisija 7,5m)	kpl	0	3,5	0,0
	Säilytettävä hyväkuntoinen, pienikokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuisena 6-7 m tai latvus 20 m² / halkaisija 5m) tai pylväsmäinen puu	kpl	0	3,5	0,0
	Säilytettävä hyväkuntoinen iso pensas (à 1,5 m² / kpl)	kpl	0	2,3	0,0
	Säilytettävä luonnonmukainen pohjakasvillisuus	m²	0	2,5	0,0
	Säilytettävä avokallio (ainakin osittain paljas kalliopinta, vähäisesti puustoa)	m²	0	3,0	0,0
	Istutettava / kylvettävä kasvillisuus				
Istutettava / kylvettävä kasvillisuus	Isokokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuisena > 9m tai latvus 40 m² / halkaisija 7,5m)	kpl	4	3,0	480,0
	Pienikokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuisena 6-7 m tai latvus 20 m² / halkaisija 5m) tai pylväsmäinen puu	kpl	6	3,0	360,0
	Isot pensaat (à 1,5 m² / kpl)	kpl	0	1,7	0,0
	Muut pensaat	m²	986,09	1,5	1479,1
	Perennat	m²	0	1,5	0,0
	Monivuotiset köynnökset (à 2 m² / kpl)	kpl	0	1,5	0,0
	Niitty / keto ja kuntta	m²	55,49	1,8	99,9
	Viljelylaatikot tai kasvimaa	m²	12	2,2	26,4
	Nurmikko	m²	94,25	1,1	103,7
	Kattopuutarha (kasvualusta 20-100cm)	m²	87,83	2,5	219,6
	Heinäviherkatto (kasvualusta 20-30cm)	m²	0	2,0	0,0
	Niitty/ketoviherkatto (kasvualusta 15-20cm)	m²	652,67	1,7	1109,5
	Maksaruohoviherkatto (kasvualusta 6-8cm)	m²	0	1,3	0,0
	Tarkemmat tiedot RT-korteissa 85-11203-11205		0		
	Pinnoitteet				
Pinnoitteet	Puoliläpäisevät pinnoitteet (esim. nurmikivi, liuskekivi, turva-alusta)	m²	579,95	1,0	580,0
	Läpäisevät pinnoitteet (esim. sora- ja hiekkapinnat, kivituhka)	m²	31,37	1,3	40,8
	Hulevesien hallintarakenteet (m²:t syötetään hulevesisuunnitelmasta)				
Hulevesien hallinta-rakenteet	Kosteikko luonnonmukaisella kasvillisuudella (ainakin osan vuodesta pysyvä vesipinta; muun ajan maa pysyy kosteana)	m²	0	2,6	0,0
	Sadepuutarha (biosuodatusalue, ei pysyvää vesipintaa), jossa monipuolista ja kerroksellista kasvillisuutta	m²	47,64	2,5	119,1
	Imeytyspainanne kasvillisuuspinnalla (ei pysyvää vesipintaa, läpäisevä maaperä)	m²	0	1,9	0,0
	Viivytyspainanne kasvillisuuspinnalla (ei pysyvää vesipintaa)	m²	0	1,7	0,0
	Hulevesien kerääminen läpäisemättömiltä pinnoilta kasvillisuuden käyttöön kaivojen ja putkien kautta kantavaan kasvualustaan	m²	0	0,7	0,0
	Bonuselementit (nämä eivät käytössä Vantaalla, yhdistetty peruselementteihin)				
Bonus-elementit, max 1 piste/osa-alue	Hulevesien kerääminen läpäisemättömiltä pinnoilta kasteluvedeksi tai ohjaaminen hallitusti läpäisevälle kasvillisuudelle maassa	m²		0,7	0,0
	Hulevesien ohjaaminen läpäisemättömiltä pinnoilta rakennettuihin vesiaiheisiin, kuten lampiin ja puroihin, joissa vesi vaihtuu/kiertää	m²		0,9	0,0
	Jalopuut ja metsähaapa, istutettava tai säilytettävä isokokoinen puu (à 25 m²) sis. Kasvillisuuselementteihin	kpl		1,0	0,0
	Havupuut, istutettava tai säilytettävä isokokoinen puu (à 25 m²) sis. Kasvillisuuselementteihin	kpl		1,5	0,0
	Havupuut, istutettava tai säilytettävä pienikokoinen puu (à 15 m²) sis. Kasvillisuuselementteihin	kpl		1,2	0,0
	Varjostava isokokoinen puu (à 25 m²) rakennuksen etelä- ja lounaispuolella (erityisesti lehtipuut) Poistetaan koska lämpösaareke ei ongelma Vantaalla	kpl		1,0	0,0
	Varjostava pienikokoinen puu (à 15 m²) rakennuksen etelä- ja lounaispuolella (erityisesti lehtipuut) Poistetaan koska lämpösaareke ei ongelma Vantaalla	kpl		1,0	0,0
	Hedelmäpuut (à 15 m²)	kpl		1,1	0,0
	Marjapensaat (à 3 m²)	kpl		1,1	0,0
	Valikoima alueella luontaisesti esiintyviä lajeja- väh. 5 lajia/100 m² Vaikea määrittää	m²		1,0	0,0
	Alueelle ominaiset puulajit ja kukkivat puut ja pensaat - väh. 3 lajia/100 m² Vaikea määrittää	m²		1,0	0,0
	Perhosniityt tai-kasvit, Näyttävästi kukkivat/tuoksuvat istutukset Niityt mainittu jo aiemmin	m²		1,1	0,0
	Yksivuotiset kasvit (esim. kesäkukat ja yrtit) Eivät edistä monimuotoisuutta kuin parvekkeella	m²		0,9	0,0
	Viljelylaatikot Lisätty viljelyalueisiin	m²		0,8	0,0
	Leikkimiseen tai urheiluun osoitettu läpäisevä pinta (esim. hiekka- tai sorapintaiset leikkipaikat, urheilukenttänurmi) Sis.pinnoitteisiin	m²		0,6	0,0
	Yhteiskäytössä olevat kattoterassit, joissa kasvillisuutta vähintään 10 % pinta-alasta Vastaa viherkattoa	m²		0,7	0,0
	Säilytettävä kuollut maapuu/kanto (à 5 m²) Vaikea arvioida	kpl		1,2	0,0
	Linnunpöntöt (à 2 m²) Vaikea laskea	kpl		0,8	0,0
	Kompostori Vaikea laskea	kpl		0,6	0,0

30.7.2019

232500 Kivistön Tähti

Liite 8

Mallipihasuunnitelmat kortteleista 23206 ja 23210 ja vihertehokkuuden laskelmat

Mallipiha 23210



Liite 8

Mallipihasuunnitelmat kortteleista 23206 ja 23210 ja vihertehokkuuden laskelmat

Vihertehokkuuslaskelma
Asemakaava 232500, kortteli 23210

Vihertehokkuus
Saavutettu taso
1,5
Tavoitetaso
0,8
Minimitaso
0,6
Ei käytössä Vantaalla
Elementtikohtaiset minimitasot
Vähintään 1 hulevesirakenne
Vähintään 1 säilytettävä elementti
Tontin pinta-ala, m²
4119
Rakennusten ja läpäisemättömän pinnan ala
1237
Elementtien painotettu pinta-ala yht., m²
6030
Valittujen maanpinnan elementtien pinta-ala (ilman puita ja viherkattoja)
1581,08
Tontin pinta-ala miinus rakennusten ja läpäisemättömän pinnan ala
2881
Hulevesien viivytystarve, 1 m³ / 100 m²
12
Hulevesien viivytystarve 20 cm syv.allas, m²
61,8635
Hulevesien viivytystarve karkean laskelman avulla, ei korvaa kaavavaiheen hulevesisuunnitelmaa

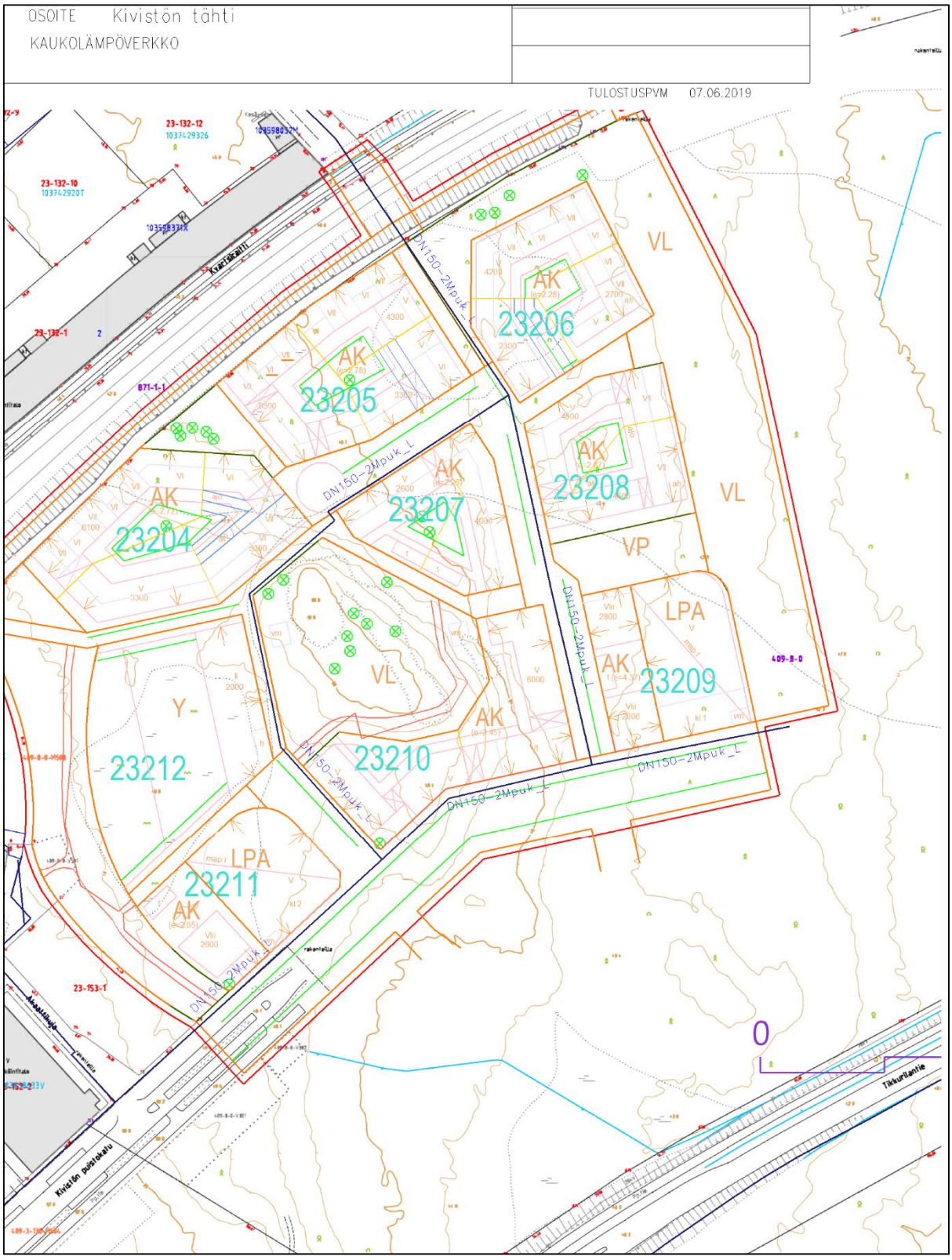
Elementti-tyyppi	Elementin määritelmä (parhaiten pisteitä tuottavat elementit vihreällä)	Yksikkö	Pinta-ala tai lukumäärä	Painotus (viherkerroin)	Painotettu pinta-ala, m²
	Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä		täytä tämä sarake		
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	Säilytettävä hyväkuntoinen isokokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuisena > 9m tai latvus 40 m² / halkaisija 7,5m)	kpl	1	3,5	140,0
	Säilytettävä hyväkuntoinen, pienikokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuisena 6-7 m tai latvus 20 m² / halkaisija 5m) tai pylväsmäinen puu	kpl	0	3,5	0,0
	Säilytettävä hyväkuntoinen iso pensas (à 1,5 m² / kpl)	kpl	0	2,3	0,0
	Säilytettävä luonnonmukainen pohjakasvillisuus	m²	0	2,5	0,0
	Säilytettävä avokallio (ainakin osittain paljas kalliopinta, vähäisesti puustoa)	m²	0	3,0	0,0
	Istutettava / kylvettävä kasvillisuus				
Istutettava / kylvettävä kasvillisuus	Isokokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuisena > 9m tai latvus 40 m² / halkaisija 7,5m)	kpl	9	3,0	1080,0
	Pienikokoinen lehti-tai havupuu (täysikasvuisena 6-7 m tai latvus 20 m² / halkaisija 5m) tai pylväsmäinen puu	kpl	10	3,0	600,0
	Isot pensaat (à 1,5 m² / kpl)	kpl	0	1,7	0,0
	Muut pensaat	m²	377,22	1,5	565,8
	Perennat	m²	0	1,5	0,0
	Monivuotiset köynnökset (à 2 m² / kpl)	kpl	0	1,5	0,0
	Niitty / keto ja kuntta	m²	0	1,8	0,0
	Viljelylaatikot tai kasvimaa	m²	12,7	2,2	27,9
	Nurmikko	m²	180,63	1,1	198,7
	Kattopuutarha (kasvualusta 20-100cm)	m²	117,25	2,5	293,1
	Heinäviherkatto (kasvualusta 20-30cm)	m²	0	2,0	0,0
	Niitty/ketoviherkatto (kasvualusta 15-20cm)	m²	1188,23	1,7	2020,0
	Maksaruohoviherkatto (kasvualusta 6-8cm)	m²	0	1,3	0,0
	Tarkemmat tiedot RT-korteissa 85-11203-11205		0		
	Pinnoitteet				
Pinnoitteet	Puoliläpäisevät pinnoitteet (esim. nurmikivi, liuskekivi, turva-alusta)	m²	929,47	1,0	929,5
	Läpäisevät pinnoitteet (esim. sora- ja hiekkapinnat, kivituhka)	m²	23,46	1,3	30,5
	Hulevesien hallintarakenteet (m²:t syötetään hulevesisuunnitelmasta)				
Hulevesien hallinta-rakenteet	Kosteikko luonnonmukaisella kasvillisuudella (ainakin osan vuodesta pysyvä vesipinta; muun ajan maa pysyy kosteana)	m²	0	2,6	0,0
	Sadepuutarha (biosuodatusalue, ei pysyvää vesipintaa), jossa monipuolista ja kerroksellista kasvillisuutta	m²	57,6	2,5	144,0
	Imeytyspainanne kasvillisuuspinnalla (ei pysyvää vesipintaa, läpäisevä maaperä)	m²	0	1,9	0,0
	Viivytyspainanne kasvillisuuspinnalla (ei pysyvää vesipintaa)	m²	0	1,7	0,0
	Hulevesien kerääminen läpäisemättömiltä pinnoilta kasvillisuuden käyttöön kaivojen ja putkien kautta kantavaan kasvualustaan	m²	0	0,7	0,0
	Bonuselementit (nämä eivät käytössä Vantaalla, yhdistetty peruselementteihin)				
Bonus-elementit, max 1 piste/osa-alue	Hulevesien kerääminen läpäisemättömiltä pinnoilta kasteluvedeksi tai ohjaaminen hallitusti läpäisevälle kasvillisuudelle maassa	m²		0,7	0,0
	Hulevesien ohjaaminen läpäisemättömiltä pinnoilta rakennettuihin vesiaiheisiin, kuten lampiin ja puroihin, joissa vesi vaihtuu/kiertää	m²		0,9	0,0
	Jalopuut ja metsähaapa, istutettava tai säilytettävä isokokoinen puu (à 25 m²) sis. Kasvillisuuselementteihin	kpl		1,0	0,0
	Havupuut, istutettava tai säilytettävä isokokoinen puu (à 25 m²) sis. Kasvillisuuselementteihin	kpl		1,5	0,0
	Havupuut, istutettava tai säilytettävä pienikokoinen puu (à 15 m²) sis. Kasvillisuuselementteihin	kpl		1,2	0,0
	Varjostava isokokoinen puu (à 25 m²) rakennuksen etelä- ja lounaispuolella (erityisesti lehtipuut) Poistetaan koska lämpösaareke ei ongelma Vantaalla	kpl		1,0	0,0
	Varjostava pienikokoinen puu (à 15 m²) rakennuksen etelä- ja lounaispuolella (erityisesti lehtipuut) Poistetaan koska lämpösaareke ei ongelma Vantaalla	kpl		1,0	0,0
	Hedelmäpuut (à 15 m²)	kpl		1,1	0,0
	Marjapensaat (à 3 m²)	kpl		1,1	0,0
	Valikoima alueella luontaisesti esiintyviä lajeja- väh. 5 lajia/100 m² Vaikea määrittää	m²		1,0	0,0
	Alueelle ominaiset puulajit ja kukkivat puut ja pensaat - väh. 3 lajia/100 m² Vaikea määrittää	m²		1,0	0,0
	Perhosniityt tai-kasvit, Näyttävästi kukkivat/tuoksuvat istutukset Niityt mainittu jo aiemmin	m²		1,1	0,0
	Yksivuotiset kasvit (esim. kesäkukat ja yrtit) Eivät edistä monimuotoisuutta kuin parvekkeella	m²		0,9	0,0
	Viljelylaatikot Lisätty viljelyalueisiin	m²		0,8	0,0
	Leikkimiseen tai urheiluun osoitettu läpäisevä pinta (esim. hiekka- tai sorapintaiset leikkipaikat, urheilukenttänurmi) Sis.pinnoitteisiin	m²		0,6	0,0
	Yhteiskäytössä olevat kattoterassit, joissa kasvillisuutta vähintään 10 % pinta-alasta Vastaa viherkattoa	m²		0,7	0,0
	Säilytettävä kuollut maapuu/kanto (à 5 m²) Vaikea arvioida	kpl		1,2	0,0
	Linnunpöntöt (à 2 m²) Vaikea laskea	kpl		0,8	0,0
	Kompostori Vaikea laskea	kpl		0,6	0,0

30.7.2019

-

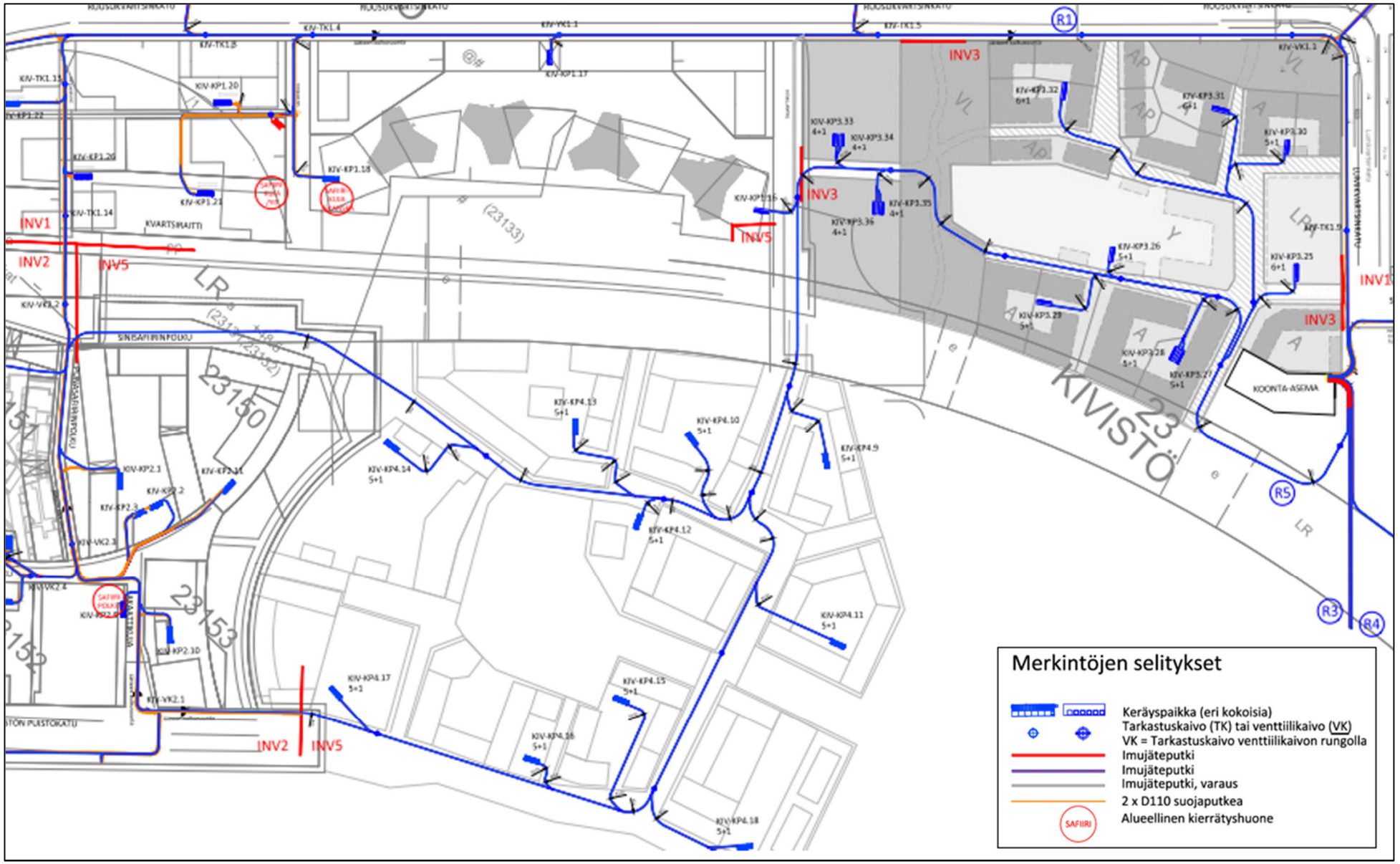
Liite 9

Kaukolämpöverkon luonnoskaavio (Vantaan Energia)



Liite 10

Putkijätejärjestelmän luonnoskaavio 7.6.2019 (Marimatic Oy)



Liite 11
Taiteen konsepti

Taiteen konsepti I Kivistön tähti - asemakaavanumero 232500 I Kivistön asemakaavayksikkö I Vantaan kaupunkisuunnittelu I Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.6.2019

TAIDE KIVISTÖN VISIOSSA

Koko Kivistön suuralueen visioksi 2042 on määritelty Onnellinen Kivistö – vehreä ja aktiivinen kotikaupunki. Kivistössä onnellisuus on kokonaisvaltaista hyvinvointia vehreässä, aktiivisessa ja elävässä ympäristössä. Kivistön keskustassa sekä ulkotilojen taide että yhdessä tehtävä taide kaikissa muodoissaan luovat alueelle kulttuurista identiteettiä ja edistävät asukkaiden kokonaisvaltaista hyvinvointia.

TAITEEN TEEMA KIVISTÖN TÄHDEN ALUEELLA

Kivistön tähden asemakaava-alueen taiteen teemana on valo. Valo leviää koko alueelle valotaidetta hyödyntäen ja saa inspiraationsa korukivistä ja valon taittumisesta hiottujen korukivien pinnalta. Teema näkyy julkisessa ulkotilassa taiteellisena valaistuksena, joka sovitetaan yhteen alueen ulkovalaistuksen kanssa. Korttelien keskellä sijaitsee alueen ainut avokallio ja tästä syystä koko alue kietoutuu sen ympärille. Teemaa tulisi hyödyntää rakennusten julkisivuissa, taideteoksissa, taidekivissä- ja valoissa sekä viheralueilla korostaen arvokkaan metsän merkityksellisyyttä. Kivistön tähden kortteleihin toteutetaan julkista taidetta ja ympäristösuunnittelua Vantaan kaupungin toteuttamana ja hankesidonnaista taidetta alueen rakennuttajien toimesta.

TAIDE ASEMAKAAVASSA

Kivistön tähden asemakaavan asemakaavamääräyksissä on edellytetty, että alueen suunnittelussa tulee noudattaa taiteen konseptia. Asemakaavamääräyksien kautta taide nostetaan alueen laadun takaajaksi. Asemakaavamääräyksiin on kirjattu: Asemakaavan alueella tulee noudattaa taiteen konseptia. 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-taitellija-työpari, joka toteuttaa taiteen konseptia rakennushankkeissa.

Tämän yleisen määräyksen lisäksi eri taideteemoissa on täydentäviä asemakaavamääräyksiä. Alleviivatut tekstit tässä taiteen konseptissa ovat asemakaavamääräyksiä.

VALOTAIDE

Kivistön tähden alueen taiteen yhdistävänä tekijänä on valotaide. Valotaide esiintyy Kivistön tähden kortteleissa omaleimaisesti julkisen tilan ulkovalaistuksessa, ympäristösuunnittelussa, taidekivinä sekä taideteoksissa. Taiteen paikkoja ja muotoja ovat esimerkiksi pihakatujen ja jalankulkureittien taiteellinen valaistus ja valotaideteokset, korttelien sisäpihoilla ja yhteispihoilla yllättävät taidekivet ja –teokset sekä asuinrakennusten sisäänkäyntien ja sporttilaiturin taidevalot. Sporttilaiturilla valaistuksen tulee ilmentää valon liikettä.

Korttelien julkisen tilan valaistus tulee sijoittaa mahdollisimman alhaalle ja suunnata tarkkaan halutulle alueelle häiriövalon minimoimiseksi. Taiteellinen valaistus tulee yhteensovittaa julkisen tilan ulkovalaistuksen kanssa, mikä tarkoittaa sitä, että valaistus on luotu tilan ja tunnelman ehdoilla valotaidetta hyödyntäen. Taidevaloilla tullaan mahdollisuuksien mukaan korvaamaan korttelien alueella perinteiset lyhtypylväät.

Kivistön tähden omaleimaisin teoskokonaisuus sijoitetaan kortteleiden keskellä olevan avokallion vieressä kulkevan polun varteen. Tarkoituksena on korostaa metsän merkitystä ja tuoda valotaiteen avulla pieniä yksityiskohtia esiin lisäten kulkijan mielenkiintoa metsää kohtaan.

Värisuunnitelmassa noudatetaan näkyvän valon spektriä kokonaisuudessaan. Taide tulee liittää mahdollisimman tiiviisti maisemasuunnitteluun, jotta alueen identiteetti säilyy kokonaisena. Taideteoksissa voidaan hyödyntää eri taiteen alojen yhdistelemistä, kuten lasitaidetta ja valotaidetta. Kokonaisuutena valot muodostavat Kivistön tähden korttelinaapurustoon erityispiirteen, joka vahvistaa paikan paikallisidentiteettiä.

TAIDEVALOT METSÄSSÄ


Andy Cross studioindustries.no 2017


Cheekwood Gardens 2013. Photographer: Mark Pickthall. © 2013 Bruce Munro Ltd.


Lyötynpuisto, Sitowise Oy 2018

KATUVALAISTUS


Palmu 2018

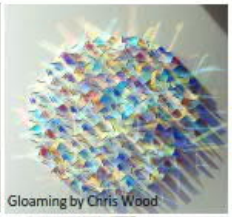

Via Láctea by Enric Batlle Joan Roig 1990


Kuvapankki


Kuvapankki

TAIDETEOKSET


"The city of light" by Marco Piva, Helios Automazioni 2017


Gloaming by Chris Wood


Suspended stone circle II by Ken Unsworth, 1974-1977, 1988

https://www.youtube.com/watch?v=g2C3dy44sel

KATU JA TAIDEKIVET


Raunio 2019


Kuvapankki


Kuvapankki

VÄRISUUNNITELMA


Kuvapankki


Palmu 2019


Kuvapankki

Liite 11
Taiteen konsepti



16 § **Asemakaavan muutos 002365, 61 Tikkurila / Kielotie 13**

VD/8962/10.02.04.01/2017
HP/TLA/RIK/TKO/MKU/LL

Kaavamuutos mahdollistaa Kielotie 13:ssa sijaitsevan virastorakennuksen purkamisen ja uuden, kaupungin toimitilan sisältävän, rakennuksen rakentamisen uuteen keskustakortteliin. Toimistotilojen lisäksi kortteliin sijoittuu liike- ja palvelutilaa sekä asumista. Käyttötarkoitus muuttuu AL:stä (asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue) C:ksi (keskustatoimintojen korttelialue). Yhteenlaskettu rakennusoikeus on 21 000 kerrosneliömetriä, josta toimitilan osuus on 11 000 kerrosneliömetriä. Asumista kaavamuutosalueelle on mahdollista sijoittaa 6 000 k-m^2. Tuleva tonttitehokkuus on 3,38. Ennen kaavamuutosta rakennusoikeus kaavamuutosalueella on 9 500 k-m2 ja tonttitehokkuus 1,50.

Kaupunkisuunnittelulautakunta palautti ensimmäiset kaavamuutosluonnokset uudelleen valmisteluun päätöksellään 14.5.2018 § 15. Toisessa asemakaavamuutosluonnoksen lautakuntakäsittelyssä 23.4.2019 § 7 kaupunkisuunnittelulautakunta päätti esittää jatkosuunnittelun pohjaksi vaihtoehtoa C, jonka kaupunginhallitus päätti asettaa nähtäville 29.4.2019 § 40. Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehto C:n pohjalta.

Asemakaavamuutos koskee korttelia 61206 sekä aukio- ja katualuetta, kaupunginosassa 61, Tikkurila. Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa korttelia 61206 sekä aukio- ja katualuetta.

Alue on kaupungintalon ja sen länsipuolella sijaitsevan virastotalon korttelialuetta, Tikkurilan kaupunginosan ytimessä.

Kaavan hakija
Kaavamuutosta on hakenut Kiinteistö Oy Vantaan Kauppalantalo.

Maanomistus
Voimassa olevan asemakaavan mukaisen AL-alueen Kielotien varressa omistaa Kiinteistö Oy Vantaan Kauppalantalo (tontti nro 61-206-3). Vantaan kaupunki omistaa Kielotien katualueen, Lauri Lairalan aukion sekä YH-korttelialueen (tontti nro 61-206-5).

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaavatyö on tehty kaupungin työnä.
Kaavaluonnosehdotusten valmisteluun on osallistunut kaupungin omat asiantuntijat.

Yleiskaava
Kaava-alue on kaupunginvaltuustossa 17.12.2007 hyväksytyssä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta (C).

Asemakaava
Muutosluonnoksen alueella on voimassa kolme erillistä asemakaavaa.
Tulevan toimitilan alueella on voimassa asemakaavamuutos Tikkurila (Kh 15.1.1990). Siinä nykyisin sijaitsevan kaupungin virastotalon tontti on asuin- ja liikerakennusten korttelialuetta AL, jossa rakennusoikeutta on 9500 k-m2 ja kerrosluku IV. Lauri Lairalan aukio sijaitsee myös tällä alueella.

Toinen osa kaavaluonnosta sijoittuu kaupungintalon tontille, jossa on voimassa asemakaavamuutos (kv. 13.12.2010). Tämä kaava on YH -korttelialuetta, hallinto- ja virastorakennusten korttelialuetta, jossa kerrosluku on II. Rakennus on kaavassa (sr) suojeltava rakennus.
Kielotien osalta voimassa on Tikkurilan keskustan asemakaava nro 610300 (SM 17.9.1979).

AL -korttelialueen ja aukion osoittamalle alueelle on suunniteltu kolme eri kaavaluonnosvaihtoehtoa:

Ensimmäisessä vaihtoehdossa rakennusoikeus kasvaa 9500 kerrosneliömetristä 15 000 kerrosneliömetriin, jossa toimitilan osuus on 11 000 kerrosneliömetriä. Loppuosaan rakennusoikeudesta on mahdollista sijoittaa liike- ja palvelutiloja, e=2,2.

Toisessa vaihtoehdossa rakennusoikeus kasvaa 9500 kerrosneliömetristä 18 000 kerrosneliömetriin, jossa toimitilan osuus on 11 000 kerrosneliömetriä. Loppuosaan rakennusoikeudesta on mahdollista sijoittaa liike- ja palvelutiloja sekä asumista, e=2,6.

Kolmannessa vaihtoehdossa rakennusoikeus kasvaa 9500 kerrosneliömetristä 21 000 kerrosneliömetriin, jossa toimitilan osuus on 11 000 kerrosneliömetriä. Loppuosaan rakennusoikeudesta on mahdollista sijoittaa liike- ja palvelutiloja sekä asumista, e=3,0.

Kaikissa vaihtoehdoissa on merkitty yhteys uudelta toimitilalta kaupungintalolle, joko kellari- tai toisen kerroksen tasolta. Samoin kaikissa vaihtoehdoissa on merkitty kaavakarttaan kevyen liikenteen yhteys Lauri Lairalan aukiolta Kirjastopuistoon.

Toteuttavaksi ehdotetaan vaihtoehtoa 1.

Perustelut:
- Hybridirakennus on riski toteuttajalle ja omistajalle.
- Hybridirakennus johtaa kalliisiin ja osin mahdottomiin pysäköintiratkaisuihin.
- Korkeampi yksittäinen rakennus on teknisesti vaikea toteuttaa näin pienellä tontilla ja se aiheuttaa ongelmia varjostuksen kautta puiston käytölle sekä haittaa Kielotie 15 korttelia.
- Toimitilarakennus luo yhteistä kaupunkitilaa yhdessä kaupungintalon ja uuden kirkkokorttelin kanssa.
- Toimitilan toiminnallisen ratkaisun kannalta on edullista, että toimitilat sijaitsevat mahdollisimman vähissä kerroksissa.
- Tämä hanke soveltuu parhaiten alueen kaupunkikuvaan, niin kaupungintalon kuin Kielotie 15 uudishankkeen osalta.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 12.2.2018.

MRL 62 §:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin 5 kpl.
Suunnitelmista järjestettiin asukastilaisuus 10.4.2018, tilaisuus luottamushenkilöille 12.4.2018 sekä tilaisuus kaupungin henkilöstölle 13.4.2018. Näissä tilaisuuksissa oli yhteensä noin 140 henkilöä.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Asemakaavan muutostyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 17.12.2012, täydennetty ja tarkennettu KV 22.9.2014).

Kaavatyö kohdistuu Vantaan kaupungin omistamalle maalle mahdollisesti (vaihtoehdot 2 ja 3) uutta asuntokerrosalaa noin 3500k-m^2.
Kaupunkisuunnittelulautakunta 14.5.2018 § 15

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) jatkosuunnittelun pohjana on vaihtoehto 1 (tontilla ainoastaan yksi, matalampi toimitilarakennus)
b) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 30 §:n mukaisesti 14.5.2018 päivätty asemakaavan muutosluonnosehdotus 002365, 61 Tikkurila / Kielotie 13,
c) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Jäsen Vesa Pajula esitti asian palauttamista siten, että vaihtoehto 2:n pohjalta tulisi kehittää vaihtoehto, jossa erityisesti tontin pohjoispuolelle voitaisiin kaavailla korkeampaa (esim. 12-16 kerrosta) rakentamista. Varajäsen Marianne Sipilä kannatti tehtyä palautusesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat jäsen Vesa Pajulan palautusesitystä, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat kaupunkisuunnittelujohtajan esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 10 jaa-ääntä (Kivimäki, Kärki, Sipilä, Heinänen, Merelä, Chau, Pajula, Raja-Aho, Korpela, Åstrand) ja 7 ei-ääntä (Eklund, Forsberg, Mäkelä, Räsänen, Valtanen, Vanhanen, Ala-Kapee-Hakulinen). Puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hyväksytyksi.

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia uudelleen valmisteluun.
_____

Ensimmäisessä asemakaavan muutosluonnoksen lautakuntakäsittelyssä asia päätettiin palauttaa uudelleen valmisteluun ja vaihtoehto 2:n pohjalta tuli kehittää vaihtoehto, jossa erityisesti tontin pohjoispuolelle tarkasteltaisiin korkeampaa rakentamista (12-16 kerrosta).
Ensimmäisen lautakuntakäsittelyn jälkeen tehdyn työn seurauksena on laadittu neljä vaihtoehtoista kaavaluonnosta. Kolme näistä sisältää myös asumista, yksi vaihtoehdoista vain toimisto-, liike- ja palvelutilaa. Nämä neljä eri vaihtoehtoa sekä kaavatyön aikana selostuksen sisältöihin tulleet muutokset on kuvattu alla.

Kaavan hakija
Kaavamuutosta on hakenut Kiinteistö Oy Vantaan Kauppalantalo, joka on sittemmin sulautunut VTK Kiinteistöt Oy:öön.

Maanomistus
Voimassa olevan asemakaavan mukaisen AL-alueen Kielotien varressa omistaa VTK Kiinteistöt Oy (tontti nro 61-206-3). Vantaan kaupunki omistaa Kielotien katualueen, Lauri Lairalan aukion sekä YH-korttelialueen (tontti nro 61-206-5).

Kaavan valmisteluun osallistuneet

Kaavatyö on tehty kaupungin työnä. Kaavamuutosalueen taloudellisuus- ja toteutettavuusarvioinnin laati Rapal Oy kumppaneinaan Viator Oy, Calash Oy sekä JKMM Arkkitehdit Oy. Kaavaluonnosehdotusten valmisteluun ovat osallistuneet kaupungin omat asiantuntijat.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Asemakaavanmuutostyö noudattaa kaupungin maa- ja asuntopoliittisia linjauksia (Kv 18.6.2018); mm. on osa palveluverkkoa, rakentuu Tikkurilan keskukseen ja raideliikenteen yhteyteen ja liittyy olemassa olevaan infrastruktuuriin.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy sopimus.

Asemakaavaluonnosvaihtoehdot A, B, C ja D

Neljä asemakaavamuutoksen luonnosvaihtoehtoa on laadittu AL-korttelialueelle sekä osalle Lauri Lairalan aukion aluetta. Yhdessä ratkaisuvaihtoehdossa tulevalle tontille on sijoitettu toimitila, jonka ensimmäisessä kerroksessa on liike- ja palvelutilaa. Asumismahdollisuuden sisältävät ratkaisut, joita on yhteensä kolme, eroavat toisistaan pääosin asumisen sijoittumisen osalta, hieman myös toimitilan pinta-alan ja kerrosluvun osalta.

Kaikissa vaihtoehdoissa pysäköinti on järjestetty yhteen maanalaiseen kellarikerrokseen. Huolto kiinteistöön kulkee Lummekujaa pitkin. Sisäpihasarjan kautta kulkee jalankulun ja pyöräilyn yhteys Lauri Lairalan aukiolta Tikkurilan Kirjastopuistoon. Uudesta toimitilasta on mahdollisuus järjestää yhteys kaupungintalolle kahdesta eri paikasta, joko maan alla tai siltayhteyden kautta.

A Toimistorakennus, liike- ja palvelutilaa sekä asuintorni toimitilan katolla koilliskulmassa
Vaihtoehdossa rakennusoikeus kasvaa 9 500 k-m^2:stä 21 000 k-m^2:iin. Toimitilan osuus tästä on 11 000 k-m^2. Rakennuksen katutasokerroksessa sijaitsee liike- ja palvelutilaa. Toimitilat ovat tämän päällä kolmessa kerroksessa. Viidennestä kerroksesta kuudenteentoistakerrokseen sijaitsee asumista yhteensä 6000 k-m^2. Asuminen on sijoitettu tontin koilliskulmaan. Tonttitehokkuus on 3,29.

B Toimistorakennus, liike- ja palvelutilaa sekä asumista Kielotien reunassa
Vaihtoehdossa on rakennusoikeutta 20 500 k-m2. Toimitilan osuus tästä on 11 000 k-m2. Toimitilan ensimmäisessä katutasokerroksessa sijaitsee liike- ja palvelutiloja noin 2 500 k-m^2. Toimitilat sijaitsevat 2.–5. kerroksissa. Kielotien ja toimitilan väliin on sijoitettu kaksitoistakerroksinen asuintorni, jossa on 6 000 k-m^2 tilaa asumiselle. Se on mahdollista sijoittaa omalle tontilleen. Lisäksi asuinrakennuksen katutasokerrokseen on osoitettu 500 k-m2 rakennusoikeutta liike- ja palvelutiloille, jotka liittyvät toimitalon ensimmäisen kerroksen liike- ja palvelutilohin. Tonttitehokkuus on 3,21.

C Toimistorakennus, liike- ja palvelutilaa sekä asumista toimitilan katolla länsi- ja pohjoisreunoilla
Vaihtoehdossa on rakennusoikeutta 21 000 k-m^2. Toimitilan osuus tästä on 11 000 k-m^2. Ensimmäisessä katutasokerroksessa sijaitsee liike- ja palvelutiloja. Toimitilat sijaitsevat kolmessa kerroksessa niiden päällä. Asuminen on sijoitettu 3–4 tasoon kiertämään toimitilan kattoa sen länsi- ja pohjoisreunoille. Tilaa asumiselle on tässäkin vaihtoehdossa 6 000 k-m^2. Asuinkerrostaloja toimitilan katolla on yhteensä kolme ja niiden kerrosluvut nousevat 7–8:aan. Tonttitehokkuus on 3,29.

D Toimistorakennus sekä liike- ja palvelutilaa

Vaihtoehdossa rakennusoikeus kasvaa 9 500 k-m^2:stä 15 000 k-m^2:iin. Toimitilan osuus tästä on 11 000 k-m^2. Rakennuksen katutasokerroksessa sijaitsee liike- ja palvelutilaa, toimitilat tämän päällä kolmessa kerroksessa. Kerrosluku on IV-V. Tonttitehokkuus on 2,35.

Toteutettavaksi ehdotetaan vaihtoehtoa D.

Perustelut:

- Toimistotilojen toiminnallisuutta tukevat avarat, joustavuuden ja monitilatoimiston parhaiten mahdollistavat kerrokset
- Toimitilaan muuttavien kaupungin työntekijöiden kannalta selkein ja toimivin ratkaisu
- Julkisen kaupunkirakentamisen mittakaavaa parhaiten tukeva ratkaisu
- Sopeutuu hyvin Vantaan kaupungintalon, Tikkurilan uuden torin ja rakennettavan kirkon ympäristöön
- Mahdollistaa valoisan kaupunkikorttelin rakentumisen, ei aiheuta varjostusvaikutuksia
- Ensimmäinen kerros avointa liike- ja palvelutilaa, elävöittää Tikkurilan keskustaa
- Selkeä rakennusprojekti, kilpailuttaminen ja toteuttaminen yksinkertaista

Kaupunkisuunnittelulautakunta 1.4.2019 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) jatkosuunnittelun pohjana on vaihtoehto D (4-5 kerroksinen liike-, palvelu- ja toimitilarakennus),
b) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 30 §:n mukaisesti 1.4.2019 päivätty asemakaavan muutosluonnos 002365, 61 Tikkurila / Kielotie 13,
c) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkisuunnittelujohtajan esityksestä tehtiin tekninen korjaus asian liitteenä olevan kaavaselostuksen sivuille 30-31. Vaihtoehtojen A-D kirjaimet korjattiin vastaamaan päätösesityksen kirjainjärjestystä.

Päätös:
Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle kaupunkisuunnittelulautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkisuunnittelulautakunta 23.4.2019 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) jatkosuunnittelun pohjana on vaihtoehto D (4-5 kerroksinen liike-, palvelu- ja toimitilarakennus),
b) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 30 §:n mukaisesti 1.4.2019 päivätty asemakaavan muutosluonnos 002365, 61 Tikkurila / Kielotie 13,
c) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsen Vesa Pajula esitti, että päätösesityksen kohtaa a muutetaan siten, että jatkosuunnittelun pohjana on vaihtoehto C. Jäsenet Mikko Merelä ja Niilo Kärki kannattivat esitystä.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsenet Sveta Silvennoinen-Hiisku ja Hanna Valtanen kannattivat kaupunkisuunnittelujohtajan esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunkisuunnittelujohtajan esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat jäsen Pajulan esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 2 jaa-ääntä (Silvennoinen-Hiisku, Valtanen) ja 14 ei-ääntä (Puurtinen, Forsberg, Lyyra, Kurki, Kärki, Lehmuskallio, Lind, Merelä, Spets, Nguyen, Pajula, Räsänen, Åstrand, Ala-Kapee-Hakulinen). Puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hyväksytyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys siten muutettuna, että esitetään kaupunginhallitukselle, että
a) jatkosuunnittelun pohjana on vaihtoehto C,
b) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 30 §:n mukaisesti 1.4.2019 päivätty asemakaavan muutosluonnos 002365, 61 Tikkurila / Kielotie 13,
c) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot.

———

Kaupunginhallitus 29.4.2019 § 40

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään,
a) että jatkosuunnittelun pohjana on vaihtoehto C,
b) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 30 §:n mukaisesti 1.4.2019 päivätty asemakaavan muutosluonnos 002365, 61 Tikkurila / Kielotie 13,
c) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Timo Juurikkala esitti, että päätösesityksen kohtaa a) muutetaan siten, että jatkosuunnittelun pohjana on vaihtoehto D. Jäsen Vaula Norrena kannatti esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat apulaiskaupunginjohtajan esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Timo Juurikkalan esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Faysal Abdi, Pentti Hakulinen, Lauri Kaira, Ulla Kaukola, Pirkko Kotila, Sari Multala, Mika Niikko, Anitta Orpana, Pentti Puoskari, Sakari Rokkanen, Säde Tahvanainen) ja 2 ei-ääntä (Timo Juurikkala ja Vaula Norrena).

Puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.
Päätös:
Päätettiin apulaiskaupunginjohtajan esityksen mukaan, että
a) jatkosuunnittelun pohjana on vaihtoehto C,
b) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 30 §:n mukaisesti 1.4.2019 päivätty asemakaavan muutosluonnos 002365, 61 Tikkurila / Kielotie 13,
c) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot.

_____

Toisessa asemakaavamuutosluonnoksen lautakuntakäsittelyssä 23.4.2019 kaupunkisuunnittelulautakunta päätti esittää jatkosuunnittelun pohjaksi vaihtoehtoa C (§ 9) poiketen kaupunkisuunnittelujohtajan esityksestä valita vaihtoehto D. 29.4.2019 kaupunginhallitus päätti jatkosuunnittelun pohjaksi vaihtoehdon C (§ 40). Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehto C:n pohjalta.

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosluonnoksen vaihtoehto C on ollut MRA 30 §:n nojalla nähtävillä 9.5.-7.6.2019. Tänä aikana ei jätetty mielipiteitä.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 29.4.2019 oikeuttaa kaupunkisuunnittelun pyytämään tarvittavat lausunnot. Niitä pyydettiin ja saatiin kuusi (6) kappaletta (Elisa Oyj, Fingrid, HSY, HSL, ELY-keskus, Vantaan Energia Oy/Vantaan Energia Sähköverkot Oy).

Elisa Oyj:llä ja Fingridillä ei ollut huomauttamista kaavamuutosluonnokseen.

Elisan mukaan alueen tietoliikennekaapelit tulee huomioida ja mikäli niitä tulee siirtää, olla ajoissa yhteydessä Elisaan, siirrot ovat maksullisia. HSY:n mukaan asemakaavamuutosehdotuksen yhteydessä vesihuollon ja johtosiirtojen tarve tarkastellaan ja tarvittaessa laaditaan vesihuollon esisuunnitelma kustannusarvioineen. HSL:n mukaan on tärkeää, ettei ratkaisu hidasta liikennettä, erityisesti joukkoliikennettä. ELY lausui pääosin naapuritontin, Kielotie 15:n kaavasta. Vantaan Energian ja Vantaan Energia Sähköverkko Oy:n mukaan alueen sähköverkon keski- ja pienjännitemaakaapelit sekä kaukolämpöputket tulee huomioida. Mikäli niitä siirretään, toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimuksen 20.7.1993 mukaisesti. Alueen muuntamot tulee huomioida ja niille tulee varata uudet tilat kaavamuutosalueelta.

Tehdyt tarkistukset
Lausuntojen sisällöt on otettu huomioon ja merkitty tiedoksi kaavamuutosehdotuksen selostuksen vuorovaikutusosioon sekä vaikutusten arviointi -kappaleeseen. HSY:n lausunnon mukaisesti kaavaselostukseen on lisätty vesihuollon esisuunnitelma kustannusarvioineen.
Lausuntojen seurauksena on tehty muutama tarkistus kaavakarttaan ja lisäykset kaavamääräyksiin. Kaukolämmön uusi linjaus on huomioitu kaavakartassa, ja sen seurauksena uudesta rakennusalasta on viistetty kulma sen luoteiskulmassa. Vesihuollon ja kaukolämmön tarpeisiin on kaavakarttaan merkitty johtorasitteet ja näiden seurauksena maanalaisen pysäköintilaitoksen kokoa on hieman pienennetty. Alueella sijaitsevat muuntamot M1054 ja M1219 on määrätty siirrettäväksi uuden rakennuskokonaisuuden ensimmäiseen kerrokseen.

* * *

Tehdyn kaupunginhallituksen päätöksen ja saadun vuorovaikutuspalautteen pohjalta on jatkettu suunnittelua vaihtoehdosta C, joka sisältää liike- ja palvelutilaa 4000 k-m2, toimistotilaa 11 000 k-m2 ja asumista 6000 k-m2. Tontinrajojen tarkistuksen seurauksena uuden rakennuskokonaisuuden tonttitehokkuus nousee 3,38:aan (21 000 k-m^2/6221,5 m^2).

Rakennuksen katutasokerroksessa sijaitsee liike- ja palvelutilaa. Sen kerroskorkeus on 6 metriä, mikä mahdollistaa edustavan kivijalkakerroksen muodostumisen sekä parvitilojen rakentamisen liiketiloihin. Ensimmäisen kerroksen päällä sijaitsevat toimistotilat kolmessa kerroksessa. Ne kiertyvät toimistokerrokset läpäisevän valokatteisen tilan ympärille. Kaiken tämän yläpuolella sijaitsevat asunnot

kolmessa eri asuinrakennuksessa. Asuinrakennukset ovat 3-4 kerroksisia. Asuinrakennusten pihat sijaitsevat toimitilan katolla, joka on pääosin viherkattoa. Uuden rakennuskokonaisuuden ja 1950-luvun kaupungintalon väliin muodostuu laadukas sisäpihojen sarja, jossa kulkee kävelyn ja pyöräilyn yhteys Lauri Lairalan aukiolta kohti Tikkurilan Kirjastopuistoa. Rakennuskokonaisuuden kaikkia osia palvelee kellarikerroksen pysäköintilaitos. Kunnallistekniikan tarpeet on huomioitu kaavaan merkityillä rasitteilla. Kaava edellyttää vihertehokkuutta 0,8 Lauri Lairalan aukion, kaupungintalon ja uuden toimitilan tontin muodostamalta aluekokonaisuudelta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.8.2019 § 8

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet asemakaavamuutosluonnoksen lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset
b) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.8.2019 päivätty asemakaavan muutosehdotus 002365, 61 Tikkurila / Kielotie 13,
c) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavan muutosehdotuksesta.

Käsittely:
Kaupunkisuunnittelujohtaja muutti esitystään seuraavasti: Muutetaan asuinkerrosalan määrää koskeva kaavamääräys muotoon: Asumista tulee sijoittaa yhteensä 6000 k-m2 liike-, palvelu- ja toimistorakennuksen katolle kerroksiin V-VIII.

Päätös:
Hyväksyttiin muutettu esitys.

———

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 16

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa liitteen mukaiset vastineet asemakaavamuutosluonnoksen lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset
b) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.8.2019 päivätty asemakaavan muutosehdotus 002365, 61 Tikkurila / Kielotie 13,
c) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavan muutosehdotuksesta.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaavamuutoksen selostus 19.8.2019 (II)
- Lausunnot ja vastineet 19.8.2019

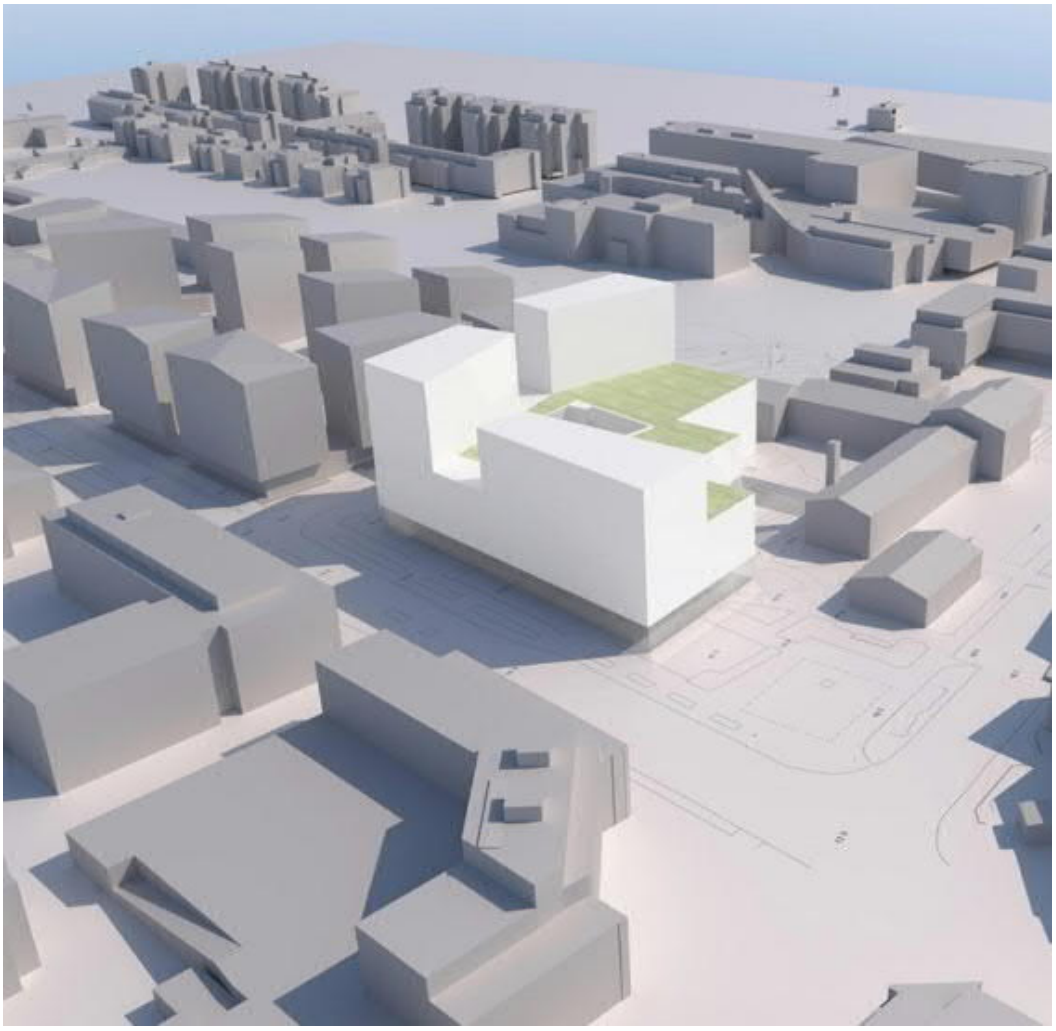
Täytäntöönpano: Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Ritva Kotilainen, puh. 050 310 4267
asemakaavasuunnittelija Terhi Kuusisto, puh. 050 302 9691
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

002365 Kielotie 13

TIKKURILA



MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavamuutosehdotuksen selostus, joka koskee 19.8.2019 / II päivättyä asemakaavakarttaa nro 002365. Kaavoitus on tullut vireille 12.2.2018.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

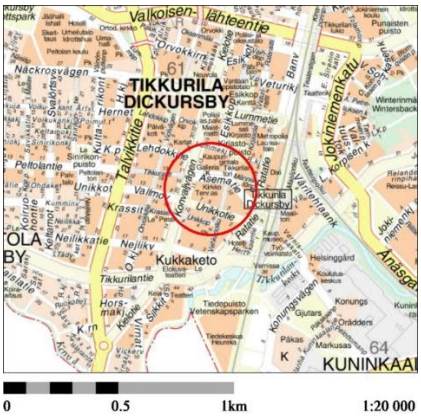
osa korttelista 61206 kaupunginosassa 61, Tikkurila. (kumoutuvan asemakaavan osa korttelista 61206, kaupunginosassa 61, Tikkurila).

Tonttijaon muutos: Osa korttelista 61206 kaupunginosassa 61, Tikkurila.

Kaavamuutos mahdollistaa Kielotie 13:ssa sijaitsevan virastorakennuksen purkamisen ja uuden, kaupungin toimitilan sisältävän rakennuksen rakentamisen uuteen, muodostuvaan keskustakortteliin. Toimistotilojen lisäksi kortteliin sijoittuu liike- ja palvelutilaa sekä asumista. Käyttötarkoitus muuttuu AL:stä (asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue) C:ksi (keskustatoimintojen korttelialue). Yhteenlaskettu rakennusoikeus 21 000 kerrosneliömetriä, josta toimitilan osuus on 11 000 kerrosneliömetriä. Liike- ja palvelutiloille on mitoitettu 4000 k-m^2. Asumista kaavamuutosalueelle on mahdollista sijoittaa 6 000 k-m^2. Tuleva tonttitehokkuus on 3,38, kun Kielotien ja Lummekujan katualueita on levennetty ja toimitilan tontti vastaavasti pienentynyt. Ennen kaavamuutosta rakennusoikeus kaavamuutosalueella oli 9 500 k-m2 ja tonttitehokkuus 1,50.

Kaavan laatija: Ritva Kotilainen, aluearkkitehti, Vantaan kaupunki; etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. 050 310 4267. Terhi Kuusisto, asemakaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki; etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. 050 302 9691.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue on osa Vantaan kaupungintalon korttelia, Tikkurilan kaupunginosan ytimessä. Tikkurilan asemalle on noin 200 metrin matka. Aluetta rajaa etelässä Asematie ja pohjoisessa Lummekuja. Idässä alue rajautuu Tikkurilantoriin ja lännessä Kielotiehen.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Kiinteistö Oy Vantaan kauppalantalon jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 6.10.2017. Kaavamuutoksen numeroksi tuli työohjelmassa numero 002365.
- Kaavoitus tuli vireille 12.2.2018.
- Mielipiteet pyydettiin 16.3.2018 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 6 kappaletta. Lisäksi määräajan ulkopuolella saatiin yksi (1) mielipide, joka otettiin huomioon.
- Hankkeesta järjestettiin 10.4.2018 asukastilaisuus, 12.4.2018 luottamushenkilöille vuorovaikutustilaisuus sekä 13.4.2018 henkilöstötilaisuus.
- Esiteltiin ensimmäisen kerran kaupunkisuunnittelulautakunnassa 14.5.2018, jolloin asia palautettiin uudelleen valmisteluun.
- Uudelleen valmisteltu kaavaluonnos neljästä vaihtoehdosta esiteltiin 1.4.2019 kaupunkisuunnittelulautakunnalle, joka päätti jättää sen pöydälle (§ 9). Seuraavassa kokouksessa 23.4.2019 kaupunkisuunnittelulautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle jatkosuunnitteluun vaihtoehtoa C (§ 7). Kaupunginhallitus päätti 29.4.2019 (§ 40) että jatkosuunnittelun pohjana on vaihtoehto C.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 4
2. Lähtökohdat 4
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 4
2.2 Suunnittelutilanne 8
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 12
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 12
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 12
3.3 Päätöksenteko 16
3.4. Asemakaavan tavoitteet 16
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 17
4. Asemakaavaehdotuksen kuvaus 38
4.1 Kaavan rakenne 38
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 39
4.3 Aluevaraukset 39
4.4 Kaavan vaikutukset 41
4.5 Ympäristön häiriötekijät 45
5. Kaavatyöhön osallistuneet 46
6. Asemakaavan seurantalomake 47
7. Asemakaavakartta ja - määräykset 49
8. Muu suunnitelma-aineisto, liitteet 55

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA:

Kannen kuva, vaihtoehto C, JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen

8.1 Vesihuollon esisuunnitelma, Paula Luomala, Vantaan kaupunki

8.2 Kaavamuutoksen vihertehokkuustuloskortti, Vantaan kaupunki

8.3 Ympäristön pyöräilyreitit, Vampatti-kartat, Vantaan kaupunki

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA:

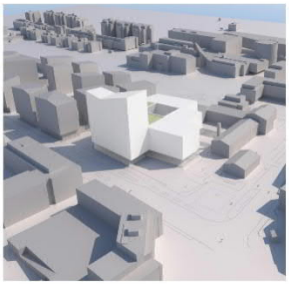
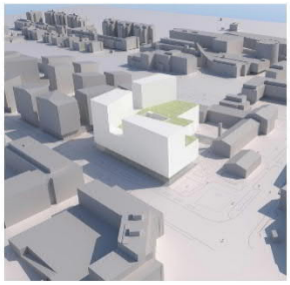
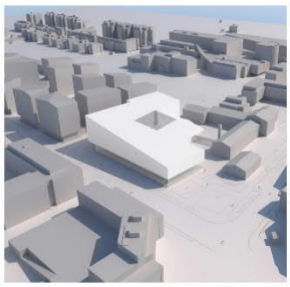
Vantaan Tikkurilan toimitila, Kielotie 13:n taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi 18.1.2019, Rapal Oy, Calash Oy, Viator Oy, JKMM Arkkitehdit Oy

1. TIIVISTELMÄ

Kielotie 13:n tontille on tutkittu kaupungin uuden toimitilan sijoittumista. Tontille on tutkittu erilaisia mahdollisia kaavallisia ratkaisuja, jotka mahdollistavat Kielotie 13 tontille sijoittuvan kaupungin uuden toimitilan lisäksi liike- ja palvelutilaa sekä kolmessa asumista. Kokouksessaan 23.4.2019 kaupunkisuunnittelulautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle jatkosuunnitteluun kaavamuutosluonnoksen vaihtoehtoa C, jonka pohjalta kaavamuutosehdotus on laadittu.

A B C D

Kuvat edellisellä sivulla: Neljä tarkasteltua kaavamuutosluonnosvaihtoehtoa: A, B, C ja D. Vaihtoehdoissa A ja C toimitilan katolle tarkasteltiin asumista. Vaihtoehdossa B asuinkerrostalo sijaitsi toimitilan vieressä Kielotien varrella. Vaihtoehdossa D oli toimitilaa sekä liike- ja palvelutilaa, mutta ei asumista. Jatkosuunnittelun pohjaksi kaavaehdotukseen on valittu vaihtoehto C. Kuvat JKMM Arkkitehdit Oy/ Koski ja Miettinen.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Tikkurila sijaitsee Kehä III:n pohjoispuolella, pääradan varrella. Lentoasema on vajaan viiden kilometrin päässä. Alue on Helsingin metropolialueen keskellä, raideliikenteen, lentoliikenteen ja tieliikenteen solmukohdassa. Kehäradan liikenne käynnistyi kesällä 2015 ja Tikkurilasta on tullut Suomen toiseksi vilkkain rautatieasema, jossa vaihdetaan kaukojunista lähiliikenteeseen ja lentoaseman juniin.



Nykyinen virastorakennus syksyllä 2017

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Keravanjoen ja Kylmäojan laakson savitasangolle. Vuonna 1870-1871 mitatussa Senaatin kartassa näkyy, että alue on ollut osin peltoa ja osin niittyä. Alue on kuulunut Suuren rantatien vaikutuspiiriin. Tikkurilan ydinkeskustassa alkuperäistä luonnonmaisemaa ei ole enää juuri havaittavissa.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on jo nykyisin suurelta osin vettä läpäisemätöntä katto- ja asfalttipintaa.
Alue ei ole pohjavesialuetta.

Maaperä

Alueen maaperä on savea. Pohjaveden pinta on lähellä maanpintaa, mikä haastaa alueen kellaritilojen kaivamista. Alueen rakennukset joudutaan perustamaan paaluperustukselle.

Topografia

Alue on hyvin tasainen.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Tikkurilassa asui vuoden 2018 alussa 6 074 henkeä. Alueen väkiluku on pysynyt melko tasaisena koko 2000-luvun puolella, mutta kääntyi nousuun parin viimeisen vuoden aikana. Väkiluku on noussut vuodesta 2013 noin 400:lla. Uusia asuntoja on rakenteilla suuri määrä, joten kaupunginosan väkiluku nousee myös lähivuosina. Tikkurilassa on vähän lapsia ja nuoria, yli 65-vuotiaiden osuus on vastaavasti suuri. Koko Tikkurilan suuralueen asukasluku oli 40 094 henkeä, missä on kasvua reilut 3 000 henkeä viimeisen 5 vuoden aikana.[1]

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja. Kaavatyö pohjoispuolen naapuritontille on käynnissä. Työssä tarkastellaan asuinkorttelin ja päiväkodin sijoittamista toimitilan pohjoispuoleiselle alueelle.

Sosiaalinen ympäristö

Tikkurilan palvelualueen väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluu mm. aikuisvaltaisuus, yksin eläminen, lapsettomat avopariperheet ja työttömyys. Tikkurilan väestö on enimmäkseen muualta muuttanutta, mikä vaikuttaa hyvinvoinnin taustatekijöihin kuten juurtumiseen, ihmissuhteisiin ja yhteisöllisyyteen.

Palvelut ja työpaikat

Tikkurilan kaupunginosa on Vantaan toiseksi suurin työpaikkakeskittymä lentokentän jälkeen. Lähes 92 prosenttia 6 300 työpaikasta on palvelujen parissa. Kaupunki ja valtio ovat merkittäviä työnantajina.

[1] https://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset/vantaa_alueittain_ja_aluejaot

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue on Tikkurilan ydinkeskustaa. Se sijoittuu Kielotien varrelle kaupungintalon länsipuolelle sekä etelästä Asematien varrella sijaitsevaan Lauri Lairalan aukioon. Asematie on Tikkurilan kaupallinen pääakseli, joka johtaa Dixin uudesta liike- ja matkakeskuksesta Tikkuraitin kävelykadulle. Lähivuosina kävelykatua jatketaan koko Asematien matkalle.

Kaupunkikuva

Tikkurilan keskusta on väljä ja matalasti rakennettu. Kaupunkikuvassa on löydettävissä 1950-luvun kirkonkylämäistä tunnelmaa sekä 1970-luvun ihanteisiin perustuvaa autokaupunkia. Kaupungintalo ja Tikkurilan vanha asema ovat tärkeitä identiteettitekijöitä. Tikkurilan 1980-luvun rakentaminen toi keskustaan isoja kaupallisia yksiköitä, kuten Tikkurin ja Prisman sekä nykyisen Laurean ammattikorkeakoulun.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Vanhin osa Tikkurilan keskustan rakennuskannan historiallisista kerrostumista on hävinnyt vanhaa rautatieasemaa ja vernissatehdasta lukuun ottamatta. Vantaan kaupungintalo on 1950-luvulta ja se on suojeltu asemakaavalla.

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

Kaavamuutosalue sijaitsee Kielotien, Lummekujan ja Asematien välisellä alueella. Kielotie on paikallinen kokoojakatu. Lummekujalta on Kirjastopuistossa sijaitsevan rampin kautta yhteys uuden torin alla sijaitsevaan Tikkuparkkiin. Kielotien länsireunalla on paikallispyörätie, itäpuolella pääpyörätieyhteys. Kielotien ja Asematien molemmin puolin on jalankulkukäytävät, Lummekujalla vain sen eteläreunassa.

Vesihuolto

Kaava-aluetta palvelee länsipuolella Kielotielle rakennettu vesihuoltoverkosto. Kaava-alueen pohjoispuolelle Lummekujalla oleva vesihuolto jää tulevan ratikkatunnelin taakse.

Vedenjakelu

Kielotiellä kulkee vuonna 2010 rakennettu DN225 vesijohto, joka vaihtuu vuonna 1986 rakennetuksi DN400 vesijohdoksi. Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin.
Tikkurilan painepiiri saa vetensä Helsingin Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta, josta vesi pumpataan Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta Tikkurilaan.
Alueen verkostopainetta ylläpidetään Hiekkaharjun vesitornilla. Alueen painetasot vaihtelevat välillä +82…+66. Vesitornin varastotilavuus on 6700 m³.

Jätevesiviemäröinti

Kielotiellä kulkee vuonna 2010 rakennettu DN500 jätevesiviemäri, joka vaihtuu 1986 rakennetuksi DN400 jätevesiviemäriksi. Viemärit laskevat Tikkurilan ja Viertolan halki Suutarilan jätevedenpumppaamolle. Suutarilasta vedet johtuvat lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti

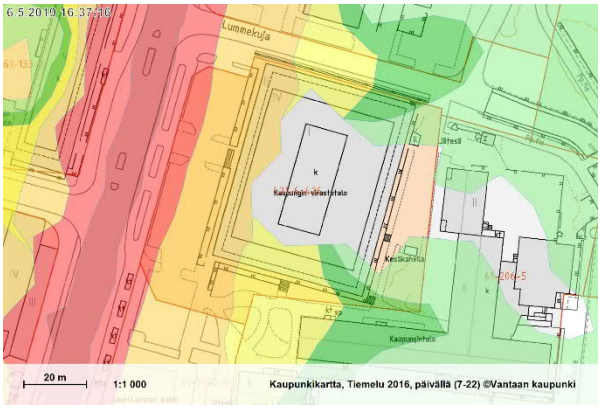
Kielotiellä kulkee 2010 rakennettu DN600 hulevesiviemäri, joka muuttuu 1986 rakennetuksi DN800 hulevesiviemäriksi. Kaava-alueen hulevedet johtuvat pääasiassa Kielotien hulevesiviemärin kautta Keravanjokeen.

Kaukolämpö
Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Lummekujan ja Kielotien katualueilla.

Sähköverkko
Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on Kielotien ja Lummekujan varressa.

Tietoliikenne
Tietoliikenteen verkko ulottuu alueelle ja kulkee Lummekujalla, Kielotiellä sekä Asematiellä.

Ympäristöhäiriöt



Liikennemelu

Vuoden 2018 alusta voimaan tullut Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä antaa vaatimukset uuden rakennuksen meluntorjunnalle. Asuinrakennuksen ulkovaipan ääneneristys on suunniteltava ja toteutettava siten, että ääneneristys on vähintään 30 dB. Virkistykseen käytettävillä piha-alueilla sekä parvekkeilla melun keskiäänitaso ei sää ylittää 55 dB päivällä 7-22, viherhuoneilla 45 dB.[2]

Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992 määrää asumisen ulkoalueiden keskiäänitasosta, joka saa olla päivällä 7-22 enintään 55 dB (LAeq) ja yöllä 22-7 enintään 50 dB (LAeq), uusilla alueilla 45 dB (LAeq).[3]

ELY-keskuksen opas ”Melun- ja tärinäntorjunta maankäytön suunnittelussa” sisältää ohjeita parvekkeiden ja julkisivujen melutasoista. Ohjeiden edellytetään täyttyvän kaavaratkaisussa. Oppaan mukaan parvekkeita ei tule sijoittaa julkisivuille, mikäli päiväajan keskiäänitaso ylittää 65 dB. Jos tämä taso ylittyy asuinrakennuksen julkisivulla, tulee asunnot määrätä aukeamaan myös hiljaisempaan suuntaan.

Kielotie 13 on katumelun (päivä 7-22, 2016) meluvyöhykkeillä <50 dB (vaalean vihreä), 50-55 dB (tumma vihreä), 55-60 dB (keltainen), 60-65 dB (oranssi) ja 65-70 dB (punainen). Kaupungin oman ohjeen mukaan nykyarvot edellyttävät asuinhuoneiden osalta erillistä selvitystä Tikkurilantien varren melusta. Muilla julkisivuilla ohje edellyttää asuinrakennuksissa äänitasoeroa 28-35 dB riippuen melutasosta eri kohdissa tonttia. Pihan melua tulisi vähentää arvoon 55 dB päivällä ja 50 dB yöllä Tähän on mahdollista vaikuttaa rakennuksen asemoinnilla tontilla.

Liikenteen aiheuttamaa melua ja meluntorjuntaa tulee tarkastella erikseen tehtävässä meluselvityksessä. Vuoden 2040 liikenne-ennustetilanne on mitoittava, sillä ajoneuvojen määrän on laskettu kasvavan nykyisestä.

Ilmanlaatu

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY mittaa ilmanlaatua pääkaupunkiseudun mittauspisteissä. Kielotie 13:n lähin mittauspiste sijaitsee Tikkurilassa Ratatien ja Neilikkatien risteyksessä.

Ilmanlaatuun Tikkurilassa vaikuttaa lähinnä liikenne ja katupöly. Mittausasemalla mitataan mm. typen oksidien (Nox), hengitettävien hiukkasten (PM10), pienhiukkasten (PM2,5) pitoisuuksia. Mittauspisteen liikennemäärä ja olosuhteet vastaavat tarpeeksi hyvin Kielotie 13:n tilannetta, jotta mittauspisteen tietoja voi käyttää työn tueksi.

[2] Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä 796/2017

[3] Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992

Typen oksidit ovat typpimonoksidi ja typpidioksidi. Suurimmat päästölähteet ovat energiantuotanto ja liikenne, erityisesti raskas liikenne. Tikkurilassa NO2-pitoisuus ei ylittänyt vuosiraja-arvoa 40 µg/m3 tuntiraja-arvoa 200 µg/m3 eikä vuorokausiraja-arvoa 70 µg/m3 vuonna 2016. Typpimonoksidipitoisuudet laskivat jo 1990-luvulla autojen katalysaattorien myötä.

Hengitettävät hiukkaset (PM10) ovat suureksi osaksi liikenteen nostattamaa katupölyä. Vuonna 2016 hengitettävien hiukkasten vuosiraja-arvo 40 µg/m3 ei ylittynyt. Vuorokausiraja-arvo 50 µg/m3 ylittyi kerran. Raja ei saa ylittyä useammin kuin 35 päivänä kalenterivuodessa. Ylitys johtui katupölystä, jota liikennevirta nostaa kaduilta. Ulkoilman pienhiukkaset (PM2,5) ovat pääosin peräisin liikenteen ja puunpolton päästöistä. Lisäksi niitä kulkeutuu maanrajojen ulkopuolelta. Vuonna 2016 WHO:n vuosiohjearvo 10 µg/m3 ei ylittynyt. Vuorokausiohjearvon 25 µg/m3 ylittäviä päiviä oli Tikkurilassa 2016 yksi. Ylitys johtui seudun paikallisista päästöistä, esim. pakkaspäivinä tai heikkotuulisista inversiotilanteista.

Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen opas ”Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa” on koonnut käytäntöjä ilmanlaadun huomioonottamisesta maankäytön suunnittelussa. Oppaassa on ilmanlaatuvyöhykkeet asuinrakennuksen sijoittamiselle minimi- ja suositusetäisyyksineen ajoradan reunasta. Asumisen minimietäisyys kadulle, jolla kulkee 5 000 ajoneuvoa arkivuorokaudessa, on 0 metriä ja suositusetäisyys 10 metriä, 10 000 ajoneuvolle minimietäisyys on 7 metriä ja suositusetäisyys 20. Vantaan kaupungin liikennesuunnittelun mukaan Kielotien ajoneuvomääräarvio vuorokaudessa vuonna 2040 on 5630 ajon/vrk, jolloin rakennuksen minimietäisyyden ajoradasta tulisi olla noin 0,9 metriä ja suositusetäisyyden 11,3 metriä. Ilmanlaatuun liittyen minimietäisyyksiä sovelletaan jo rakennetuilla alueilla kaavoja muutettaessa ja meluntorjunnasta huolehditaan rakenteiden melusuojauksella.

2.1.4 Maanomistus

Voimassa olevan asemakaavan mukaisen AL-alueen Kielotien varressa omistaa VTK Kiinteistöt Oy (tontti nro 61-206-3). Vantaan kaupunki omistaa Kielotien katualueen, Lauri Lairalan aukion sekä YH-korttelialueen (tontti nro 61-206-5).

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

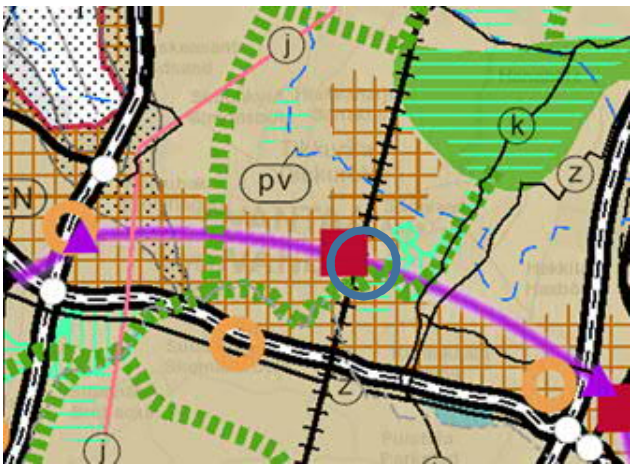
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen.

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.
[4]

[4] Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista/Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet, 14.12.2017

Maakuntakaava



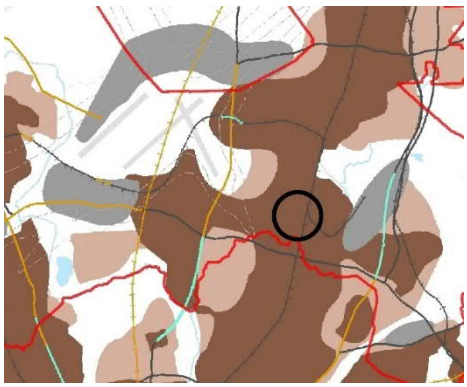
Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmässä 2017 alue on keskustatoimintojen aluetta. Alueen läpi kulkee Päärata.

Keravanjoen varressa on viheryhteystarve. Jokivarsi on merkitty maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi ja Jokiniemen koelaitoksen alue valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009).

Alue on taajamassa, joka on osoitettu tiivistettäväksi alueeksi. Tikkurilantielle on osoitettu pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli. Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen. [5]

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050

MASU 2050 määrittelee seudun tavoitteellista maankäyttöä ja toimii tausta-aineistona Helsingin seudun liikennejärjestelmälle HLJ2015 sekä Helsingin seudun asuntostrategialle 2025. MASU 2050 on strateginen suunnitelma, joka osoittaa seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet. Yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti 80 % uudesta maankäytöstä/asuntotuotannosta ohjataan seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle (tumman ruskea vyöhyke). ”Maankäyttö täydentää erityisesti olemassa olevaa kaupunkirakennetta” ja ”…työpaikkaintensiiviset alueet suunnitellaan seudullisesti hyvin kestävillä kulkumuodoilla saavutettaviksi”. Vantaan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt suunnitelman 11.5.2015. Kaavahanke tukee MASun periaatteita. [6]

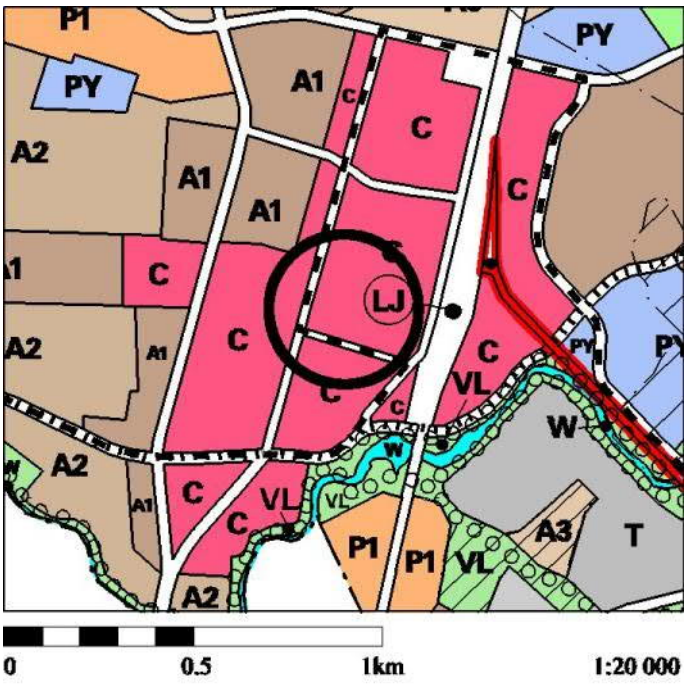


MASU 2050 ja Tikkurilan keskusta-aluen ympyröitynä. Kaavamuutosalue sijaitsee ensisijaisesti kehitettävällä vyöhykkeellä Tikkurilan keskustassa. Kuva MASU 2050.

[5] https://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/index.html?x=380783&y=6684698&zoom=0&lang=fi&layers=0-0

[6] Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050, MAL-NK, HESE-KJ, HSYK 2015

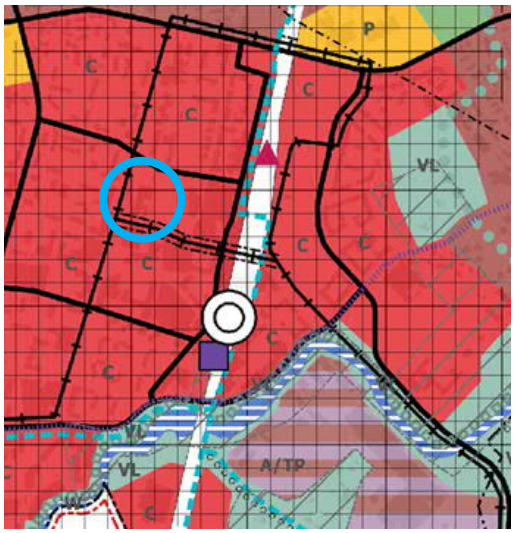
Yleiskaava



Alue on voimassa olevassa yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta (C). Unikkotielle ja Kielotielle on osoitettu ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys.

Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009. Kaavahanke on yleiskaavan mukainen.

Yleiskaava 2020, kaavaluonnos 11.2.2019



Yleiskaava 2020 esiteltiin kaupunginhallituksessa 11.2.2019, jossa se päätettiin asettaa nähtäville ja pyytää tarvittavat lausunnot. Luonnos oli nähtävillä 18.2.-29.3.2019.

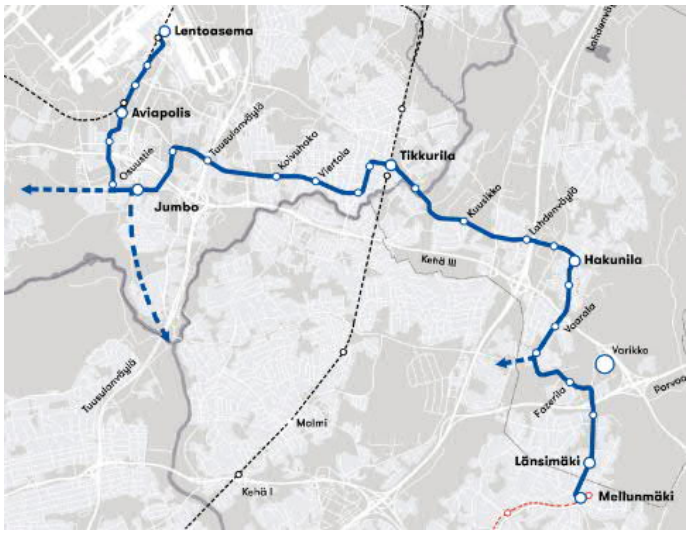
Kaavamuutosalue sijoittuu uuden yleiskaavan rasteroidulle ”kestävän kasvun vyöhykkeelle” ja tukeutuu joukkoliikenteen runkolinjastoon. Tälle alueelle ohjataan maankäytön tehostuminen. Aseman ja pysäkeiden lähikortteleita kehitetään palveluiden ja kaupan keskittymänä. Tikkurilan asema on valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema ja aseman yhteydessä on seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue. Vanha rautatieasema on valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kohde (RKY).

Pääratata seuraillen on merkitty pyöräilyn baana -yhteys. Sama yhteys kulkee myös Tikkurilantietä länteen ja Jokiniemen puolella Väritehtaanrannasta kohti Kuninkaalaa. Raitiotie on merkitty Jokiniemestä joko Valkoisen Lähteentietä tai Tikkurilan aseman alitse tunnelissa Lummekujalta Kielotielle. Jokivarren virkistyskäytön kehittämisvyöhyke on merkitty sinisellä vaakaviivoituksella. Jokirantaa seurailee ekologinen runkoyhteys, joka turvaa eliölajien liikkumista ja luonnon monimuotoisuuden säilymistä.

Vantaan ratikka (aiemmin Raide-Jokeri 3)

Pidemmällä aikavälillä Tikkurilantielle kaavaillaan raitiotieyhteyttä. Vantaan ratikka -niminen raitiotie kulkisi Mellunmäen metroasemalta Länsimäen, Hakunilan ja Tikkurilan kautta Aviapolikseen ja lentoasemalle. Raitiotien suunnittelu on osa Vantaan yleiskaava 2020 -työtä, jota tehdään parhaillaan. Kielotie 13:n kohdalla reittilinjaus kulkee joko Kielotietä tontin ohitse tai Tikkurilan aseman alitse, Kirjastopuiston alitse ja Lummekujan alta Kielotielle kääntyen, jossa se nousisi Tikkurai-

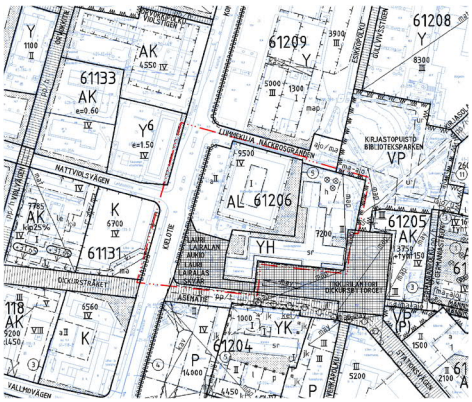
tin kohdalla maan pintaan. Aseman alittava yhteys edellyttää tilavarauksia Lummekujalla ja Kielotiellä. [7] Kaupunginhallitus päätti 12.11.2018, että jatkosuunnitteluun valitaan alla olevan kuvan mukainen vaihtoehto eli vaihtoehto, joka kulkee juna-aseman ja Kirjastopuiston alitse ja kääntyy etelään Kielotielle. Varavaihtoehdoksi valittiin Valkoisenlähteentien reitti.



Vantaan ratikan reittikartta helmikuulta 2019. Mahdolliset vaihtoehdot Tikkurilan keskustassa ovat reitti Valkoisen Lähteentien kautta Kielotielle tai Tikkurilan aseman alittava reitti, jolloin ratikka kulkisi maan alla Lummekujan kohdalla ja nousisi Kielotiellä maan päälle. Kartassa näkyy jälkimmäinen vaihtoehto, joka valittiin jatkosuunnittelun pohjaksi 12.11.2019. Kuvalähde: Vantaan ratikka -esite 02/2019.

Asemakaava

Korttelissa on voimassa asemakaavamuutos nro 000797 Tikkurila (Kh 15.1.1990). Siinä kaupungin virastotalon tontti on AL = asuin- ja liikerakennusten korttelialuetta, jossa rakennusoikeutta on 9500 k-m^2 ja kerrosluku IV.



Asemakaavamuutos 002068 Tikkurila (kv. 13.12.2010) on kaupungintalon tontin asemakaava, joka on YH korttelialuetta = hallinto- ja virastorakennusten korttelialue, jossa kerrosluku on II. Rakennus on kaavassa sr = suojeltava rakennus.

Kielotien osalta voimassa on Tikkurilan keskustan asemakaava nro 610300 (SM 17.9.1979).

Rakennuskielto

Maarekisteritila 421-6-426, jota kaavamuutos koskee, tulee lohkomistoimituksella lohkoa tontiksi. Lohkomattomana se on rakennuskiellossa. Kaavamuutosalueen tiloista/tonteista tulee muodostaa uuden tonttijaon mukaiset tontit ja lohkoa tonteiksi lohkomistoimituksella. Katutiloja Kielotiellä ja Lummekujalla levennetään, mikä pienentää kaavamuutostonttia.

[7] Raide-Jokeri 3, alustava yleissuunnitelma 23.2.2018, Liikennesuunnittelu, Vantaa

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Kiinteistö Oy Vantaan Kauppalantalon jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 6.10.2017. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002365 ja kaavoitus tuli vireille 12.2.2018.

Samassa OAS:issa tuli vireille Kielotie 15:n kaavamuutos nro 002352, johon liittyen Senaatti-kiinteistöjen jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 12.6.2017.

Molempia kaavamuutosalueita on suunniteltu kaupunkikuvallisesti kokonaisuutena kaupunkisuunnittelussa useamman vuoden aikajaksolla.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Esim.
- alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- kaavamuutoksen hakijat
- naapurit (viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin omat asiantuntijat:

maankäyttötoimi (kiinteistöt ja asuminen, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, tekninen toimiala), Vantaan kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Museovirasto, HSY, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.
Kaavaluonnoksista pidettiin kolme erillistä osallistumistilaisuutta kaupungintalon valtuustosalissa viikolla 15 vuonna 2018. Tilaisuuksissa esiteltiin eri luonnosvaihtoehtoja ja sitä, kuinka päädyttiin keskittymään kahden erilaisen ratkaisun esittelyyn tarkemmin.
Tarkemman tarkastelun vaihtoehtoina tässä vaiheessa oli 4-5-kerroksinen rakennus, jossa sijaitsee pääosin kaupungin toimitiloja. Toisena vaihtoehtona oli toimitilarakennus viisikerroksisena sekä erillinen 12-kerroksinen asumisen mahdollistava rakennus. Molemmissa vaihtoehdoissa on kivijalassa liike- ja palvelurakentamista.

Asukastilaisuus:
Asukastilaisuus pidettiin 10.4.2018 ja tilaisuuteen osallistui noin 50 henkilöä. Tilaisuuteen liittyi suunnitelmien esittelyjen jälkeen ryhmätyöskentelyä.
Enemmistö piti matalampaa rakentamista hyvänä vaihtoehtona. Uuden rakennuksen toivottiin olevan myös moderni ja näyttävää keskustarakentamista. Rakennuksen alakertaan toivottiin monikäyttötiloja, joissa voisi järjestää konsertteja sekä näyttelyjä, mm. asukasyhdistyskokouksia. Kahviloita ja ravintoloita toivottiin myös kivijalkaan. Myös asumisen yhdistäminen kortteliin nähtiin positiivisena. Asumista perusteltiin korttelin elävyyden parantamisella ympäri vuorokauden. Valaistus, esteettömyys ja turvallisuus nousivat myös esille ulkotilojen suunnittelun kohdalla.

Luottamusmiestilaisuus:
Luottamushenkilöille pidettiin osallistumistilaisuus 12.4.2018. Tilaisuuteen osallistui 15 luottamusmiestä.
Yhdeksi keskustelun pääteemoista nousi rakentamisen korkeus muutosluonnos alueella. Aluetta pidettiin hyvänä paikkana asumiselle, hybridirakentamista pidettiin nykyaikaisena ratkaisuna. Korkean rakentamisen esimerkkejä käsiteltiin. Asumisen sijoittaminen toimitilan kanssa samaan kortteliin lisäisi Tikkurilan keskustaan myös palvelujen käyttäjiä.
Osa luottamusmiehistä ei pitänyt paikkaa sopivana korkealle rakentamiselle. Kaupungintalon ympäristöön toivottiin muodostavan arvokas ympäristö, jossa lähtökohtana on ennemmin kauneus ja turvallisuus kuin tehokkuus. Orgaaninen muoto, elävyys sekä eri materiaalien käyttö julkisivuissa miellyttivät. Katsottiin myös, ettei kaupungin instituutiota tarvitse korostaa korkealla rakentamisella.
Korkean tornin ja matalamman vaihtoehdon lisäksi nähtiin hyvänä myös vaihtoehto, jossa rakentamisen korkeus vaihtelisi asteittain. Tontin pohjoisosassa rakennus voisi olla kahdeksankerroksinen ja madaltua kaupungintalon vieressä kolmikerroksiseksi. Näin voitaisiin tutkia hybridirakentamisen vaihtoehtoa, jossa asuminen voisi sijoittua tontin pohjoisosaan.
Yleisesti pidettiin hyvänä, että eri vaihtoehtoja on tutkittu monipuolisesti. Asumisen yhdistämistä samaan rakennukseen pidettiin parempana vaihtoehtona kuin erillisen asuinrakennuksen sijoittumista tontille.

Henkilöstön tilaisuus:
Kaupungin henkilöstölle pidettiin osallistumistilaisuus 13.4.2018. Valtuustosalissa paikalla oli noin 80 henkilöä. Lisäksi tilaisuus kuvattiin ja tilaisuutta oli mahdollista seurata myös nettiyhteyden kautta. Mielipide oli mahdollista jättää myös nettikyselyn kautta.
Henkilöstön kommenteissa oli hyvin paljon samoja kommentteja ja huomioita kuin asukas- ja luottamusmiestilaisuuksissa. Henkilöstön mielipiteissä korostui kuitenkin enemmän matalan rakentamisen suosio ja asumisen sijoittumista samalle korttelialueelle ei pidetty kovinkaan tarpeellisena. Asuminen ja korkea rakentaminen saivat kuitenkin myös kannatusta.
Rakennuksen muotoon kiinnitettiin melko paljon huomiota. Sen toivottiin olevan orgaaninen ja monimuotoinen, rakennusmateriaaliksi toivottiin mm. puurakentamista. Paikalle toivottiin myös ekologisen, hyvälaatuisen rakennuksen suunnittelua. Myös sisätilojen suunnitteluun annettiin mielipiteitä. Toimitilaan toivottiin mm. 3-6 hengen huoneita, riittävästi tilaa henkilökohtaisten tavaroiden säilyttämiselle ja tilaa pyörien säilytykselle.

3.2.2 Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan

Mielipiteet OAS-vaiheesta pyydettiin 16.3.2018 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 6 kappaletta. Lisäksi määräajan ulkopuolella saatiin yksi mielipide Kirjaamoon ja se otettiin huomioon.

Mielipiteet tiiviisti

Alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten Fingridillä ei ollut kommentoitavaa OAS:iin.

Vantaan Energia ja – Sähköverkot Oy lausui keski- ja pienjännitemaakaapeleista sekä kaukolämpöputkista. Ne tulee huomioida kaavatyössä ja mikäli niitä tulee siirtää, toimitaan 20.7.1993 sopimuksen mukaisesti (Vantaan kaupunki ja Vantaan Energia Oy). Alueella tarvitaan uusia muuntamoita korvaamaan nykyisiä ja niiden sijainti tulee tarkentaa kaavatyössä.

HSL:n mukaan hankkeen mukainen kaupunkirakenteen tiivistäminen on heidän tavoitteidensa mukaista. Alueen bussipysäkkien sijainnit ovat hyvät ja niiden pituudet riittävät nykyiselle liikenteelle.

Jatkossa tulee huomioida Vantaan ratikka, sen pysäkit ja vaihtoyhteydet. HSL haluaa olla mukana jatkosuunnittelussa.

Vantaan kaupunginmuseo lausui rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta. Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930-1979 -inventoinnissa on todettu, että Kauppalantalo on tyypillinen 1970-luvun virastotalo, jonka sisätilat ovat lähes alkuperäisessä tilassa. Kielotie 13 ja 15 ovat todettu inventoinnissa vaatimattomiksi. Karttarajauksessa on mukana asemakaavalla suojeltu Vantaan kaupungintalo, sen suojeluarvot on huomioitava ja merkittävä kaavaan ajantasaisin suojelumerkinnöin ja määräyksin.

HSY:n mukaan aluetta palveleva vesihuoltoverkosto on rakennettu. Kaavatyössä tulee huomioida vesijohdot ja viemärit sekä selvittää uuden vesihuollon tarve. Vesihuoltolinjat tulee sijoittaa yleisille alueille ja mahdollisten johtokuja-aluevarausten tarve pitää selvittää. Putkille ja laitteille tulee varata riittävä tila. Rakennettava vesihuolto kustannusarvioineen tulee esittää alustavassa vesihuollon suunnitelmassa.

Kaksi yksityistä mielipidettä käsitteli suunnitelmia ja ehdotti niille ratkaisuja. Ensimmäisen mukaan muutos on tervetullutta. Kielotie 13:n rakennusten tulisi olla korkeintaan 5-kerroksisia, ja korkeus voisi nousta Lummetietä kohti, jopa 8 kerrokseen. Tornitaloa Kielotie 13:een ei toivottu. Uusi toimitila tulisi kytkeä Vantaan kaupungintaloon ja rakentaa lähelle Kielotietä. Ensimmäiseen kerrokseen toivottiin liiketiloja. Hybridirakennus sopisi keskustaan, esimerkiksi 2-3 kerrosta toimistoja ja 2-3 kerrosta asuntoja. Kielotien julkisivuun toivottiin parvekkeita ja Kielotien ja Asematien risteyskohtaa tiivimmäksi. Tikkuparkin ajoramppi ehdotettiin siirrettäväksi maan alle, sillä nykysijainnilla se estää kävely-yhteyksiä. Kirjastopuistoa tulisi suurentaa ja pysäköintipaikkoja vähentää. Kahvila tai kioski puiston reunalla elävöittäisi keskustaa. Huomiota tulisi kiinnittää ihmisten mittakaavaan ja kävelijän näkökulmaan.
Toinen yksityinen mielipide ehdotti iäkkäämmän väestön ja kansalaistarpeiden tiloja Kielotie 13:een tai 15:een. Niistä on puutetta, kun osa vanhusten palvelutiloista on lopettanut/lopettamassa ja Hiekkaharjun Leinikkitie on syrjässä. Molempiin taloihin, Kielotie 13:een ja 15:een, ei tulisi sijoittaa päiväkotia. Puisto ei ole puisto, ja saattoliikenne haittaa sitä. Lisäksi Kielotielle ei voi pysäköidä ja maanalaista parkkia ei tulla käyttämään.

Vastineet mielipiteisiin

Pienjännite- ja keskijännitemaakaapelit huomioidaan kaavatyössä ja muuntamoille etsitään uudet paikat.

Vantaan ratikan yksi mahdollinen linjaus kulkee Tikkurilan aseman alitse, Kirjastopuiston ja Lummekujan alitse ja nousee ylös Tikkuraitin kohdalla Kielotiellä. Linjauksen suunnittelutyötä tehdään parhaillaan ja tarkemmat piirustukset ovat saatavissa kaavatyön aikana. Tässä yhteydessä mietitään ratikan pysäkit, bussien pysäkit ja sujuvat vaihtoyhteydet. Kielotietä sekä Lummekujaa tulee ratikan linjauksesta johtuen leventää, mikä on huomioitu kaavamuutosluonnoksessa.
Kaavassa suojeltu Vantaan kaupungintalo on kaavamuutosluonnoksessa merkitty samoin merkinnöin, kun se tällä hetkellä on voimassa olevassa asemakaavassa.
Hulevesi- ja jätevesiviemäreitä sekä vesijohtovetoja tulee korttelialueella siirtää osana rakennustyötä. Rakennettava vesihuolto tilatarpeineen suunnitellaan ja alustava vesihuollon yleissuunnitelma esitetään osana kaavamuutosehdotusta seuraavassa vaiheessa.

Yksityisten mielipiteet huomioitiin mahdollisuuksien mukaan. Kaavamuutosluonnoksessa toimitilan korkeus on 4-5 kerrosta. Toimitilaa korkeammat asuinkerrostalomassat sijaitsevat eri vaihtoehdoissa joko tontin pohjoisella ja/tai läntisellä reunalla. Toimitila on kytketty kaupungintaloon joko maan alitse tai sillalla.
Rakennus on joka vaihtoehdoissa hybridirakennus. Sen ensimmäisessä kerroksessa on liike- ja palvelutilaa, ylemmissä kerroksissa toimistotiloja. Kolmessa vaihtoehdossa on lisäksi asumista.

Tikkuparkin rampin siirtäminen maanalle on mahdollistettu.
Kävelijän mittakaava on pyritty huomioimaan erityisesti sisäpihojen sarjassa uuden toimitilan ja Vantaan kaupungintalon välissä. Iäkkäämmän väestön toimintaa tai kansalaistarpeita on tarkoitus huomioida ensimmäisen kerroksen palvelutilojen myötä. Tarkemmassa rakennussuunnitteluvaiheessa tilat täsmentyvät. Päiväkotia ei ole tulossa Kielotie 13:een, mutta Kielotie 15:n kaavassa sille on osoitettu tilaa.
Kielotie 15:n kaavan yhteydessä käsitellään Kirjastopuiston suunnitelmaa.

3.2.3 Mielipiteet ja lausunnot kaavamuutosluonnokseen

Kaavamuutosluonnokseen pyydettiin mielipiteet ja lausunnot. Nähtävilläoloaika oli 9.5.-7.6.2019. Mielipiteitä luonnokseen ei saatu. Lausuntoja saatiin kuusi kappaletta.

Lausunnot vastineineen tiiviisti

Lausunto 1: Elisa Oyj:llä ei ollut huomauttamista kaavaluonnokseen. Elisa Oyj:n tietoliikennekaapelit tulee huomioida ja suojata. Mikäli kaapeleita tulee siirtää, tulee ajoissa olla yhteydessä Elisaan ja tilata siirto, joka on maksullinen.
Vastine: Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavakarttaan tai määräyksiin. Asia on huomioitu lisäämällä se osaksi kaavaselostuksen vuorovaikutusosiota sekä vaikutusten arvioinnissa.

Lausunto 2: Alueella ei ole Fingridin johtoja, joten heillä ei ole kommentoitavaa asemakaavamuutosluonnokseen.
Vastine: Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavakarttaan tai määräyksiin.

Lausunto 3: HSY:n nykyinen vesihuoltoverkosto palvelee aluetta ja asemakaavamuutosluonnos ei edellytä uutta vesihuollon rakentamista. Asemakaavamuutosehdotuksen yhteydessä tarve tarkastellaan uudelleen. Tarvittaessa laaditaan vesihuollon esisuunnitelma kustannusarvioineen.
Vastine: Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavakarttaan tai määräyksiin. Asemakaavamuutosehdotuksen selostukseen on lisätty vesihuollon esisuunnitelma kustannusarvioineen.

Lausunto 4: HSL:n mukaan kaavamuutosluonnoksessa esitetty rakentaminen tiivistää alueen maankäyttöä. Alue sijaitsee hyvien joukkoliikenneyhteyksien läheisyydessä. HSL kannattaa tiivistä yhdyskuntarakentamista alueelle. Tärkeää on, että rakentaminen ei vaikuta nykyisten pysäkkien toimintaan. Ajoyhteys Kielotieltä Lummekujalle tulee suunnitella siten, ettei se haittaa liikennettä, erityisesti joukkoliikenne ei saa hidastua. HSL haluaa olla mukana alueen jatkosuunnittelussa.
Vastine: Kielotie 13:n hanke ei aiheuta muutoksia nykyisiin HSL:n pysäkkijärjestelyihin. Rakennusten liikenne järjestetään Lummekujan kautta ja jatkosuunnittelussa huomioidaan, etteivät järjestelyt hidasta liikennettä, erityisesti joukkoliikennettä.

Lausunto 5: ELY-keskus lausui pääasiassa Kielotie 15:n kaavasta, erityisesti melusta.
Vastine: Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavakarttaan tai määräyksiin. Melu on huomioitu kaavamääräyksissä: ” Kielotien aiheuttama melu tulee erikseen selvittää ja huomioida julkisivujen ja parvekkeiden suunnittelussa. Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia, ettei ohjeiden mukainen melutaso ylity” ja ”asunnot eivät saa avautua vain julkisivulle, joille kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.”

Lausunto 6: Vantaan Energia Sähköverkko Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapeleiden sijainti sekä Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkien sijainti tulee huomioida kaavassa. Alueella sijaitsee pääasiassa keskijännitemaakaapeleita sekä Vantaan kaupungin kiinteistömuuntamo M1054. Kaavamuutosalueella tulee varata tila uudelle kiinteistömuuntamolle. Mikäli maakaapeleita tai putkia tulee siirtää, toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimuksen 20.7.1993 mukaisesti.

Vastine: Sähköverkko on rakennettu alueelle ja kaavahankkeen myötä maakaapeleita ja alueella sijaitsevia muuntamoita täytyy kohdin siirtää. Kun maakaapeleita siirretään, toimitaan siirtokustannusten osalta Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 yhteistyösopimuksen mukaan.

Kielotien keskijännitekaapelit kulkevat katualueella ja niitä tulee tarkistaa Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä. Pienjänniteverkko kulkee Kielotien länsipuolta ja Lehdokkitien kohdalla vaihtaa Kielotien itäpuolelle. Tässä kohtaa pienjänniteverkon sijainti tulee tarkistaa ja kaapeleita mahdollisesti siirtää pois Kielotie 13:n toimitalorakennuksen alta. Lummekujaa pitkin kulkevat johdot uudelleen suunnitellaan Vantaan ratikan myötä.

Määräyksiin on lisätty muuntamoita koskeva määräys ”Kaava-alueella sijaitsevat muuntamot M1054 ja M1219 tulee siirtää ja integroida rakennuksen liike- ja palvelutilakerrokseen. Muuntamot saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi.”

Kartassa on huomioitu Vantaan ratikan mahdollisesta linjauksesta seuraava kaukolämpöputken vaatima tila ja Kielotien sekä Lummekujan risteyskohdassa on rakennusalasta viistetty tämä tila. 1950-luvun kaupungintalon ja nykyisen Kielotie 13:n, joka puretaan, kaukolämmön tonttiliittymä on järjestetty Lummekujan suunnasta. Uuden rakentamisen myötä kaukolämmön tonttiliittymä tulee siirtää niin uuden Kielotie 13:n kuin vanhan kaupungin talon osalta.

Lausunnon sisältö on lisätty asemakaavakaavaehdotuksen selostukseen ja huomioitu vaikutusten arviointi -kappaleessa.

3.3 PÄÄTÖKSENTEKO

Kaavamuutostyö esiteltiin lautakunnalle ensimmäisen kerran 14.5.2018. Kokouksessa asia päätettiin palauttaa uudelleen valmisteluun ja vaihtoehto 2:n pohjalta tuli kehittää vaihtoehto, jossa tontin pohjoisrajalla olisi korkeampaa rakentamista (12-16 kerrosta). Asiasta äänestettiin ja äänestysesitys hyväksyttiin. Kaavatyötä jatkettiin esitys huomioiden ja eteenpäin kehiteltiin neljää erilaista ratkaisuvaihtoehtoa (A, B, C ja D), jotka esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 1.4.2019. Asia päätettiin jättää pöydälle ja seuraavassa kokouksessa 23.4.2019 päätettiin esittää kaupunginhallitukselle jatkosuunnittelun pohjaksi vaihtoehtoa C. Eteenpäin työstetty vaihtoehto C on kuvattu tässä kaavamuutosehdotuksessa.

3.4. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.4.1 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.

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset (Kv 18.6.2018)

Mm.:

- Maankäyttöä ja palveluverkkoa suunnitellaan kokonaisvaltaisesti.
- Rakentaminen painottuu keskuksiin, raideliikenteen yhteyteen ja olemassa olevaan infrastruktuuriin.
- Maaomaisuutta hallitaan järkevästi ja kustannustietoisesti.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Perustelemme yksittäiset hankkeet osana palveluverkkokokonaisuutta.
- Vahvistamme Vantaan identiteettiä laadukkaalla, kiinnostavalla ja rohkealla arkkitehtuurilla.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018 – 2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Viherrakenne luo hyvinvointia ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa
- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön

3.4.2 Muut tavoitteet

Kaavamuutosalueelle on tarkoitus rakentaa toimistorakennus, johon Vantaan kaupunki asettuu vuokralaiseksi. Vantaan kaupungin tavoitteena on saada käyttöönsä rakennus, johon keskitetään kaupungin työntekijöitä tällä hetkellä hajallaan Tikkurilassa olevista eri toimipisteistä.

Uuteen rakennukseen sijoittuisi noin 800 kaupungin työntekijää. Rakennuksen kivijalkaan on tarkoitus mahdollistaa liike- ja palvelutilan rakentaminen. Kaavaprosessissa tutkitaan myös mahdollisuutta sijoittaa tontille muita toimintoja, kuten asumista. Uuteen monitilatoimistoon sijoitetaan sisäkulkuyhteys kaupungintalolle.

Kaupunkisuunnittelun tavoitteena on saada korttelista kaupunkimainen, ympäristöönsä sopiva ekologinen rakennus, joka on arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen ja edistää elävän kaupunkikulttuurin syntymisen.

Hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus sekä hyvien kävely- ja pyöräilyreittien lisääminen ovat tärkeässä roolissa uudistettaessa Tikkurilan keskustaa.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Alle on kuvattu asemakaavaratkaisun prosessi vaiheittain. Ensimmäinen vaihe on kuvattu osana selostusta, jotta hankkeen kehitystä kohti asemakaavaluonnosvaihetta II olisi helpompi arvioida. Myös työn II-vaihe on kuvattu. Tämän jälkeen on työstetty asemakaavamuutosehdotusta vaihtoehto C:n pojalta kaupunkisuunnittelulautakunnan 23.4.2019 § 7 esittämän mukaisesti. Ehdotus on tarkemmin kuvattu seuraavassa kappaleessa 4 Asemakaavaehdotuksen kuvaus.

***

Kaupunkisuunnittelussa on tutkittu muutosalueen rakentamisen mitoitusta, kulkureittejä, kävelykeskustan sujuvoittamista sekä pysäköintiratkaisuja huomioiden naapuritonttien nykytila sekä käynnissä olevat erivaiheiset suunnitelmat.

Kielotien varsi on jo Tikkurilan kaavarunkovaiheessa (19.1.2015) merkitty kaupunkikuvallisesti vaativaksi alueeksi ja kävelykeskustan kehittämisen alueeksi. Samoin Kielotie on merkitty joukkoliikennepainotteiseksi bulevardiksi.

Keväällä 2017 kaupungin monitilatoimiston tontiksi tarkentui tontti osoitteessa Kielotie 13. Toimitilojen tarvitsemaksi rakennusoikeudeksi tarkentui 11 000 k-m^2.

Uudisrakennuksen koon ja korkeuden välistä suhdetta ympäröivään rakentamiseen nähden sekä varjostuksen vaikutuksia lähiympäristöön on tutkittu eri vaihtoehtoratkaisujen kautta.

Kaavamuutosluonnos, I VAIHE

Ensimmäistä lautakuntakäsittelyä varten tarkasteltiin useita eri vaihtoehtoja, jotka on kuvattu seuraavilla sivuilla.

Kaupunkitilallista tarkastelua



Vaihtoehto A, vaihe I

Toimitilana yksi rakennus, jossa kivijalassa liike- ja palvelutilaa, yläkerroksissa toimitilaa.

Kulku Lauri Lairalan aukiolta Tikkurilan keskuspuistoon käy monitilatoimiston sisäpihan tilasarjojen kautta.



Vaihtoehto B, vaihe I

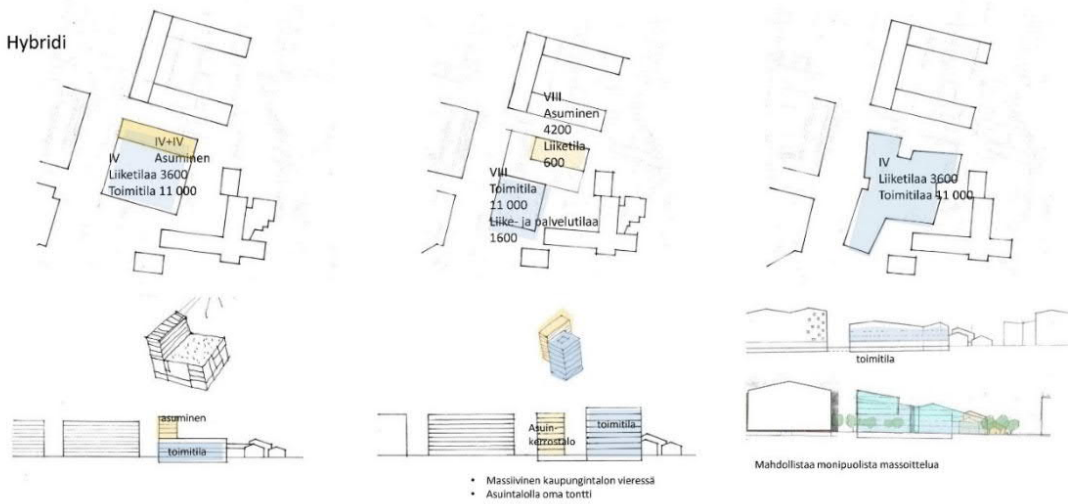
Toimitilana yksi rakennus, jossa kivijalassa liike- ja palvelutilaa, yläkerroksissa toimitilaa.

Kielotien varressa erillinen rakennus, jossa myös asumista.

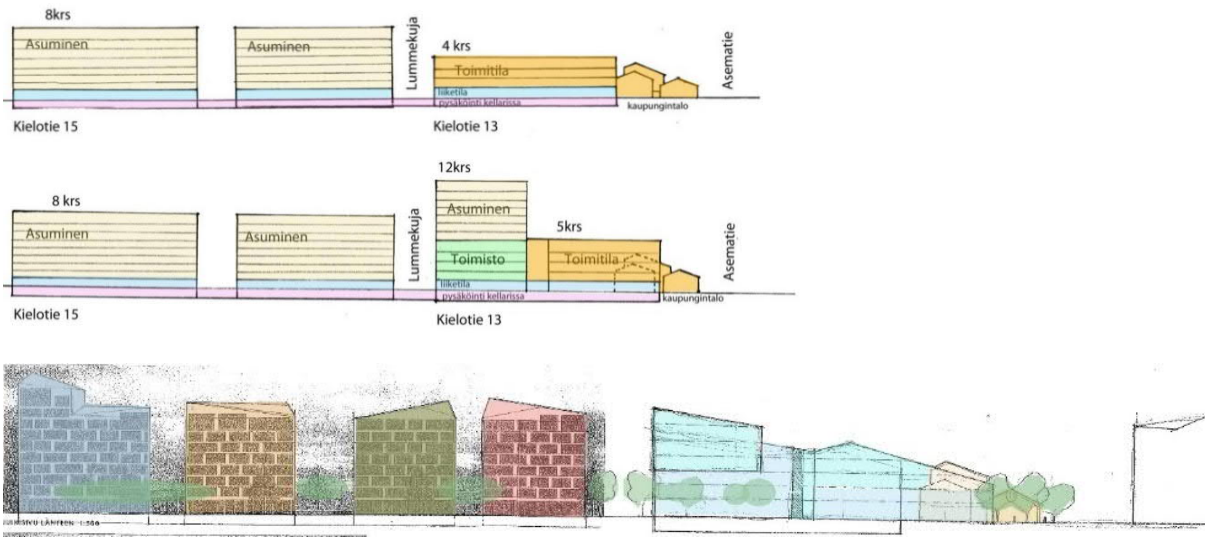
Kulku Lauri Lairalan aukiolta Tikkurilan keskuspuistoon käy monitilatoimiston sisäpihan tilasarjojen kautta.



Vaihtoehtotarkasteluissa tutkittiin eri kokoisten ja -korkuisten rakennusten sijoittumista tontille sekä niiden vaikutukset kaupunkirakenteelle sekä jalankulkuyhteyksille. Vaihe I



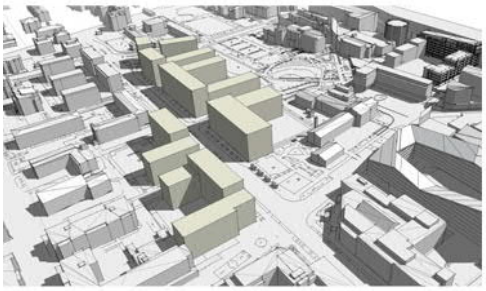
Luonnoksissa tutkittiin myös, miten eri muodoissaan tontille sijoittuva asuntorakentaminen toimii kaupunkirakenteessa. Vaihe I



Kielotie 15 Kielotie 13, taustalla K-galleria ja kaupungintalo

Rakentamisen korkeuden vaihtoehtoja tutkittiin suhteessa naapuritonttien ympäristöön. Samalla tutkittiin pysäköinnin sijoittumista alueelle. Korkeamman rakentamisen vaihtoehdoissa tontin vaatimat autopaikat eivät mahtuneet tontille. Korkeamman rakentamisen vaihtoehdoissa rakennukset varjostivat, varsinkin loppukesän iltoina, Kirjastopuistoa.

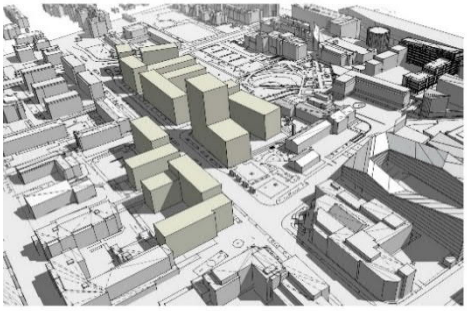
Alla eri vaihtoehtoja, vaihe I:



Kielotie 13 kohdalla kuusikerroksinen toimitilan massa.



Kielotie 13 kohdalla nelikerroksinen orgaaninen toimitilan massa.

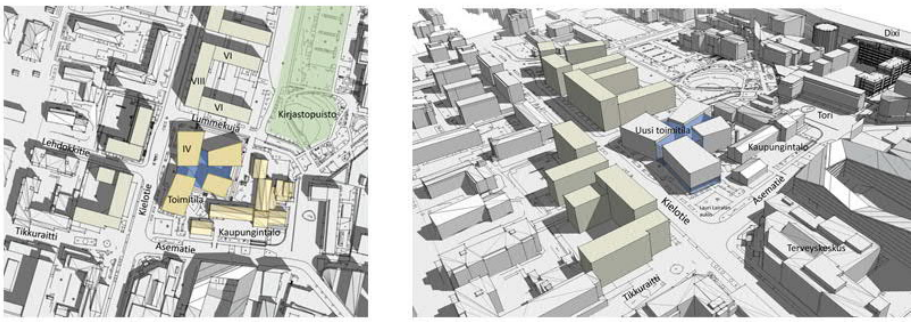


Kielotie 13 kohdalla toimitila sekä 16 krs asuintorni.



Kielotie 13 kohdalla toimitila sekä 24 krs asuintorni.

Osallistumistilaisuuksissa tarkemmassa tarkastelussa esiintyneet vaihtoehdot, vaihe I:
Osallistumistilaisuuksissa tarkasteltiin lähemmin kahta eri vaihtoehtoa, joissa ensimmäisessä vaihtoehdossa sijaitsee pääosin toimitila sekä kivijalkakerroksessa liike- ja palvelutila. Toinen vaihtoehto mahdollistaa toimitilan sekä kivijalkakerroksen liike- ja palvelutilojen lisäksi asumisen sijoittumisen tontille.



Vaihtoehto 1, vaihe I



Vaihtoehto 2, vaihe I

3.4.1 Ensimmäisen lautakuntakäsittelyn asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet, vaihe I

Kaavatyön valmistelun edetessä kaupunkisuunnittelu päätyi tutkimaan kolmea eri suunnitteluratkaisua kaavaluonnosvaihtoehdoiksi.

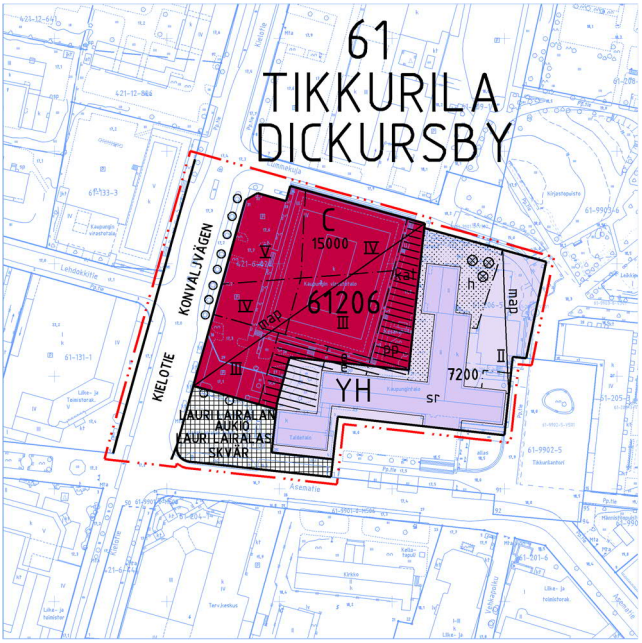
Vaihtoehto 1, vaihe I

Kaavaluonnos mahdollistaa uuden rakennuksen rakentamisen, jonka korkeus on kolmesta viiteen kerrosta. Rakennus on pohjoisosaltaan korkeampi ja rakennuskorkeus laskee kaupungintalon vieressä. Kaupungintalon ja uuden toimitilan välisessä ulkotilassa on kevyenliikenteen yhteys Kirjastopuiston ja Lauri Lairalan aukion välillä.

Rakennuksen kivijalkakerrokseen on mahdollista sijoittaa liike- ja palvelutiloja. Uudisrakennuksen itäosissa, kaupungintalon puolella, voi sijaita myös kaupungin toimitilaan liittyviä tiloja. Työskentelyolosuhteiltaan ratkaisu mahdollistaa monitilatoimistolle selkeät ja toimivat työtilat.







Vaihtoehto 1, vaihe I

VE1 e=2,2

Vaihtoehto 2, vaihe I

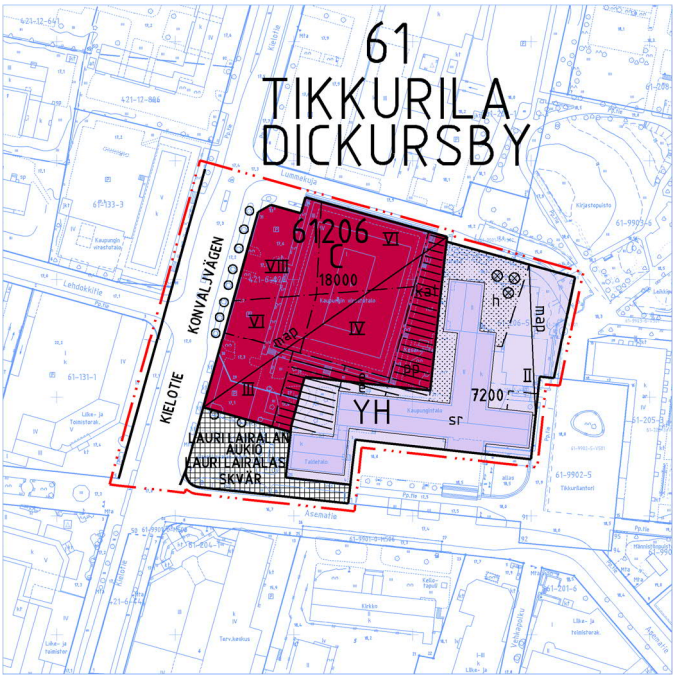
Kaavaluonnos mahdollistaa uuden rakennuksen rakentamisen, jonka korkeus on kolmesta kahdeksaan kerrokseen. Rakennus on pohjoisosaltaan korkeampi ja rakennuskorkeus laskee kohti kaupungintalon rakennusta. Kaupungintalon ja uuden toimitilan välisessä ulkotilassa on kevyenliikenteen yhteys Kirjastopuiston ja Lauri Lairalan aukion välillä.

Rakennuksen kivijalkakerrokseen on mahdollista sijoittaa liike- ja palvelutiloja. Uudisrakennuksen itäosissa, kaupungintalon puolella, voi sijaita myös kaupungin toimitilaan liittyviä tiloja.

Vaihtoehto mahdollistaa myös asuntojen sijoittumisen C-korttelialueelle eli ns. hybridirakennuksen rakentamisen.







Vaihtoehto 2, vaihe I

VE2 e=2,6

Vaihtoehto 3, vaihe I

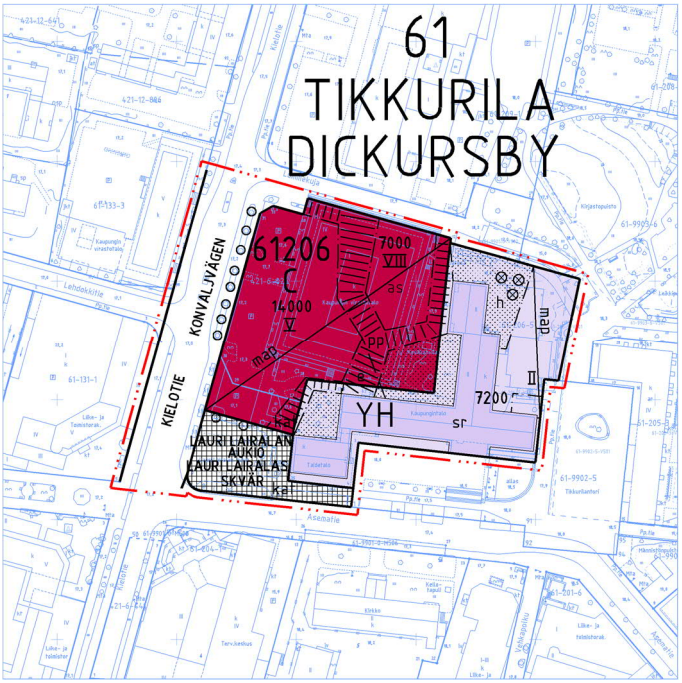
Kaavaluonnos mahdollistaa kahden erillisen rakennuksen rakentamisen. Kielotien varren rakennus on viisikerroksinen ja siinä sijaitsee kaupungin toimitilat sekä kivijalassa liike- ja palvelutiloja.

Lummekujan varressa sijaitsee kahdeksankerroksinen rakennus, joka mahdollistaa liike-palvelu ja toimistotiloja sekä asumisen sijoittumisen alueelle.

Kaupungintalon sekä uudisrakennusten välisessä ulkotilassa on kevyenliikenteen yhteys Kirjastopuiston ja Lauri Lairalan aukion välillä.







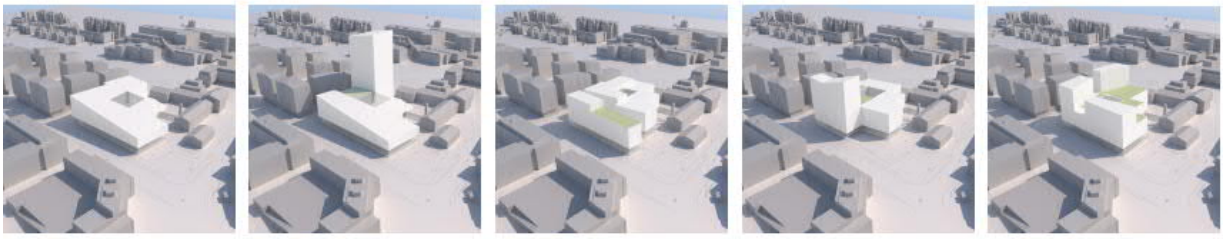
Vaihtoehto 3, vaihe I

VE3 e=3,0.

3.4.2 Asemakaavamuutosluonnos, II VAIHE

Kaavaluonnosvaiheen ensimmäisen lautakuntakäsittelyn 14.5.2018 jälkeen, kun hanke oli palautettu uudelleen valmisteluun (14.5.2018, § 15) tarkoituksena oli tarkastella hankkeeseen sopivan asumisen sovittamista alueen pohjoisreunalle ja työstä tilattiin taloudellisuus- ja toteutettavuusselvitys. Työn laati Rapal Oy yhdessä JKMM Arkkitehdit Oy:n, Calash Oy:n sekä Viator Oy:n kanssa. Tilatun työn yhteydessä tarkasteltiin vaihtoehtoja, joihin yhdistyi asuminen vaihtoehtoisin ratkaisuin, osin jo tehdyn asemakaavatyön pohjalta, sekä työn edistyessä kehittyen. Lisäksi tarkasteltiin vaihtoehto, jossa kaavamuutosalueelle oli sijoitettu vain toimitilaa sekä palvelu- ja liiketilaa.

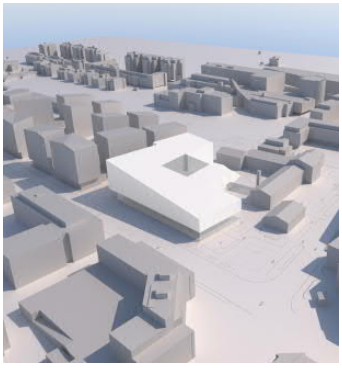
Vaihtoehtoisia ratkaisuja arvioitiin niin taloudellisten seikkojen, toteutettavuuden kuin kaupunkikuvan suhteen. Alle on kuvattu työn yhteydessä tarkastellut vaihtoehtoiset ratkaisut niiden toiminnallisuuden ja kaupunkikuvan osalta. Mallinnuskuvat on laatinut JKMM Arkkitehdit Oy.



Tarkastellut vaihtoehdot 1, 2, 3, 4 ja 5 vasemmalta oikealle, kaavamuutosluonnosvaihe II. Taloudellisuus- ja toteutettavuusarviointi, kuvat JKMM Arkkitehdit Oy/Harri Koski ja Samuli Miettinen.

Vaihtoehto 1, toimistorakennus sekä liike- ja palvelutilaa

Vaihtoehdossa 1, kaavaluonnoksessa D, tarkasteltiin ratkaisua, jossa toimitila sijoittuu 4-5 kerrokseen ja ensimmäinen kerros on liike- ja palvelutilaa. Se oli kehittynyt versio ensimmäisen vaiheen vaihtoehdosta 1. Ensimmäinen kerros muodosti julkisen, yhteisen palvelu- ja liiketilan, joka oli kaikkien käytettävissä. Toisesta neljänteen kerrokseen sijoittui kaupungin toimitila. Viidenteen kerrokseen oli mahdollista sijoittaa mm. teknisiä tiloja sekä liiketilaa. Korkeudeltaan rakennus vastasi 6-kerroksista asuinkerrostaloa. Pysäköintitilat sijoittuivat yhteen kellarikerrokseen. Huoltoliikenne rakennukseen kulki Lummekujan kautta. Jalankulun ja pyöräilyn yhteys kulki läpi sisäpihojen sarjan uuden monitilatoimiston ja nykyisen kaupungintalon välitse Lauri Lairalan aukiolta kohti Tikkurilan kirjastopuistoa. Kerroskorkeus nousi neljästä viiteen kaavamuutosalueen pohjoisosaa kohti. Matala osuus huomioi nykyisen kaupungintalon korkeuden alueen eteläreunassa. Ratkaisussa kaupungin toimitilat muodostivat yhdessä suvantokohdan muutoin korkeasti rakennetussa kaupunkitilassa. Matalat massat mahdollistivat valon ja auringonpaisteen pääsyn piha-alueille. Rakennuksen julkinen luonne korostui.



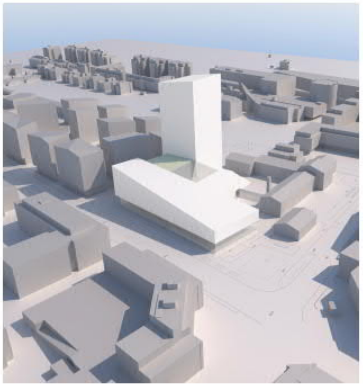
Kuva: Näkymä lounaasta. Kaavamuutosluonnosvaihe II. JKMM Arkkitehdit Oy/ Koski, Miettinen.

Avainlukuja taloudellisesta tarkastelusta:

VE 1/C Nettoinvestointi nykyhintatasossa toimitilan osalta oli 56,1 M€ (nykyhintataso).

Vaihtoehto 2, toimistorakennus, liike- ja palvelutilaa sekä asuintorni toimistotalon katolla koilliskulmassa

Vaihtoehdossa 2, kaavaluonnoksessa A, monitilatoimisto sai asuintornin harteilleen. Ratkaisu oli kehittynyt ensimmäisen kaavaluonnosvaiheen vaihtoehdosta 3. Koilliskulman torniosa oli dominantti, joka ympäristöään selkeästi korkeampana korosti asumista kaavamuutosalueella. Asuinkerrokset alkoivat viidennestä tai kuudennesta kerroksesta toimistotalon katolta ja nousivat 16 kerrokseen. Rakennus oli hybridi, jossa kyseeseen tulivat hallinnanjakosopimukset tai kolmiulotteinen kiinteistönmuodostus. Huoltoliikenne rakennukseen kulki Lummekujan kautta. Toimisto-, liike- ja palvelutilojen sekä asumisen pysäköinti oli järjestelty yhteen kellarikerrokseen. Jalankulun ja pyöräilyn yhteys kulki läpi sisäpihojen sarjan, uuden monitilatoimiston ja nykyisen kaupungintalon välistä, Lauri Lairalan aukiolta kohti Tikkurilan Kirjastopuistoa. Monitilatoimiston neljä kerrosta oli selvästi alisteinen korkealle asuinosalle. Monitoimitalo-osan mataluus alueen eteläreunalla otti huomioon kaupungintalon mittakaavan. Torniosa varjosti Tikkurilan Kirjastopuistoa ja Lummekujaa ja oli selvästi ympäristöään korkeampi, yksinäinen torni.



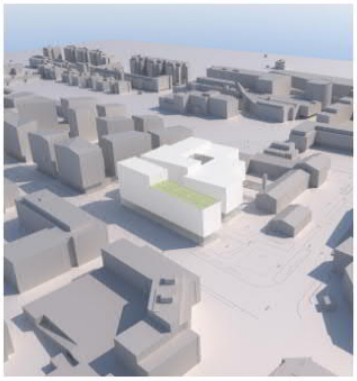
Kuva: Näkymä lounaasta. JKMM Arkkitehdit Oy/ Koski, Miettinen.

Avainlukuja taloudellisesta tarkastelusta:

VE 2/A Nettoinvestointi nykyhintatasossa toimitilan osalta oli 50,6 M€ (nykyhintataso).
- huomioitu asuntojen rakennusoikeuden myynti ja asuntojen osuus kellaripysäköinnistä

Vaihtoehto 3, 6-8 kerroksinen asuinkerrostalo Kielotien reunassa - toiminnallisuus ja kaupunkitila, lukuja

Vaihtoehdossa 3, josta ei tehty kaavaluonnosvaihtoehtoa, asuminen oli sijoitettu Kielotien varteen, erilliseen rakennukseen omalle tontilleen. Toimitila oli viidessä kerroksessa, josta ensimmäinen oli julkista liike- ja palvelutilaa. Kellarissa sijaitseva toimisto, liike- ja palvelutilan sekä asumisen pysäköinti tuli järjestellä hallinnanjakosopimuksin. Myös 3d-kiinteistönmuodostus oli mahdollinen ratkaisu. Huoltoliikenne rakennukseen kulki Lummekujan kautta. Jalankulun ja pyöräilyn yhteys kulkee läpi sisäpihojen sarjan, uuden monitilatoimiston ja nykyisen kaupungintalon välitse, Lauri Lairalan aukiolta kohti Tikkurilan Kirjastopuistoa. Toimistorakennukselle jäi tässä vaihtoehdossa ratkaisuista pienin maapinta-ala, minkä vuoksi toimitilan kerrosluku kasvoi yhdellä. Asuinrakennus, jossa oli kerroksia 5-8, sijoittui irralleen, mutta lähelle toimistotaloa ja Kielotien varteen, mikä teki sijainnista hieman ahtaan niin asumiselle kuin monitilatoimistolle.



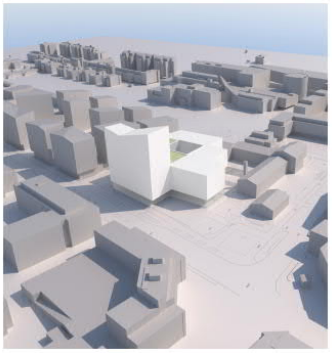
Avainlukuja taloudellisesta tarkastelusta:

VE 3 Nettoinvestointi nykyhintatasossa toimitilan osalta oli 44,1 M€ (nykyhintataso).
- huomioitu asuntojen rakennusoikeuden myynti ja asuntojen osuus kellaripysäköinnistä
- pienin toimisto-, liike- ja palvelutilan pinta-ala

Kuva: Näkymä lounaasta. Kaavamuutosluonnosvaihe II. JKMM Arkkitehdit Oy/ Koski, Miettinen.

Vaihtoehto 4, Toimistorakennus, liike- ja palvelutilaa sekä 12-krs:n asuintalo Kielotien reunassa

Vaihtoehdossa 4, kaavaluonnoksessa B, asuminen tuotiin Kielotien varteen ja rakennus oli kiinni monitilatoimiston länsijulkisivussa. Ratkaisu oli kehittynyt ensimmäisen luonnosvaiheen 2-vaihtoehdosta. Tämä mahdollisti suuremman kerrospinta-alan järjestämisen monitilatoimistolle, mutta säilytti asuinrakennukselle mahdollisuuden omaan tonttiin. Vaihtoehdon 2 tornitalo oli tässä ratkaisussa sijoitettu maan tasoon. Yhteensä kerroksia asuinkerrostalossa oli 12. Mittakaava sopeutui pohjoispuolen Kielotie 15:n korttelin korkeuteen; Lummetien ja Kielotien risteykseen on kaavamuutoksessa 002352 suunnitteilla saman korkuinen asuinrakennus. Yhdessä nämä kaksi 12-kerroksista, maltillista tornia, muodostivat osan Kielotien tulevaa keskustabulevardia reunustavaa julkisivua. Toimistorakennus oli viidessä kerroksessa. Sen mittakaava sopeutui maltillisesti lähiympäristöön. Pysäköinti oli järjestetty yhteisesti asumiselle, liike-, palvelu- ja monitilatoimiston tiloille yhteen kerrokseen kellariin. Huoltoliikenne rakennukseen kulki Lummekujan kautta. Jalankulun ja pyöräilyn yhteys kulki läpi sisäpihojen sarjan uuden monitilatoimiston ja nykyisen kaupungintalon välitse Lauri Lairalan aukiolta kohti Tikkurilan Kirjastopuistoa.



Avainlukuja taloudellisesta tarkastelusta:

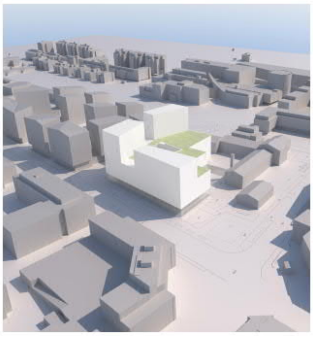
4/B Nettoinvestointi nykyhintatasossa toimitilan osalta oli 49,5 M€ (nykyhintataso).

- huomioitu asuntojen rakennusoikeuden myynti ja asuntojen osuus kellaripysäköinnistä

Kuva: Näkymä lounaasta. JKMM Arkkitehdit Oy/ Koski, Miettinen.

Vaihtoehto 5, toimistorakennus, liike- ja palvelutilaa sekä asumista toimitilan katolla länsi- ja pohjoisreunoilla

Vaihtoehto 5, kaavaluonnoksessa C, syntyi taloudellisuus- ja toteutettavuusselvityksessä tehdyn työn myötä ja päätettiin myöhemmin valita jatkosuunnittelun pohjaksi. Idea massoittelulle tuli JKMM:n arkkitehdeiltä. Ratkaisussa asuminen on käännetty vertikaaleista torniosista lappeelleen reunustamaan monitilatoimiston kattoa sen länsi- ja pohjoisreunoilla. Asuinkerroksia on tässä 4-5. Monitilatoimisto on neljässä kerroksessa. Rakennus on hybridi, joka edellyttää hallinnanjakosopimuksia ja/tai 3d-kiinteistönmuodostuksen. Yhteinen pysäköintilaitos on yhdessä kerroksessa maan alla. Ratkaisu on VAU-kohde, mikä tekee rakennuksesta persoonallisen yksilön kaupunkikuvassa. Mittakaava kasvaa pohjoiseen ja länteen. Huoltoliikenne kulkee Lummekujan kautta. Jalankulun ja pyöräilyn yhteys kulkee läpi sisäpihojen sarjan uuden monitilatoimiston ja nykyisen kaupungintalon välitse Lauri Lairalan aukiolta kohti Tikkurilan kirjastopuistoa.



Avainlukuja taloudellisesta tarkastelusta:

5/C Nettoinvestointi nykyhintatasossa toimitilan osalta on 51,7 M€ (nykyhintataso).

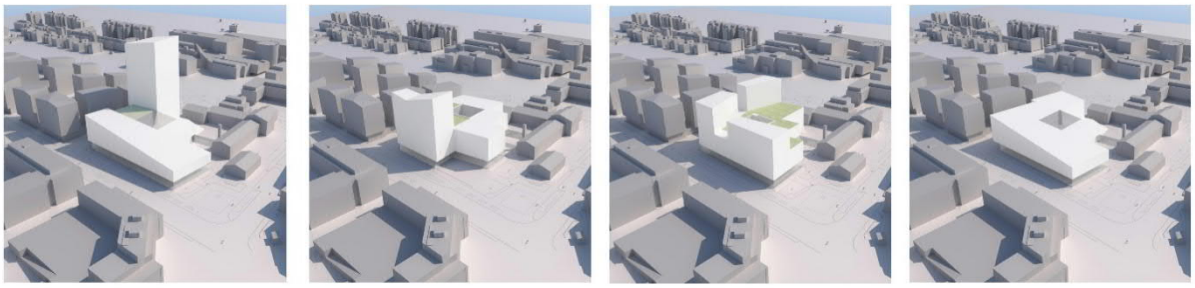
- huomioitu asuntojen rakennusoikeuden myynti ja asuntojen osuus kellaripysäköinnistä

Kuva: Näkymä lounaasta. JKMM Arkkitehdit Oy/ Koski, Miettinen.

3.4.3 Asemakaavaratkaisujen valinta ja perustelut, kaavaluonnosvaihe

Jatkokehittelyyn valittiin taloudellisuus- ja toteutettavuusselvityksessä tarkastellut ratkaisut 1,2,4 ja 5 (Tästä eteenpäin D, A, B ja C ja järjestys muutettu aakkosjärjestykseen).

Kuvat alla: Jatkoon valitut vaihtoehdot A, B, C ja D. Kuvat JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen



Taloudellisuus- ja toteutettavuusselvityksen vaihtoehto 3 jätettiin pois jatkotarkastelusta (kuva alla). Syynä tähän olivat seuraavat seikat: Sekä toimitilan, että asuinrakennukset erilliset tontit muodostuvat pieniksi. Toimitilan yhden kerroksen pinta-ala oli muita vaihtoehtoja selkeästi pienempi, mistä seurasi korkeampi kerrosluku (5) ja korkeampi massa. Asuinrakennuksen pihan toteuttaminen muodostui haasteeksi ja sen ikkunasuunnat päin toimitalon länsiseinää koettiin haastaviksi – etäisyys toimitilaan oli pieni ja toimitilarakennus varjosti asuntoja ja yksipuolisti itäsuunnan näkymät. Muut ratkaisut toteuttivat haettuja tekijöitä paremmin: mm. pienimittakaavaisuus Vantaan kaupungintalon suuntaan, suuri kerrospinta-ala monitilatoimiston tilasuunnittelun joustavuuden mahdollistamiseksi.



Kuva jatkotarkasteluista pois jätetystä vaihtoehdosta 3. Kuva JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen

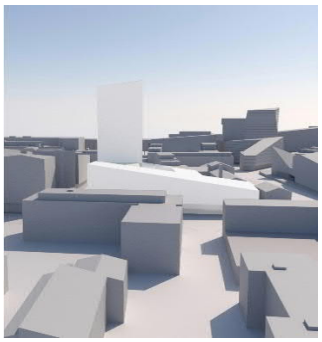
Jatkokehitetyille vaihtoehdoille A, B C ja D yhteistä oli kaupunkitilaan uutta luova sisäpihojen sarja kaupungintalon ja uuden toimitilan välissä. Toimitilan pienimittakaavainen, polveileva sisäpihan rytmitys otti huomioon vanhan kaupungintalon. Toimitila oli matalasta kerrosluvustaan (4-5) huolimatta korkeahko, 18-22 metriä, eli noin 6-7 kerroksisen asuinkerrostalon korkuinen. Pysäköinti sijoittui yhteen maanalaiseen kerrokseen. Kaikissa vaihtoehdoissa toimitilan pinta-ala oli noin 11 000 k-m^2. Asumisvaihtoehdoissa asumiselle oli kaavoitettu kaikissa vaihtoehdoissa 6 000 k-m2. Loppuosa rakennusoikeudesta oli liike-, palvelu- ja kiinteistön huoltotilaa.

Asumisen ratkaisut (A, B, C) korottavat rakennuskokonaisuuden korkeutta ja erottavat vaihtoehdot toisistaan. Vaihtoehdossa A tornimainen asuinkerrostalo toimitilan katolla koilliskulmassa muodosti dominantin, joka erottuu ympäristöstään selvästi, kerrosluku nousee 16:een. Mittakaavaltaan torniosa heijasti Dixin korkeaa mittakaavaa, mutta sijoittui etäälle siitä. Vaihtoehdossa B asuintorni tuotiin maan tasoon Kielotien varteen, kiinni toimitilaan. Se nousi 12 kerrokseen ja oli kokoluokaltaan A-vaihtoehdon tornia vastaava. Koska ratkaisussa asuinkerrostalo nousi katutasosta, se jäi kokonaisuutena A:n tornia matalammalle. Kielotien katujulkisivusta näkyivät asuminen, liike-, palvelu- ja toimitilat. Rakennukset oli mahdollista rakentaa omille tonteilleen. C-vaihtoehdossa, joka myöhemmin valittiin jatkosuunnittelun pohjaksi kaavaehdotukseen, tornimaiset asuinrakennusmassat on käännetty lappeelleen reunustamaan toimitilan kattoa sen pohjois- ja länsijulkisivuilla. Asuinkerrostasoja on 3-4 ja kerrosluvut siten 7-8. Asuinrakennusten piha on toimitalon katolla, kuten muissakin asuinvaihtoehdoissa. Kohde on esimerkki VAU-arkkitehtuurista,

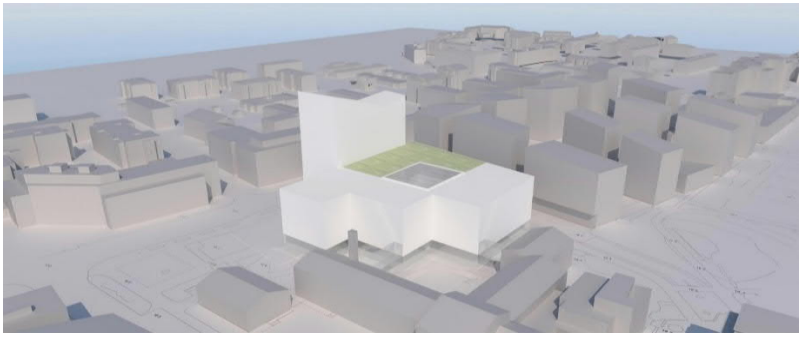
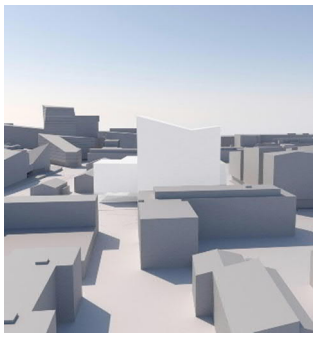
jossa uudenlainen elementti tuo kaupunkikuvaan sen mittakaavaan sopeutuvan ja toiminnallisesti monipuolisen yhdistelmän.

Vaihtoehto D oli puhdas, parhaimmalla mahdollisella tavalla toimiva julkinen rakennus, jossa liike- ja palvelutilan päälle sijoittui toimitilaa kolmeen kerrokseen. Mittakaava sopeutui ympäristöönsä ja muodosti julkisten rakennusten parin Vantaan kaupungintalon kanssa. Kaupunkirakenteeseen syntyi näin suvantokohta, joka alleviivasi Tikkurilan ydinkeskustan julkisen keskustan luonnetta.

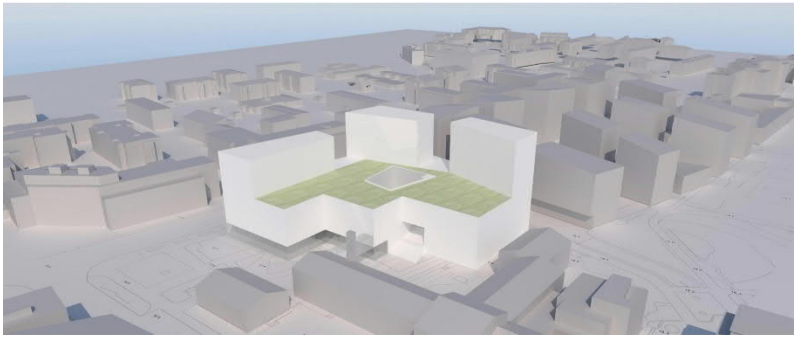
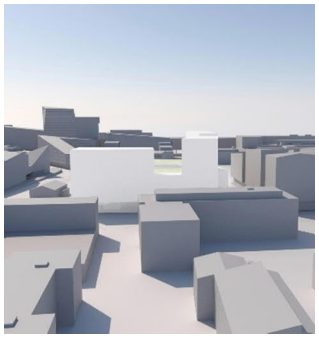
Alla on tiivis kuvallinen vertailu kaavaluonnosvaiheessa jatkoon valituista neljästä vaihtoehdoista ja sitä seuraavalla sivulla taulukko vaihtoehtojen kaupunkikuvallisista ja toiminnallisista ominaisuuksista. Kaavaehdotusvaiheeseen jatkoon valittiin vaihtoehto C.

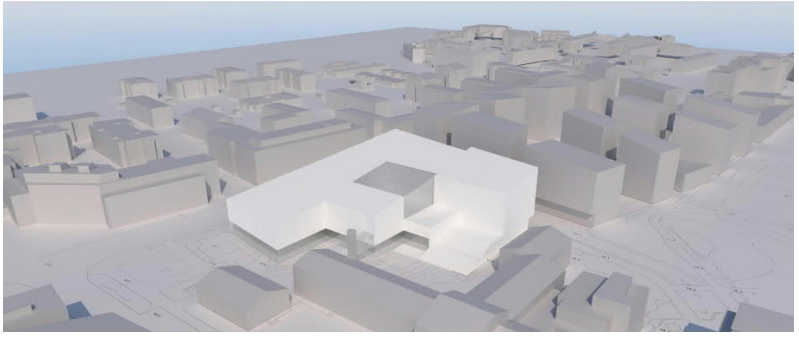
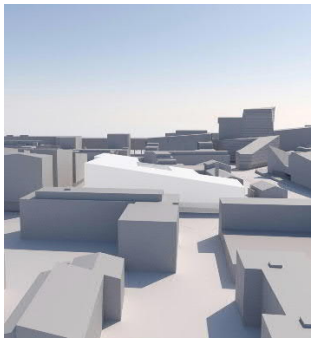
Vaihtoehto A kaakosta ja lännestä. Kuvat JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen

Vaihtoehto B kaakosta ja lännestä. Kuvat JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen

Vaihtoehto C kaakosta ja lännestä. Kuvat JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen

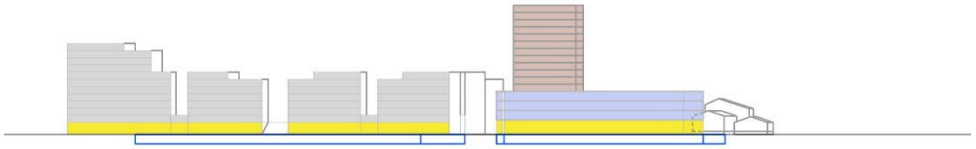



Vaihtoehto D kaakosta ja lännestä. Kuvat JKMM Arkkitehdit Oy / Koski, Miettinen

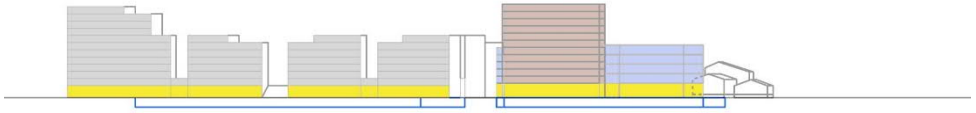
A Asuintorni toimitilan päällä koilliskulmassa + Sisäpihojen sarja ja pienimittakaavainen sisäpiha, ensimmäisen kerroksen liike- ja palvelutilat, pysäköinti kellarissa, yhteys Vantaan kaupungintaloon, huolto- ja ajoyhteys Lummekujalta + Kaupunkimainen katujulkisivu, Lummekujalla korkea aksentti + Syvä runko, valokatteinen aula ja kolme laajaa kerrosta, monitilatoimiston joustavuus toteutettavissa + Tuloja myytävistä asuinkerrosneliöistä, liike- ja palvelutiloja mahdollista myydä/vuokrata - Vastaa korkeimmasta osastaan noin 18-kerroksista kerrostaloa (54 metriä) - Korkeahko asuintorni yksinäinen dominantti alueella, varjostaa Kirjastopuistoa iltapäivällä/illalla - Syvä runko vähentää luonnonvalon määrää, asuinkerrostalon kohdalla rakenteelliset ja palotekniset vaatimukset - Asuinrakennusten kohdalla porras-, hissi ja runkorakenteet heikentävät toimistotilojen joustavuutta - Hallinnanjakosopimukset/3d-kiinteistö	B Asumista Kielotien varressa + Sisäpihojen sarja ja pienimittakaavainen sisäpiha, , ensimmäisen kerroksen liike- ja palvelutilat, pysäköinti kellarissa, yhteys Vantaan kaupungintaloon, huolto- ja ajoyhteys Lummekujalta + Asumisen ja toimiston yhdistävä katujulkisivu + 12-kerroksinen asuinkerrostalo muodostaa parin Kielotie 15 ja Lummetien risteyskohdan saman korkuiselle tornille ja on osa Kielotien kaupunkibulevardin tiivistymistä + Vastaa korkeimmillaan noin 13-kerroksista kerrostaloa (39 m) + Toimitilan kapeampi runkosyvyys, enemmän luonnonvaloa + Erillinen asuinrakennus halvempi toteuttaa, ei korkean rakentamisen haasteita + Tuloja myytävistä asuinkerrosneliöistä, liike- ja palvelutiloja mahdollista myydä/vuokrata - Toimitilan kerrosten ala pienempi, monitilatoimiston edut huonommin hyödynnettävissä - Pienempi kerrosala -> toimitilassa yksi kerros enemmän, vertikaaliyhteydet vievät suhteellisesti enemmän tilaa - Iso osa asuinnosta aukeaa vain Kielotien suuntaan - Pysäköinnin osalta hallinnanjakosopimukset
C Asumisen kruunu toimitilan päällä + Sisäpihojen sarja ja pienimittakaavainen sisäpiha, , ensimmäisen kerroksen liike- ja palvelutilat, pysäköinti kellarissa, yhteys Vantaan kaupungintaloon, huolto- ja ajoyhteys Lummekujalta + Kaupunkimainen katujulkisivu, VAU-kohde; uusi elementti kaupunkirakenteessa + Syvä runko, valokatteinen aula ja kolme laajaa kerrosta, monitilatoimiston joustavuus toteutettavissa + Vastaa korkeimmillaan noin 10-kerroksista kerrostaloa (30 m) + Tuloja myytävistä asuinkerrosneliöistä, liike- ja palvelutiloja mahdollista myydä/vuokrata - Asuinrakennusten kohdalla porras-, hissi ja runkorakenteet heikentävät toimistotilojen joustavuutta - Syvä runko vähentää luonnonvalon määrää - Hallinnanjakosopimukset/3d-kiinteistö	D Toimitila + Sisäpihojen sarja ja pienimittakaavainen sisäpiha, ensimmäisen kerroksen liike- ja palvelutilat, pysäköinti kellarissa, yhteys Vantaan kaupungintaloon, huolto- ja ajoyhteys Lummekujalta + Kaupunkimainen katujulkisivu + Vastaa korkeimmillaan noin 7-kerroksista kerrostaloa (22 m) + Syvä runko, valokatteinen aula ja kolme laajaa kerrosta, monitilatoimiston joustavuus toteutettavissa optimaalisesti + Tuloja vuorattavista/myytävistä liike- ja palvelutiloista - Ei myytävää asuinrakennusoikeutta - Syvä runko vähentää luonnonvalon määrää

Taulukko: Kaavamuutosluonnosvaiheessa jatkoon valittujen vaihtoehtojen vertailu, kaupunkikuva ja toiminnallisuus, A, B, C ja D. Lähde Kielotie 13:n taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi sekä kaupunkisuunnittelun oma arviointityö

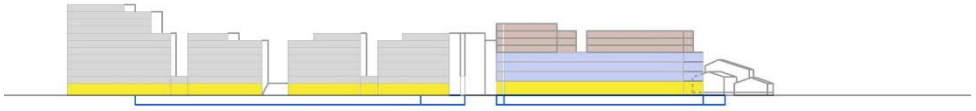
A



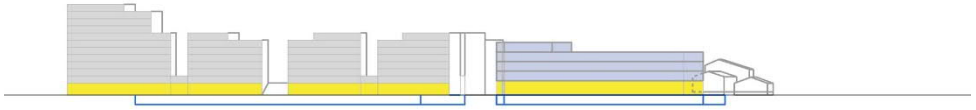
B



C



D



KIELOTIE 15 KIELOTIE 13 KAUPUNGINTALO

Alueleikkaukset vaihtoehdoista, A (16 krs torni), B (12 krs asuinkrstalo), C (talot katolla) ja D (toimitila)

Kielotie 13:n taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi - tiivistelmä selvityksen taloudellisen osan tuloksista kaavamuutosluonnosvaiheessa jatkokehittelyyn valituista vaihtoehdoista A, B, C ja D

Kaavatyön jatkuessa suunnitelmista teetettiin taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi, joka valmistui tammikuussa 2019. Selvityksen laati Rapal Oy, kumppaneinaan Calash Oy, Viator Oy ja JKMM Arkkitehdit Oy. Selvityksessä kartoitettiin kaupunkikuvan ja tulevan rakennuksen toiminnallisuuden lisäksi hankkeen taloudellisia ominaisuuksia sekä sen toteutettavuutta. Tämän kappaleen tiedot pohjautuvat arvioinnin tietoihin lukuun ottamatta muutamaa lisättyä huomiota.

Talouslukuja

Selvityksen toimitilan ja asuntojen toteutuneet kustannustiedot perustuvat n. 50:een Tarjoushintaindeksin seurantahankkeen toteutumatietoihin ja Vantaan tilahallinnan rakennustyyppien tilatietokantaan sekä asiantuntijakonsultoinnin näkemykseen tämänhetkisestä hintatasosta ja suhdannekehityksestä. Toimitilan arvioitu veroton kustannus (nykysuhdanne) on n. 3 000 €/brm^2, pysäköintikellarin n. 1 500 €/brm^2 verottomana. Alla kustannukset nykyhintatasossa/vaihtoehto. Kustannuksista on vähennetty asuntojen autopaikkakustannus (A, B, C) ja asuinrakennusoikeuden myynti on huomioitu:

Vaihtoehto A	Asuintorni toimitilan katolla kaakkoiskulmassa	50,6 M€
Vaihtoehto B	Asuinkerrostalo Kielotien varressa, 12 kerrosta	49,5 M€
Vaihtoehto C	VAU-kohde, reunustavat kerrostalot katolla	51,7 M€
Vaihtoehto D	Toimitila, liike- ja palvelutilaa, julkinen rakennus	56,1 M€

Vaihtoehtojen investointikustannukset eivät mainittavasti eroa toisistaan (nykytilanne 49,5-56,1 M€, suurin ero 6,6 M€). Luvut eivät voimakkaasti johda ratkaisun tekemiseen tästä näkökulmasta. [8]

Infrarakentamisen veroton investointikustannusarvio 5-10 M€, riippuen raitiotietunnelin rakentamisesta/katujen uusimisesta. Tunnelin rakentamisen ajankohta tulee selvittää ja mahdollinen Tikkuparkin sisäänajon siirto, mikäli Vantaan ratikka päätetään linjata Tikkurilan aseman ja Kirjastopuiston sekä Lummekujan ali Kielotielle. Joka tapauksessa toteutettavaksi tulee sisäpihasarja toimitilan ja Vantaan kaupungintalon välissä.

Asuntorakentamisen kustannusperusteinen keskimääräinen verollinen neliöhinta olisi 6 800 €/asm^2, tämä luku sisältää rakennusoikeuden ja asuntojen osuuden pysäköintitiloista. Selvityksen mukaan tämä jättäisi myyntikatevaraa noin 500 €/asm^2. Asuntorakentamisen korkea hinta selittyy pitkälti hintavalla pysäköintiratkaisulla. Asuntojen verollinen kustannusperusteinen neliöhinta €/ams^2:

A: 6 800 €/asm^2 B: 6 700 €/asm^2 C: 6 600 €/asm^2 D: ei asuntoja

Toteutettavuudesta

Selvityksen mukaan rakentaminen on jaettavissa urakoihin, mutta kokonaisurakka vaikuttaa toimivimmalta. Tällöin sama urakoitsija vastaisi pysäköintilaitoksen, liike-, palvelu- ja toimitilojen ja mahdollisten asuntojen rakentamisesta. Selvityksen mukaan tämä rajaa mahdollisten urakoitsijoiden määrää ja suuret rakennusliikkeet tulevat kyseeseen.

Rakentamisen haasteet löytyvät aikataulutuksesta, ja toiminnoiltaan erilaisten tilojen yhteensovittamisesta. Urakoitsijan kannalta hankkeen kannattavuus ja kiinnostavuus riippuu ratkaisun tehokkuudesta, ja erityisesti asuntojen toteutettavuutta ei tulisi kaavalla vaarantaa. Kohteen suuri koko ja sen sijainti kiinnostavat. Asumisen maksimointia pidetään taloudellisesta näkökulmasta hyvänä. Selvitys esittää mahdollisia ja kiinnostavia järjestelyitä kohteen toteutuksesta.

Kiinteistöt ovat jaettavissa 3d-kiinteistöiksi. Perinteisesti hybridihankkeita on toteutettu ja tilojen juridinen hallinnointi järjestetty hallinnanjakosopimuksin, mikä on myös mahdollista. Kun kaupunki kilpailuttaa hanketta, selvitys suosittelee, että yhteisjärjestelysopimuksen periaatteet sisällytettäisiin tarjouspyyntöön. [9]

[8] Vantaan Tikkurilan toimitila, Kielotie 13:n taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi 18.1.2019, Rapal Oy, Calash Oy, Viator Oy, JKMM Arkkitehdit Oy

[9] Vantaan Tikkurilan toimitila, Kielotie 13:n taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi 18.1.2019, Rapal Oy, Calash Oy, Viator Oy, JKMM Arkkitehdit Oy

Alla taulukko, jonka sisältö on suoraan lainattu selvityksestä, rakennuttamisen/rakentamisen näkökulma:

A Asuintorni toimitilan päällä ”+ edullisin vaihtoehto toimistoille (asuntorakennusoikeuden myyntitulot voidaan maksimoida) + edullisimmat autopaikat (suuri pysäköintikellari ja asuntorakentaminen kattaa osan kellarin rakentamiskustannuksista) + kiinteistö voidaan muodostaa kolmiulotteisesti uuden lain mukaisesti - vähän tarjoajia kokonaisurakan koosta ja monimutkaisuudesta johtuen (vain suurimmat rakennusyritykset) - juridisesti monimutkainen rakenne (kolmiulotteisista kiinteistöistä ei vielä kokemuksia)”	B Asumista Kielotien varressa ”+ edullinen vaihtoehto toimistoille (asuntorakennusoikeuden myyntitulot) + melko edulliset autopaikat (keskisuuri pysäköintikellari ja kellarin rakentamisen kustannuksista vastaa osittain asuntorakentaminen) + kiinteistö voidaan muodostaa kolmiulotteisesti uuden lain mukaisesti - tontin pienuudesta johtuen asuntoja ei voida rakentaa kokonaan erilleen toimistoista (yhteistä kellaritilaa) joten kyseessä on myös hybridirakennus - vähän tarjoajia kokonaisurakan koosta ja monimutkaisuudesta johtuen (vain suurimmat rakennusyritykset) - asuntorakentamisen edellyttämän pihan järjestäminen voi olla haaste - juridisesti monimutkainen rakenne (kolmiulotteisista kiinteistöistä ei vielä kokemuksia)”
C Asumisen kruunu toimitilan päällä ”+ edullisin vaihtoehto toimistoille (asuntorakennusoikeuden myyntitulot voidaan maksimoida) + edullisimmat autopaikat (suuri pysäköintikellari ja asuntorakentaminen kattaa osan kellarin rakentamiskustannuksista) + kiinteistö voidaan muodostaa kolmiulotteisesti uuden lain mukaisesti - vähän tarjoajia kokonaisurakan koosta ja monimutkaisuudesta johtuen (vain suurimmat rakennusyritykset) - juridisesti monimutkainen rakenne (kolmiulotteisista kiinteistöistä ei kokemuksia)”	D Toimitila ”+ selkeästi rajattu rakennusprojekti, jonka kilpailuttaminen yksinkertaista. Urakointimalli voidaan valita suhdannetilanteen mukaan esim. kiinteä kokonaishinta tai projektinjohtourakka. - kallein vaihtoehto toimistoille (ei myyntituloja tontin rakennusoikeudesta) - kalleimmat autopaikat (pieni pysäköintikellari, ei kustannusten jakajaa)”

+/- Lähde: Vantaan Tikkurilan toimitila, Kielotie 13:n taloudellisuus ja toteutettavuusarviointi 18.1.2019, Rapal Oy, Calash Oy, Viator Oy, JKMM Arkkitehdit Oy

3.4.4 Asemakaavamuutosehdotus, III VAIHE, VISIO

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti 23.4.2019 jatkosuunnittelun pohjaksi vaihtoehtoa C, jonka kaupunginhallitus päätti 29.4.2019. Kaavamuutosehdotusta on työstetty valitun vaihtoehdon pohjalta. Seuraavaksi, osana vaihetta III on kuvattu visio, joka rakennuskokonaisuudesta työn aikana on muodostunut. Sitä on mahdollista hyödyntää suunnittelussa apuna. Kaavaehdotus kuvataan tarkemmin seuraavassa luvussa ”4. Asemakaavaehdotuksen kuvaus”.

Visio toimitalo-, liike- ja palvelu- sekä asuinrakennus -kokonaisuudesta (Vaihe III)

Kaavamuutosluonnosta on kehitetty kohti ehdotusvaihetta. Kaavamääräyksiä on lisätty ja tarkennettu.

Seuraavissa kappaleissa on kuvattu kaupunkisuunnittelun visio, joka on syntynyt vuorovaikutuksen, taloudellisuus- ja toteutettavuusselvityksen sekä kaupungin eri suunnittelijoiden työn tuloksena. Se on koonti toivotusta lopputuloksesta. Visiota voi hyödyntää rakennussuunnitteluvaiheessa. Visio tukee kaavaehdotuksen kaavamääräyksiä, osin ehdottaa niitä tarkempia valintoja ja kysyy kysymyksiä, jotka jatkosuunnittelussa tulee ratkaista.

3.4.5 Visio

Ilmastonmuutos ja energia

Vantaan kaupunki on hiilineutraali vuonna 2030. Kasvihuonepäästöjä on vähennettävä merkittävästi, 80% vuoteen 1990 verrattuna. Jäljelle jäävät päästöt tulee esimerkiksi kompensoida.[10] Kaupunginvaltuustossa 18.6.2018 hyväksytty resurssiviisauden tiekartta konkretisoi valtuustokauden strategiaa 2018-2021. Tiekartan keskeisiä tavoitteita, jotka soveltuvat uuden toimitalon suunnitteluun, ovat mm. kaupunkirakenteen sekoittuminen ja kestävä täydentyminen, resurssitehokkaiden ja luonnonmukaisten ratkaisujen edistäminen ja uusiutuvan energian käyttöön ohjaaminen.[11]

Päätökset, joita nyt tehdään, ovat niitä, joilla kohti ilmastotavoitteita päästään. Uusi toimitalo liike- ja palvelu- sekä asuinkerroksineen on kohde, jossa ilmastonmuutoksen vaikutukset tulee ottaa huomioon. Kaupungin tulee toimia esimerkkinä omien strategioidensa toteuttajana. Kaavaehdotuksessa on määrätty, että rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää, energiatehokasta, mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto uuden toimitalon tontilla sekä osoittaa pyrkimykset hiilineutraaliuteen. Kaavan aluekokonaisuuden tulee täyttää vihertehokkuusvaatimus 0,8. Ratkaisut, joilla tavoitteisiin päästään, ovat rakennussuunnitteluvaiheen kysymyksiä. Kaavassa ei ole haluttu rajata tekijöitä, jotta suunnitteluvaiheessa olisi käytössä laaja valikoima keinoja asian edistämiseen.

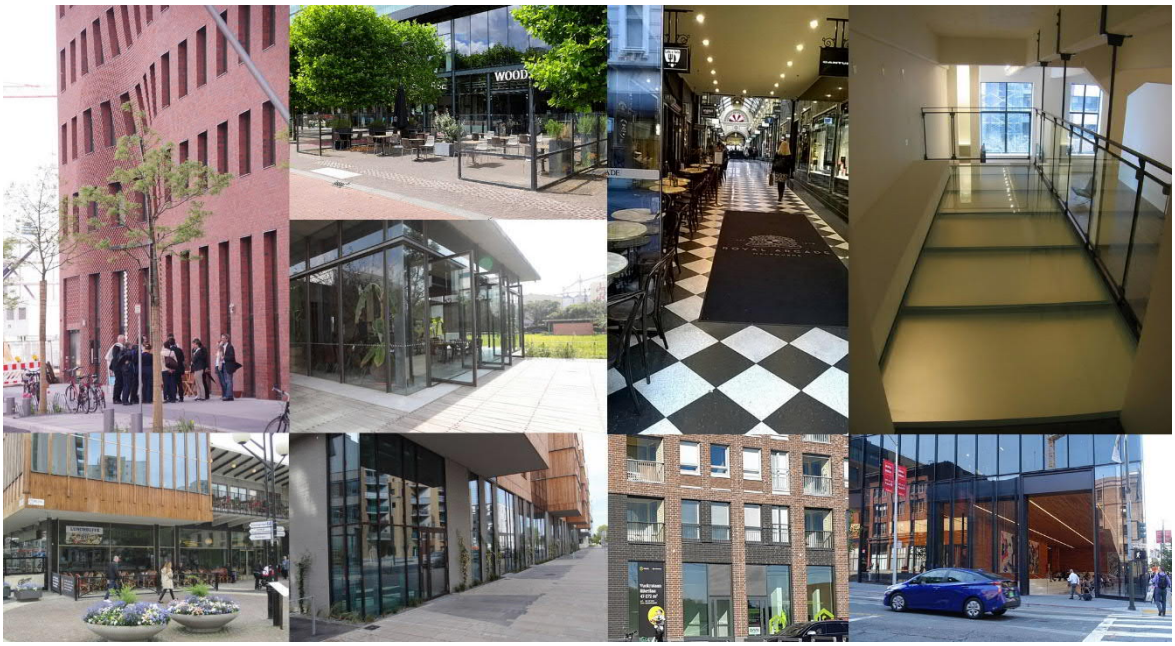
Rakennuskokonaisuus, liike- ja palvelutilaa, toimistotilaa ja asumista

Rakennus on hybridi, sieltä löytyvät palvelu- ja liiketilat, kaupungin toimitilat sekä asumista. Kaikkea tätä palvelee kellarikerroksen pysäköintilaitos. Tavoitteena on kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtonisesti korkealaatuinen ja toimiva kokonaisuus.

Uudisrakennuksen ensimmäinen kerros on liike- ja palvelutilojen kerros. Tämän koko rakennuksen kivijalkakerroksen tulee viestiä kaupunkikulttuurista ja antaa lupaus rakennuksen sisältä löytyvistä toiminnoista. Se tulee suunnitella erityiseksi, selvästi erottuvaksi, avoimeksi ja toiminnalliseksi. Kuusi metriä korkea liike- ja palvelujalusta on huokoinen ja kommunikoi ympäristönsä kanssa. Korkeus mahdollistaa parvitilojen rakentamisen. Tämä luo intiimejä tiloja, joista ohikulkijoita on hauska seurata.

[10] Hiilineutraali Vantaa 2030, Selvitys tarvittavista lisätoimenpiteistä

[11] Resurssiviisauden tiekartta, 18.6.2019



Referenssikuvat liike- ja palvelutiloihin ja kivijalkakerrokseen:
1 *"DSC07170"* by *acme london* is licensed under *CC BY-NC 2.0* / https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0
2 *"FUJI0177" by Dutch Simba is licensed under CC BY-NC-ND 2.0* / https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0
3 *"IMG_1875 - 2009-1025 山水米有機稻場" by 準建築人手札網站 Forgemind ArchiMedia is licensed under CC BY 2.0* / https://creativecommons.org/licenses/by/2.0
4*"IMG-20170801-WA0004" by alco9 is licensed under CC BY-NC-SA 2.0* / https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0
5 *"View of glass mezzanine from above" by Caliper Studio is licensed under CC BY-NC-SA 2.0*
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0
6 Kuva Tukholmasta, kuva Vantaan kaupunkisuunnittelu, Ritva Kotilainen
7 Kuva Rotterdamista, kuva Vantaan kaupunkisuunnittelu, Seppo Niva
8 Kuva Kivistöstä, Keimolantie 9, kuva Vantaan rakennusvalvonta, Matti Kärki
9 Kuva toimistotalo San Franciscossa, kuva Vantaan rakennusvalvonta, Matti Kärki

Kävelijän näkökulmasta kivijalkakerros on aktiivinen, sen tilat näkyvät ulos kadulle, jopa tekstin myytävän tuotteen kyljestä voi nähdä ikkunan läpi. Kerros on avoin yleisölle ja sen tilat avautuvat niin ulos kuin sisäisille kulkuväylille. Lauri Lairalan aukiolle rajautuu kahvilaravintola terasseineen.

Pihan puoli uudisrakennuksen ja kaupungintalon välissä on kävely- ja pyöräilyreitin sekä piha-toimintojen vyöhykettä, jolle ensimmäisen kerroksen liiketilat voivat avautua. Pihapuolen julkisivu suunnitellaan polveilevaksi, pihataskuja synnyttäväksi kokonaisuudeksi. Katu- ja pihatasosta järjestetään käynti rakennuksen eri osiin. Ratkaistava on, missä ovat sopivat sisäänkäyntien paikat ja niiden tarvitsema tila. Minkälaiset luonteet eri tilojen sisäänkäynneillä on?

Ensimmäisen kerroksen päällä on kolme toimistokerrosta, joihin on oma sisäänkäyntinsä. Toimitiloissa työskentelevät Vantaan kaupungin työntekijät. Toimistotilat kiertyvät valokatteisen aulan ympärille. Valoa syvään toimistorunkoon tuova avoin lasikatteinen tila jatkuu ensimmäiseen toimistokerrokseen asti, johon syntyy valoisa sisäinen toriaukio. Työntekijöitä ilahduttaa myös neljännen kerroksen terassi, josta on näkymät vanhalle kaupungintalolle.



Referenssikuvat toimistotiloihin:
1 Turun pääkirjaston sisäänkäynti, JKMM Arkkitehdit, kuva Vantaan kaupunkisuunnittelu, Seppo Niva
2 Valokatteinen aulatila, kuva Vantaan kaupunkisuunnittelu, Seppo Niva
3 Atrium-katto, *"The Atrium"* by *bgottsab* is licensed under *CC BY-NC 2.0* / https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0

Liike- ja palvelu- sekä toimistotilakerrosten päällä sijaitsee asumista. Asuminen kiertää toimistotilojen kattoa sen pohjois- ja länsisivuilla. Asuminen sijoittuu kolmeen laadukkaaseen kerrostaloon. Kaksi niistä on kolmikerroksisia, yksi nelikerroksinen. Rakennusten välit tuovat valoa ja aurinkoa kattopihalle. Asuntojen sijainti on poikkeuksellinen: Tikkurilan ydinkeskusta, kattotaso. Näkymät ja puoliyksityinen kattopiha tulee täysimääräisesti hyödyntää. Ensimmäisen kerroksen asunnoille on mahdollista suunnitella omat kattopihat tai terassit. Ylimpiin kerroksiin on mahdollista rakentaa asukkaiden yhteisiä tiloja, esimerkiksi saunaosasto terasseineen. Mietittävä on myös asuinosan arkkitehtoninen luonne – sopeutuuko se osaksi muun rakennuksen muoto- ja materiaalimaailmaa vai erottuuko se siitä selvästi?



Referenssikuvat kattokerrokseen ja asumiseen:
1 *"IMG_5123.JPG"* by *dogwood*designer* is licensed under *CC BY-NC-SA 2.0*
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/
2 Aurinkopaneelit, kuva dreamstime / CC-commons
3 *"Roof Garden"* by *Ganders* is licensed under *CC BY-NC 2.0* / https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0
4 Kuva Brysselistä, sisäpiha sijaitsee pysäköinnin päällä, kuva Vantaan kaupunkisuunnittelu, Terhi Kuusisto

Katto ja kulkuyhteydet

Toimitalon katolla viidennen kerroksen tasolla sijaitsee asuntojen oleskelu- ja leikkipiha. Muu osa katosta on viherkattoa, jolla kasvaa keto- ja niittykasvillisuutta. Viherkatto osallistuu hulevesien viivyttämiseen ja kattoa hyödynnetään uusiutuvan energia keräämisessä. Uusiutuvan energia vaihtoehtojen punnitsemisen jälkeen katolle on asennettu aurinkopaneeleita, jotka tuottavat osan rakennuksen tarvitsemasta energiasta. Kaiteen paikka katolla on tarkoin mietittävä – rajaako se vain asuinrakennusten pihatiloja vai koko kattoa viherkattoineen? Iso kysymys on myös katon huolto – miten talvinen lumi poistetaan, voiko sen varastoida katolle, miten mitoitetaan rakenteet?

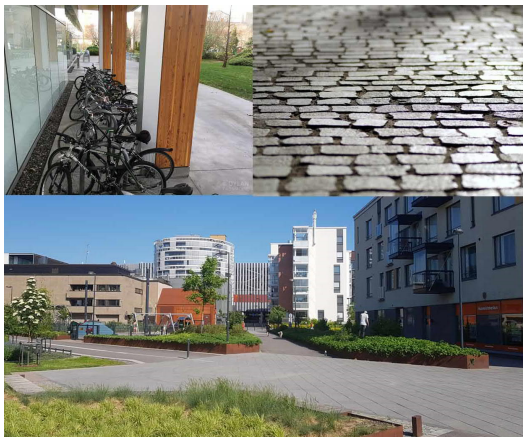
Yhdessä paloturvallisuuteen liittyvien poistumisratkaisujen kanssa on mietittävä, miten rakennuskompleksin eri osien väliset yhteydet ratkaistaan. Kaikkiin tiloihin on sujuvat hissiyhteydet pysäköintikerroksesta, joka sijaitsee yhdessä kerroksessa maan alla. On pyrittävä siihen, että toimisto- ja asuintiloista pääsee myös sisäkautta ensimmäisen kerroksen liike- ja palvelutiloihin, kuten myös pysäköintiin. Kulkuyhteydet erityisesti asumiseen liittyen vaikuttavat siihen, miten asukkaat kohtaavat toisiaan ja siihen, onko kattopiha aktiivinen paikka. Kulku kattopihan kautta porrashuoneisiin toisi elämää katolle – toisaalta asukkaat voisivat arvostaa suoraa hissiyhteyttä omasta porrashuoneesta pysäköintikellariin. Asumisen yhteydet tulee tarkoin suunnitella. Kaavamääräyksen mukaan yhteydet tulee ratkaista kokonaisuutena.

Paloturvallisuus ja poistuminen

Poistumistiet on suunniteltava kokonaisuutena. Vaihtoehtoina ovat tuplaporraskäytävät poistumiseen, pelastustie ja nostopaikat tai automaattiset sammutusjärjestelmät sekä näiden yhdistelmät. Valinta tulee tehdä siten, että kaupunkikuva ei kärsi. Rakennusten välinen mahdollinen sisäsiltayhteys tulee rakentaa siten, että ambulanssi mahtuu ajamaan sen alta. Siltayhteyden alituskorkeus on vähintään 3 metriä. Mahdolliset nostopaikat Lummekujalla tulee suunnitella siten, ettei niiden reuna tule kuutta metriä lähemmäksi rakennuksen seinää.

Piha uuden toimitalon ja kaupungintalon välissä

Uudisrakennuksen ja kaupungintalon välinen ulkotilasarja muodostuu Lauri Lairalan aukion ja Kirjastopuiston välille. Uudisrakennuksen ensimmäisen kerroksen liiketilat avautuvat Lauri Lairalan aukion ja Kirjastopuiston väliseen ulkotilaan. Piha-alueen terasseja kansoittavat kesäiset nautiskelijat. Sisäpihan yhteyteen on mahdollista suunnitella auditoriomainen ulkoporras, jota voi hyödyntää myös tapahtumiin. Kulkureitti on vehreä katumainen tila. Keväisin kukkivat puut ihastuttavat ohikulkijoita. Kujanne on osa hulevesien viivytystä.



Referenssikuvat toimitalon ja kaupungintalon väliselle piha-alueelle:
1 "IMG_2545" by Dylan Passmore is licensed under CC BY-NC 2.0 https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0
2 Kuva puoliläpäisevästä kiveyksestä, kuva dreamstime / CC-commons
3 Kuva Tikkurilan Kirjastopuiston ympäristöstä, kuva Vantaan kaupunkisuunnittelu, Terhi Kuusisto

Pysäköinti ja yhteydet

Pysäköinti sijaitsee maan alla yhdessä kerroksessa. Kulku sinne järjestetään Kielotieltä Lummekujan kautta. Pysäköintikerroksesta on hissillä sisäyhteydet liike- ja palvelutiloihin ja toimistotiloihin. Yhteydet asuinkerroksiin tulee erikseen suunnitella. Järjestetäänkö yhteydet katutilasta, sisältä liike- ja palvelutilasta, niistä molemmista? Onko yhteys asuntoihin kattopihan kautta vai suoraan katutasosta? Autopaikkojen lisäksi tulee miettiä pyöräpysäköinti, paikoista puolet tulee olla helposti käytettävissä.

Pysäköintikerroksen kautta on järjestetty maanalainen yhteysmahdollisuus Tikkuparkkiin, mikäli Vantaan ratikka päätetään toteuttaa Lummekujan alitse. Tällöin Tikkuparkin yhteyttä tulee siirtää etelämmäksi, pois ratikkareitin kohdalta. Lummekujalle tulee sijoittaa kymmenen nopean asioinnin pysäköimispaikkaa, jotka palvelevat Kielotie 13:a sekä muuta keskustarakennetta.

4. ASEMAKAAVAEHDOTUKSEN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla muutetaan nykyisen pääosin Vantaan kaupungin virastotalona toimivan tontin käyttötarkoitus vastaamaan uuden monitilatoimiston tarpeita. Toimistotilan lisäksi tontille on osoitettu liike- ja palvelutilaa sekä asumista toimistotilojen katolle.

Korttelin osa muuttuu liike- ja asuinrakennusten korttelialueesta AL keskustatoimintojen korttelialueeksi C, mikä mahdollistaa tontille monipuolisen keskustakorttelin rakentumisen sekä ajantasakaavaa suuremman rakennusoikeuden. Ratkaisu mahdollistaa tällä hetkellä kaupungin eripuolille sijoittuvien toimitilojen yhdistymistä niin, että suuri osa kaupungin työntekijöistä, 800 henkilöä, mahtuvat työskentelemään samaan rakennukseen.

4.1.1 Mitoitus

Lähtötilanteen pinta-alat:

Kielotie 13, 92-61-206-3	0,63 ha
Asematie 7, 92-61-206-5	0,60 ha
Lauri Lairalan aukio	0,20 ha

Kaavahankkeen mukaiset uudet pinta-alat:

C, Keskustatoimintojen korttelialue	0,62 ha
YH, Hallinto- ja virastorakennusten korttelialue	0.6 ha
Lauri Lairalan aukio	0,14 ha

Lummekujan ja Kielotien katualueet kasvavat	0,015 ha + 0,047 ha

C-alueen, eli toimitilatontin, tonttitehokkuus	3,38 (21 000 k-m^2/6221,5 m^2)

Muutos mahdollistaa Kielotie 13:ssa sijaitsevan virastotalon rakennuksen purkamisen ja korttelin rakentamisen uudeksi keskustakortteliksi, jossa sijaitsevat kaupungin uudet toimitilat. Kortteliin sijoittuu uusien toimistotilojen lisäksi liike- ja palvelutilaa sekä asumista. Käyttötarkoitus muuttuu keskustatoimintojen korttelialueeksi, C. Yhteenlaskettu rakennusoikeus on 21 000 kerrosneliömetriä, josta toimitilan osuus on noin 11 000 kerrosneliömetriä. Asumiselle on osoitettu 6 000 kerrosneliömetriä.

Pysäköinti, autot ja polkupyörät:

Toimistot	1 autopaikka/ 160 k-m^2
Myymälä- ja palvelutilat	1 ap/ 150 k-m^2
Asunnot	1 ap/ 130 k-m^2

Asuntojen vieraspaikat 1/ 1 500 k-m2, asuntojen huolto 1/ 5 000 k-m2. Erillisen laskelman perusteella voi saada 10%:n vähennyksen ja mikäli asuntojen pysäköintipaikat toteutetaan nimeämättöminä, saa niiden perusmitoituksesta 15%:n vähennyksen.

Liikkumisesteisille mitoitetut paikat sisältyvät perusmitoitukseen, joista:

Toimistot	2 autopaikkaa on mitoitettava liikkumisesteisille
Liike- ja palvelutilat	2 autopaikkaa on mitoitettava liikkumisesteisille
Asunnot	3 autopaikkaa on mitoitettava liikkumisesteisille

Pyöräpaikkoja:	
Toimistot	1 polkupyöräpaikka/ 50 k-m^2
Myymälä- ja palvelutilat	1 pp/ 50 k-m^2
Asunnot	2 pp/ asunto

Kaavan ulkopuolella on jatkosuunnittelussa huomioitava seuraavat seikat:

Lummekujalle on sijoitettava kymmenen nopean asioinnin pysäköintipaikkaa, joista kaksi tulee mitoittaa liikkumisesteisille. Nämä paikat ovat kaavan vaatimien pysäköintipaikkojen lisäksi. Lisäksi tulee huomioida, että Lummekujalle sijoittuvien pelastusajoneuvojen nostopaikkojen reunat eivät saa tulla 6 metriä lähemmäksi rakennuksen seinää.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavamuutosehdotus mahdollistaa Tikkurilan ydinkeskustan tiivistymisen ja mahdollistaa kaupunkimaisen korttelin muodostumisen, joka on arkkitehtuuriltaan, ulkotiloiltaan sekä toiminnoiltaan kaupunkikeskustan hengen mukainen.

Kevyen liikenteen kulkureitti Asematien (tuleva Tikkuraitin jatke) ja Kirjastopuiston välille toimitilan ja kaupungintalon välistä lisää mielenkiintoisten reittien valikoimaa keskustassa. Yhteys on tarkoitus suunnitella viihtyisänä sisäpihojen sarjana, jossa on myös istutuksia.

Rakentamisen laadun ja arkkitehtuurin ilme tarkentuvat kaavaehdotusvaiheessa. Rakennusala on väljä, mikä mahdollistaa monenlaiset ratkaisut rakennussuunnitteluvaiheessa. Erityisesti sisäpihajulkisivun suunnitteluratkaisu on haluttu jättää vapaaksi.

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

C, keskustatoimintojen korttelialueet

Kaavamuutosalueen toimitilalle varattu alueen osa on varattu keskustatoimintojen korttelialueeksi C. Merkintä mahdollistaa parhaiten korttelin eri toiminnoista, liike-, palvelu- ja toimitiloista, koostuvan rakennuksen. Toimitila ja sen ensimmäinen kerros, johon sijoittuu liike- ja palvelutilaa, sijoittuvat 4 kerrokseen. Asumisen kerrosluvut vaihtelevat 5:stä 8:aan. Rakennusoikeutta on 11 000 k-m2 toimistotiloille, 4 000 k-m2 liike- ja palvelutiloille ja 6 000 k-m2 asumiselle.

C-korttelialueeseen on liitetty 405 m^2:n suuruinen osa nykyisestä Lauri Lairalan aukiosta, joka toimii tällä hetkellä virastotalon pysäköintipaikkana. Kielotien tulevaisuuden kehitystä varten sen katualuetta on levennetty 3,4 metriä itään ja Lummekujan risteyksestä on viistetty osa kaukolämpöputkea varten (467 m^2 suuruinen alue). Lummekujaa on levennetty etelään 2,0 metriä ja Kielotien risteyskohdasta on viistetty osa kaukolämpöputkea varten (147 m^2 suuruinen alue). Vastaavasti toimitilan maa-ala sekä Lauri Lairalan aukio ovat tämän verran pienentyneet.

Kaavassa nykyinen rakennus, Kiinteistö Oy Kauppalantalo, osoitteessa Kielotie 13, ehdotetaan purettavaksi.

Vanhan kaupungintalon ja uuden toimitilan väliin sijoittuu pihojen tilasarja, joka kuljettaa Lauri Lairalan aukiolta kohti Tikkurilan Kirjastopuistoa. Koska toimitilan rakennusala on väljä, mahdollistaa se monenlaiset ratkaisut rakennuksen sisäpihajulkisivun suunnittelemiseksi. Rakennusvaiheen suunnitteluratkaisut vaikuttavat merkittävästi siihen, minkälainen sisäpihasta muodostuu.

Pysäköinti sijoittuu lähes koko uuden tontin pinta-alan kokoiselle alueelle yhteen kellarikerrokseen. Pysäköintiin ajo tapahtuu rakennuksen länsi- tai pohjoispuolelta. Lummekujan suunnasta hoidetaan myös kiinteistön huolto.

Vantaan ratikan yleissuunnittelua tehdään Dixin alittavan vaihtoehdon pohjalta. Linjaus kulkee Lummekujaa maan alla ja kääntyy etelään Kielotielle, jossa nousee maanpintaan Tikkuraitin kohdalla. Tämän seurauksena nykyinen ajoyhteys Tikkuparkkiin tullee uudelleen järjestellä. Siksi mahdollinen maanalainen ajoyhteys Tikkuparkkiin on mahdollistettu siten, että kaavan mukaan uuden toimitalon tontilta tulee olla ajoyhteys Asematie 7:n tontilla sijaitsevaan maanalaiseen tilaan. Tästä tilasta on mahdollista järjestää yhteys Tikkuparkkiin.

Vaihtoehto C, monitilatoimisto ja asuinkerrostalot sen katolla:

Rakennusoikeutta on yhteensä 21 000 k-m^2, mikä mahdollistaa ensimmäisen kerroksen liike- ja palvelutilat sekä mahdollisia toimitilaan liittyviä tiloja. Toimitilan rakennusoikeus on 11 000 k-m^2, liike- ja palvelutilat ensimmäisessä kerroksessa 4000 k-m^2, yhteensä siten 15 000 k-m^2. Toimitilan vaatimat tilat ovat kolmessa kerroksessa. Vaihtoehdossa asuminen on sijoitettu toimitilan katolle kolmeen eri kerrostalorakennukseen, joissa kerroksia on 3-4. Koska toimitilat ja sen ensimmäinen kerros sijoittuvat yhteensä neljään kerrokseen, ovat asuntojen kerrosluvut tällöin 5-7/8. Tonttitehokkuus on 3,38 (21 000 k-m^2 / 6221,5 m^2).

YH, hallinto- ja virastorakennusten korttelialue

Olemassa oleva 50-luvun perinteikäs kaupungintalo säilytetään ja kaavamääräykset säilyvät YH-korttelin alueella ennallaan. Uutena merkintänä on alueen pohjoisosan ma-merkintä, jolla on varauduttu Tikkuparkkiin johtavan maanalaisen yhteyden rakentamiseen. Lisäksi kaksi tontin tammea on merkitty kaupunkikuvallisesti arvokkaiksi puiksi. Sisätilayhteyttä uudesta toimitilasta kaupungintalolle tutkitaan, se on mahdollista tarkastella maanalaisena yhteytenä tai siltayhteytenä.

4.3.2 Muut alueet

Lauri Lairalan aukio

Lauri Lairalan aukion pohjoisosa on ehdotettu muutettavaksi osaksi C-korttelialuetta, joten Lauri Lairalan aukiota on pienennetty pohjoisosastaan. Aukion länsireunaa on lisäksi kavennettu 3,4 metriä Kielotien tulevaisuuden katujärjestelyjen vuoksi.

4.3.5 Katualueet

Kielotie
Kielotie on suunniteltu joukkoliikennepainotteiseksi bulevardiksi. Kielotien alue on mukana kaavamuutosluonnoksessa. Sen katualuetta on levennetty kaavamuutosalueen kohdalta noin 3,4 metriä itään.
Kielotien itäreunassa oleva puurivi tulee säilyttää tai korvata uusilla puilla. Puista on tehty kuntokartoitus, jonka mukaan asiaa on mahdollista tarkastella osana katusuunnittelua.

Lummekuja
Kaupunginhallitus päätti 12.11.2018, että Vantaan ratikan jatkosuunnitteluun valitaan Dixin alittava tunnelivaihtoehto. Lummekujan kohdalla ratikka kulkisi edelleen maan alla ja kääntyisi Kielotielle etelään ja nousisi Tikkuraitin kohdalla maan pinnalle. Jotta tulevaisuuden mahdolliselle kehitykselle olisi tilaa, on Lummekujaa levennetty eteläreunastaan noin kaksi (2) metriä. Tällä varaudutaan siihen mahdollisuuteen, että ratikka päätetään toteuttaa tätä reittiä pitkin. Tämä osuus Lummekujaa sisältyy kaavamuutosehdotukseen.

Kielotien ja Lummekujan risteyksessä on toimitilan rakennusalan luoteisnurkasta viistetty osa kaukolämpöputken linjauksen vuoksi. Tässä kohtaa kaukolämpöputki ylittää ratikkatunnelin ja jatkaa etelään Kielotien itäpuolta.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Kaavamuutos täydentää Tikkurilan keskustan länsipuolisia kaupunginosia, mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä. Asumisen vaihtoehdot lisäävät alueelle noin 6000 k-m^2 asumista. Mikäli asumisväljyys olisi 38 m2, tarkoittaisi tämä 157 henkilöä (Vantaan väestönennuste 2017, uudisrakentamisen vaikutus väestömääriin, asumisväljyys kerrostaloissa 2026).

Yhdyskuntarakenne



Alue sijoittuu Tikkurilan keskustaan.

Kaavaluonnosratkaisut tiivistävät keskustan rakennetta sekä mahdollistavat uusien työpaikkojen, liike- ja palvelutilojen syntymisen aivan ytimeen.

Alueella on hyvät julkisen liikenteen yhteydet.

Kaavahanke toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden periaatteita; se edistää hyviin yhteyksiin ja resurssitehokkaaseen yhdyskuntakehitykseen perustuvaa aluerakennetta. Lisäksi se luo mahdollisuuksia asuntotuotannolle.

Kaupunkikuva

Kaupunkisuunnittelussa on tutkittu alueelle erilaisia kaupunkikuvallisia ja kaupunkirakenteellisia vaihtoehtoja. Tikkurilan keskusta on uusiutumassa nykyistä korkeammaksi ja tehokkaammin rakennetuksi kaupunkikeskustaksi. Kaavamuutosalue on katsottu hyväksi suunnitella kaupungintalon huomioonottavana, muusta kaupunkirakenteesta erottuvana, julkista tilaa luovana alueena. Jatkosuunnitteluun valittu vaihtoehto C sopeutuu ympäristönsä mittakaavaan. Se nousee eteläosan neljästä kerroksesta kohti pohjoista, jossa se ottaa kiinni Kielotie 15:een tulevan asuinkerrostalokorttelin mittakaavaan. Materiaalivalinnat sekä rakennuksen yksityiskohtaisempi suunnittelu jäävät kaavaehdotus- ja rakennuslupavaiheeseen.

Varjostusvaikutukset

Kaavatyön yhteydessä tutkittiin kaavan mahdollistaman rakennuksen varjostusvaikutukset kevätpäiväntasauksen ja kesäpäivänseisauksen aikoina. Kevätpäiväntasauksen aikaan aamulla kello 9:00 rakennus varjostaa Kielotien länsipuolen julkisivuja. Kesäpäivänseisauksen aikaan varjot ovat lyhyimmillään. Varjostustarkastelukuvat ovat seuraavilla kahdella sivulla.

Varjot noin kevätpäiväntasauksen 21.3. aikaan, C

C, kevätpäiväntasaus 21.3., kellonajat 9:00, 13:00 ja 16:00



Varjot noin kesäpäivänseisauksen 21.6. aikaan, C



C, kesäpäivänseisaus 21.6., kellonajat 9:00, 13:00 ja 17:00

Asuminen

Asumista on sijoitettu alueelle noin 6000 k-m2, mikä tarkoittaa asumista melkein 160 henkilölle.

Palvelut ja työpaikat

Alueella säilyy työpaikkavaltaisuus. Rakennuksen koon kasvaessa työpaikkojen osuus kaavamuutosalueella kasvaa.

Sosiaalinen ympäristö
Alueen työpaikat ja asukasmäärä lisääntyvät. Kerrostaloasuntojen koot vaihtelevat, mikä mahdollistaa asumisen elämän eri vaiheissa. Lisääntyvä väestö Tikkurilan keskustassa elävöittää aluetta.

Virkistys
Uuden rakennuksen ensimmäinen kerros on liike- ja palvelutilaa, joka on avointa kaikille. Kaupunkikulttuurin huvitukset mahdollistuvat ja ne lisäävät Tikkurilan vapaa-ajanviettokohteita. Kävelyn ja pyöräilyn yhteys Lauri Lairalan aukiolta Tikkurilan Kirjastopuistoon, läpi vanhan kaupungintalon ja uuden toimitilan välisen pihasarjan, on yhteys, joka laajentaa keskustan kävelyreittejä.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Dixistä, jossa sijaitsee Tikkurilan bussi- ja rautatieasema. Ratkaisu lisää alueen joukkoliikenteen matkustajamääriä ja parantaa joukkoliikennepalvelujen kannattavuutta.

Vantaan ratikan yksi mahdollisista linjauksista kulkee maan alla Kirjastopuiston ja Lummekujan ali ja nousee pintaan Kielotiellä Tikkuraitin kohdalla. Toinen vaihtoehto kiertää aseman Valkoisen Lähteentietä ja ohittaa uuden toimitilan maanpinnalla Kielotietä pitkin. Yhteys lisää joukkoliikenteen yhteyksiä ja tuo alueen entistä lähemmäksi monipuolista joukkoliikennettä. Joka tapauksessa ratikan ja siitä seuraavan kunnallistekniikan tila tulee varmistaa niin Lummekujalta kuin Kielotieltä. Tästä syystä kaavaehdotuksessa Lummekujan katutilaa on levennetty etelään ja Kielotien katutilaa itään. Dixin alittava vaihtoehto on valittu ensisijaiseksi vaihtoehdoksi jatkosuunnitteluun.

Uuden toimitilan huolto järjestetään Lummekujan puolelta, samoin myös ajo rakennuksen maanalaiseen pysäköintilaitokseen. Tarkat sijainnit ratkaistaan rakennussuunnitteluvaiheessa.

Kunnallistekniikka

Vantaan ratikan yleissuunnitelman yhteydessä Lummekujalle on suunniteltu kaukolämpö-, hulevesi-, jätevesi, vesijohto- ja sähkö- ja telekaapeleita uusiin sijainteihin. Kielotie 13:n hankkeen myötä kunnalistekniikan tonttiliittymiä tulee tarkistaa, samoin kaupungintalon liittymiä. Alla kunnallistekniikan muutoksista tarkemmin.

Vesihuolto

Kaavamuutosalue tukeutuu olemassa olevaan vesihuoltoverkostoon, joten kaavamuutoksesta ei aiheudu suunnittelu- tai rakennuskustannuksia yleiselle vesihuollolle. Kaavaa varten on siirrettävä kaupungintalon vesihuoltoa. Kaavaan on varattu riittävä rasite siirrettäville tonttijohdoille.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkosto ulottuu alueelle ja kulkee Lummekujalla ja Kielotien itäreunassa. Vantaan ratikan yleissuunnitelman ohessa kaukolämpöputkien sijaintia on tarkistettu Lummekujalla, joka ratikan ja mahdutettavan kunnallistekniikan kanssa on tarkoin suunniteltava. Kaukolämpöputki ylittää ratikkatunnelin pohjoiseteläsuuntaisesti Lummekujan kohdalla ja viistää Lummekujan ja Kielotien risteyksessä osan Kielotien tontin luoteiskulmasta katualueeksi. Tästä kaukolämpöputkilinjaus on suunniteltu jatkumaan Kielotien itävartta, kuten ennenkin. Kaukolämpöputken siirto johtuu Vantaan ratikan suunnitelmasta. Putken linjaus on huomioitu kaavassa ja se vaikuttaa tontin rajaukseen sen luoteiskulmassa sekä rakennusalan muotoon.

1950-luvun kaupungintalon ja nykyisen Kielotie 13:n, joka puretaan, kaukolämmön tonttiliittymä on järjestetty Lummekujan suunnasta. Uuden rakentamisen myötä kaukolämmön tonttiliittymä tulee siirtää uuden toimitalon ja vanhan kaupungin talon osalta. Sopivat paikat tälle ovat liittymä Kielotieltä toimitalorakennuksen eteläpuolelta kohti kaupungintaloa tai liittymä Lummekujalta pihaa pitkin kohti etelää ja kaupungintalon tonttia. Molemmat vaihtoehdot on merkitty karttaan johtorasitteena. Toimitalon eteläpuolen rasite palvelee myös vesihuoltoa.

Sähköverkko

Sähköverkko on rakennettu alueelle ja kaavahankkeen myötä maakaapeleita ja alueella sijaitsevia muuntamoita täytyy kohdin siirtää. Kun maakaapeleita siirretään, toimitaan siirtokustannusten osalta Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 yhteistyösopimuksen mukaan.

Lummekujaa pitkin kulkevat johdot uudelleen suunnitellaan Vantaan ratikan myötä.

Kielotien keskijännitekaapelit kulkevat katualueella ja niitä tulee tarkistaa Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä. Pienjänniteverkko kulkee Kielotien länsipuolta ja Lehdokkitien kohdalla vaihtaa Kielotien itäpuolelle. Tässä kohtaa pienjänniteverkon sijainti tulee tarkistaa ja kaapeleita mahdollisesti siirtää pois Kielotie 13:n toimitalorakennuksen alta.

OAS-vaiheen palautteessa Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n mukaan nykyisiä muuntamoita M1095, M1054 ja M1219 tulee korvata uusilla. Muuntamo 1054 sijaitsee nykyisen Kielotie 13:n rakennuksessa, joka puretaan. Muuntamo 1219 sijaitsee vanhan kaupungintalon huoltopihalla

kohdassa, jonka kohdalle mahdollisesti rakennetaan uusi maanalainen yhteys Tikkuparkkiin. Kaavassa muutosten vuoksi siirrettävät, uudet muuntamot on sijoitettu integroitavaksi uuden toimitilarakennuksen ensimmäiseen kerrokseen, jossa sijaitsee liike- ja palvelutiloja.

Tietoliikennekaapelit

Tietoliikennekaapeleita kulkee Lummekujalla, Kielotiellä, osin Lauri Lairalan aukiolla sekä kaupungintalon ja Kielotie 13:n välissä sisäpihalla. Kaapeleita tulee siirtää niin Vantaan ratikan kuin Kielotie 13:n suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä. Lummekujan kaapeleita on alustavasti suunniteltu Vantaan ratikan yleissuunnitelman yhteydessä. Lauri Lairalan aukion reunaa kulkevien kaapeleiden sijoitus tulee tarkistaa ja mahdollisesti siirtää pois Kielotie 13:n toimitalorakennuksen alta. Myös kaupungintalon ja uuden toimitilan välisen sisäpihan tietoliikennekaapelit tulee tarkastella Kielotie 13:n suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä ja mahdollisesti siirtää. Mikäli tarkemmassa suunnittelussa huomataan, että siirtoja tulee tehtäväksi, tulee ajoissa olla yhteydessä Elisa Oyj:hin. Siirrot ovat maksullisia.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Maisemarakenne

Hanke sijoittuu rakennetulle keskusta-alueelle. Maisemarakenne ei muutu. Rakennus sijoittuu kau punkimaisemaan, jossa tyypillistä on ruutukaava ja muutoksessa oleva keskusta-alue. Maasto on tasaista, maaperä on savea.

Luonnonolot, luonnon monimuotoisuus

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.

Maaperä

Alueen maaperä on savea ja pohjaveden pinta on lähellä maanpintaa. Maan alla sijaitseva pysäköintilaitos tulee rakentaa vesitiiviiksi. Alueen rakennukset joudutaan perustamaan paaluperustukselle. Rakennushankkeen vaikutukset maaperään tarkentuvat rakennuslupavaiheessa.

Vesistöt ja vesitalous
Kaavamuutosalue on jo nykyisin suurelta osin vettä läpäisemätöntä katto- ja asfalttipintaa. Hulevesien muodostumista kaava-alueella tullaan vähentämään tonteille tulevalla viherrakentamisella sekä viherkatoilla.
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 Muut vaikutukset

Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

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. Rakennettu on sekoittunutta, mikä pitää alueen eläväisenä kaikkina vuorokaudenaikana ja mahdollistaa asumisen, työn ja virkistymisen samalla tontilla.

Uusi toimitila on saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla. Tulevaisuudessa mahdollinen Vantaan ratikka sujahtaa tontin vieritse. Lisäksi polkupyörille on varattu paikkoja, joista puolet tulee olla helposti käytettävissä.

Kaava mahdollistaa sisäpihan pihataskujen suunnittelun ja siten mikroilmaston syntymistä. Uuden toimitilan ja vanhan kaupungintalon väliin rakentuu polveileva, sisäpihamainen yhteys Lauri Lairalan aukiolta Kirjastopuistoon. Se mahdollistaa suoralta auringonpaisteelta ja tuulelta suojautumisen. Toisaalta se myös mahdollistaa lämpimien kohtien syntymisen, esimerkiksi suojaisien terassien, mikä lisää virkistäytymismahdollisuuksia toimitilan tontilla. Tämä puolestaan tukee sosiaalisuutta ja edistää siten terveyttä. Yhteys sisäpihan kautta monipuolistaa keskustaa-alueen kävelyn ja pyöräilyn verkostoa ja tukee keskustan virkistysmahdollisuuksien käyttöä.

Hulevedet tulee viivyttää kaavamuutosalueella ennen kuin ne johdetaan yleiseen hulevesijärjestelmään. Toimitilan katon on oltava viherkatto, mikä lisää imeyttävää pintaa toimitilan tontilla. Kaava-alueen vihertehokkuuden tulee olla 0,8. Uusiutuvan energian tuotto tontilla tulee mahdollistaa. Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää, energiatehokasta ja osoittaa pyrkimykset hiilineutraaliuteen. Kaavassa ei ole haluttu eritellä valmiita ratkaisuja, joilla tavoitteisiin päästään. Rakennussuunnitteluvaiheessa on valittavissa runsas paletti keinoja, jotka tukevat muita suunnitteluratkaisuja.

Taloudelliset vaikutukset

Kadut ja johtoverkot on rakennettu ja kulkevat tontin vieritse. Rakentamisen yhteydessä kaavamuutosalueen tonteilla tulee hulevesijohtoja, vesijohtoja ja jätevesiviemäreitä siirtää, samoin tietoliikennekaapeleita ja sähköverkon kaapeleita sekä muuntamoita. Mikäli Vantaan ratikka linjataan Lummekujan alitse, tulee kohdan kunnallistekninen verkosto uusia ja suunnitella erikseen. Alla kulkee mm. kaukolämpöputki. Osa siirroista ovat hankkeesta johtuvia, osa Vantaan ratikan hankkeesta johtuvia. Hankkeen tulee maksaa muutoskustannukset, jotka riippuvat sen toteutumisesta.

Asunnot lisäävät alueen asukaspohjaa, ja toimitila kokoaa yhteen kaupungin työvoimaa. Molemmat elävöittävät keskustaa ja lisäävät palveluiden käyttöä ja kehittymistä. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Tikkurilantien aiheuttama melu liikenne-ennustetilanteessa 2040 tulee erikseen selvittää rakennuslupavaiheessa. Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia, ettei ohjeiden mukainen melutaso ylity. Asunnot eivät saa avautua vain julkisivuille, joille kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.

Pihan melutasoa suojaa rakennusmassa, joka sijaitsee Tikkurilantien ja sisäpiha-alueen välissä.

Ilmanlaatu

Vantaan kaupungin liikennesuunnittelun mukaan Kielotien ajoneuvomääräarvio vuorokaudessa vuonna 2040 on 5630 ajon/vrk, jolloin rakennuksen minimietäisyyden ajoradasta tulisi olla noin 0,9 metriä ja suositusetäisyyden 11,3 metriä. Minimietäisyys ajorataan täyttyy. Ilmanlaatuun liittyen minimietäisyyksiä sovelletaan jo rakennetuilla alueilla kaavoja muutettaessa ja meluntorjunnasta huolehditaan rakenteiden melusuojauksella. Kaavamääräyksen mukaan tuloilma tulee ottaa puhdasilmaisimmilta puolilta rakennusta ja suodattaa tehokkaasti.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Melu ja ilmanlaatu on käsitelty kohdassa 4.4.3 Muut vaikutukset.

5. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Kaupunkisuunnittelu:	Tarja Laine	kaupunkisuunnittelujohtaja
	Ritva Kotilainen	aluearkkitehti, arkkitehti
	Vesa Karisalo	vs aluearkkitehti
	Seppo Niva	arkkitehti
	Terhi Kuusisto	asemakaavasuunnittelija
	Leena Kaunismäki	suunnitteluavustaja
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Anni Vainionpää	projektiassistentti
	Pia Tasanko	vuorovaikutusasiantuntija
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
Kuntatekniikan keskus :	Ifa Kytösaho	hankesuunnittelupäällikkö
	Mikko Juolahti	hankekehitysarkkitehti
	Jarmo Pajunen	liikenneinsinööri
	Samuli Haveri	liikenneinsinööri
	Tiina Hulkko	liikenneinsinööri
	Paula Luomala	suunnitteluinsinööri
	Hanna Keskinen	puistosuunnittelupäällikkö
	Seija Tulonen	projektisuunnittelija
Rakennusvalvonta:	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
	Leena Jaskanen	vastaava lupa-arkkitehti
	Panu Latvala	lupa-arkkitehti
Kiinteistöt ja asuminen:	Janne Juntunen	projektijohtaja
	Heikki Virkkunen	projektijohtaja

Konsultit: Taloudellisuus- ja toteutettavuusarviointi:
Rapal Oy
Viator Oy
Calash Oy
JKMM Arkkitehdit Oy

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä elokuuta 2019.

Terhi Kuusisto
asemakaava-arkkitehti

Ritva Kotilainen
aluearkkitehti

6. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	28.06.2019
Kaavan nimi	002365 Tikkurila 61 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	12.02.2018
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002365
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	1,9224	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,7187	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	1,9224

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	**1,9224**	**100,0**	**28200**	**1,47**	**0,0000**	**11500**
A yhteensä	0,0000		0		-0,6242	-9500
P yhteensä						
Y yhteensä	0,6003	31,2	7200	1,20	0,0000	0
C yhteensä	0,6221	32,4	21000	3,38	0,6221	21000
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,7000	36,4	0		0,0021	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,7187**	**37,4**	**0**	**0,0244**	**0**

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**3**	**7200**	**0**	**0**

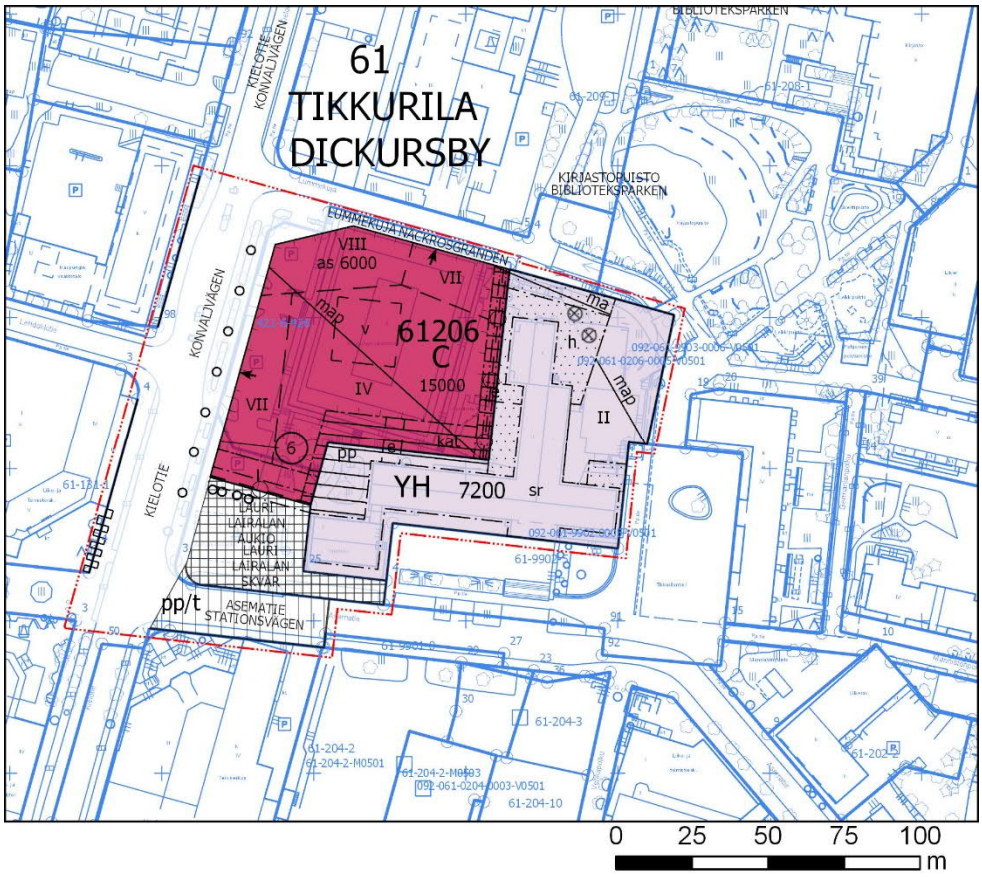
Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**1,9224**	**100,0**	**28200**	**1,47**	**0,0000**	**11500**
A yhteensä	0,0000		0		-0,6242	-9500
AL	0,0000		0		-0,6242	-9500
P yhteensä						
Y yhteensä	0,6003	31,2	7200	1,20	0,0000	0
YH	0,6003	100,0	7200	1,20	0,0000	0
C yhteensä	0,6221	32,4	21000	3,38	0,6221	21000
C	0,6221	100,0	21000	3,38	0,6221	21000
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,7000	36,4	0		0,0021	0
Kadut	0,4690	67,0	0		0,0631	0
Katuauk./torit	0,1418	20,3	0		-0,0594	
Kev.liik.kadut	0,0892	12,7	0		-0,0016	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

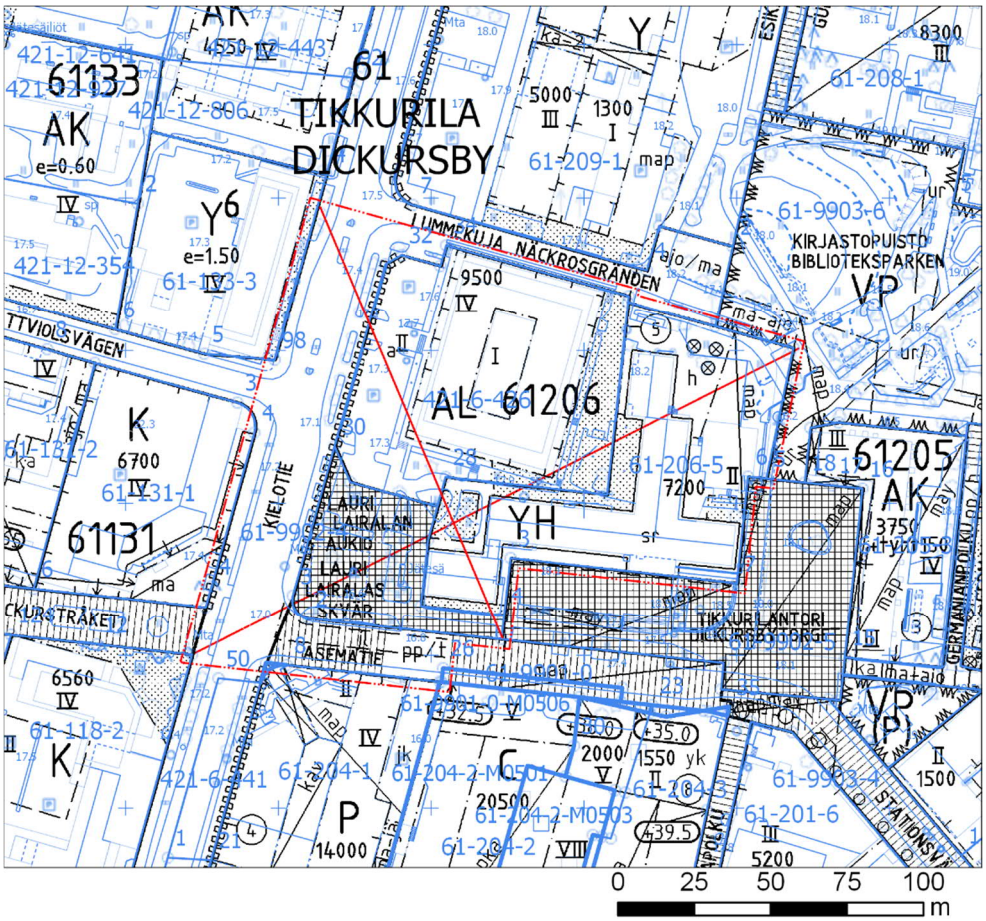
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,7187**	**37,4**	**0**	**0,0244**	**0**
ma	0,0244	3,4	0	0,0244	0
map	0,6943	96,6	0	0,0000	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**3**	**7200**	**0**	**0**
Asemakaava	3	7200	0	0

7. ASEMAKAAVAKARTTA JA – MÄÄRÄYKSET



YLLÄ: ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS, ALLA: POISTETTAVAT MERKINNÄT



Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
002365	19.8.2019 / II	686502

Vantaan kaupunki

KIELOTIE 13

Kaupunginosa 61, Tikkurila

Asemakaavan muutos
Kortteli 61206 sekä katu- ja torialueet.

Tonttijaon muutos
Osa korttelia 61206.

1:2000

Vanda stad

KONVALJVÄGEN 13

Stadsdel 61, Dickursby

Ändring av detaljplanen
Kvarteret 61206 samt gatu- och torgområden.

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 61206.

1:2000

C

Keskustatoimintojen korttelialue.

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta, mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto tontilla sekä osoittaa pyrkimys hiilineutraaliuteen.

Katutasoon tulee sijoittaa liike- ja palvelutilaa. II-IV kerroksiin tulee sijoittaa toimistotilaa.

Asumista tulee sijoittaa yhteensä 6000 k-m² liike-, palvelu- ja toimistorakennuksen katolle kerroksiin V-VIII.

Asuinkerrostalon ylimpään kerrokseen saa sijoittaa liiketilaa, jonka rakennusoikeus sisältyy asumisen rakennusoikeuteen.

Liike- ja palvelutilaa, toimistotilaa ja asumista palveleva maanalainen pysäköintilaitos tulee sijoittaa yhteen kerrokseen.

Pysäköintilaitoksesta tulee olla sujuvat yhteydet liike- ja palvelu-, toimisto- ja asuinkerroksiin. Yhteydet tulee ratkaista kokonaisuutena.

Kielotie 13:n tontilta tulee olla ajoyhteys Asematie 7:n tontilla sijaitsevaan maanalaiseen tilaan (ma), josta on järjestettävissä yhteys Tikkuparkkiin.

Katutasokerroksen vähimmäiskorkeus on 6 m.

Katutason liike- ja palvelutiloihin saa rakentaa parvitilaa korkeintaan 30% liike- ja palvelutilan k-m²:sta. Tilat saa rakentaa asemaakavan salliman kerrosalan lisäksi. Parvitilat eivät mitoita autopaikkoja.

Toimisto, liike- ja palvelutilarakennuksen katutasokerroksen läpi tulee suunnitella yleisölle avoimet rakennuksen sisäiset kulkureitit, jotka johtavat rakennuksen läpi itä-länsisuunnassa Kielotielle ja uuden toimitalon ja kaupungintalon väliselle sisäpihalle sekä pohjois-eteläsuunnassa Lauri Lairalan aukiota kohti sekä mahdollisesti Lummekujalle. Reitit saa rakentaa asemakaavan salliman rakennusoikeuden lisäksi.

Kvartersområde för centrumfunktioner.

Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt, möjliggöra produktion av förnybar energi på tomten och visa strävan mot koldioxidneutralitet.

Affärs- och serviceutrymmen ska placeras i gatuplanet. Kontorslokaler ska placeras i våningarna II–IV.

Totalt 6000 m²-vy boende ska placeras på affärs-, service- och kontorsbyggnadens tak i våningarna V–VIII.

I bostadshusets översta våning får det placeras affärsutrymme vars byggrätt ingår i byggrätten för boende.

Den underjordiska parkeringsanläggningen som betjänar affärs- och servicelokaler, kontorslokaler och boende ska placeras i en våning.

Det ska finnas smidiga förbindelser från parkeringsanläggningen till affärs-, service-, kontors- och bostadsvåningarna. Förbindelserna ska lösas som en helhet.

Från tomten på Konvaljvägen 13 ska det finnas en körförbindelse till det underjordiska utrymmet (ma) på tomten på Stationsvägen 7, varifrån det kan ordnas en förbindelse till Tikkuparkki.

Gatuplansvåningens minimihöjd är 6 m.

I affärs- och servicelokalerna på gatuplanet får högst 30 % av affärs- och serviceutrymmets m²-vy användas för byggande av loftutrymme. Lokalerna får byggas utöver den våningsyta som tillåts i detaljplanen. Lofutrymmena räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser.

Genom kontors-, affärs- och servicelokalsbyggnadens gatuplansvåning ska förbindelseleder som är öppna för allmänheten planeras inne i byggnaden, vilka leder genom byggnaden i öst-västlig riktning till Konvaljvägen och innergården mellan det nya kontorshuset och stadshuset, samt i nord-sydlig riktning mot Lauri Lairalas skvär samt eventuellt till Konvaljgränden. Lederna får byggas utöver den byggrätt som tillåts i detaljplanen.

Katutasokerroksen liike- ja palvelutilojen tulee avautua ensimmäisen kerroksen läpi kulkeville yleisille jalankulkuväylille, Kielotielle, Lauri Lairalan aukiolle, sisäpihalle sekä mahdollisesti Lummekujalle.	Affärs- och servicelokalerna i gatuplansvåningen ska öppna upp mot de allmänna gångstråken genom första våningen, Konvaljvägen, Lauri Lairalas skvär, innergården samt eventuellt Konvaljgränden.
Katutasoon Lauri Lairalan aukion reunaan tulee suunnitella ravintolakäyttöön soveltuvat tilat, mikä tulee ottaa huomioon iv-suunnittelun yhteydessä.	I gatuplanet i kanten av Lauri Lairalas skvär ska lokaler planeras som lämpar sig för restaurangbruk, vilket ska beaktas i anslutning till planeringen av ventilationen.
Katualueella rakennusalan saa ylittää toisesta kerroksesta lähtien.	I gatuområdet får byggnadsytan överskridas från andra våningen och uppåt.
Rakennuksen kaikkien osien tekniset tilat, pysäköintilaitokset, ajoluiskat sekä parvekkeiden ja terassien kiinteästi lasitetut osat ja asuinrakennusten asumista palvelevat yhteistilat ja varastot saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi.	Tekniska utrymmen, parkeringsanläggningar, körramper och balkongernas och terrassernas fast inglasade delar och de gemensamma utrymmen och förråd som betjänar boendet i byggnadernas alla delar får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen.
Tekniset tilat, pysäköintilaitokset, ajoluiskat, huoltotilat, parvekkeet tai terassit ja asumista palvelevat yhteistilat ja varastot eivät mitoita autopaikkoja eivätkä väestönsuojatiloja.	Tekniska utrymmen, parkeringsanläggningar, körramper, serviceutrymmen, balkonger eller terrasser och gemensamma utrymmen och förråd som betjänar boendet räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.
Terasseja, portaita ja ulokkeita saa rakentaa rakennusalan estämättä.	Terrasser, trappor och utskjutande partier får byggas utan att byggnadsytan utgör något hinder.
Rakennuksen katoille saa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita. Ne tulee huolitella rakennusten arkkitehtuuriin soveltuviksi. Ne eivät saa aiheuttaa häiriöitä asumiselle.	På byggnadens tak får man utöver våningstalet och byggrätten bygga tekniska utrymmen och installera tekniska anordningar. De ska anpassas till byggnadernas arkitektur. De får inte störa boendet.
Asuinrakennusosasta tulee muodostaa kolme erillistä kokonaisuutta.	Bostadshusdelen ska bilda tre separata helheter.
Asuinrakennusten pihan/pihojen tulee sijaita toimistorakennuksen katolla.	Bostadshusens gård/gårdar ska ligga på kontorshusets tak.
Porrashuoneet, jotka palvelevat asumista I-IV kerroksissa saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.	Trapphus, som betjänar boendet i våningarna I–IV, får byggas utöver byggrätten.
Kerrosten V-VIII asumista palvelevien porrashuoneiden tulee olla aulamaisia, luonnonvaloisia ja viihtyisiä. Aulamaisesta asumisen ensimmäisestä kerroksesta ei lasketa rakennusoikeuteen 30 k-m². Asumisen yläkerroksissa rakennusoikeuteen ei lasketa 20 k-m² luonnonvaloisasta ja viihtyisästä porrashuoneesta. Porrashuoneet eivät mitoita autopaikkoja eivätkä väestönsuojia.	Trapphusen som betjänar boendet i våningarna V–VIII ska vara entréhallsliknande, trivsamma och ha dagsljusinsläpp. Av den entréhallsliknande första våningen för boende räknas 30 m²-vy inte in i byggrätten. På de övre våningarna för boende räknas 20 m²-vy av trapphuset som har dagsljusinsläpp och är trivsamt inte in i byggrätten. Trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.
Kaava-alueella sijaitsevat muuntamot M1054 ja M1219 tulee siirtää ja integroida rakennuksen liike- ja palvelutilakerrokseen. Muuntamot saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi.	Transformatorerna M1054 och M1219 i planområdet ska flyttas och integreras i byggnadens våning med affärs- och serviceutrymmen. Transformatorerna får byggas utöver den anvisade våningsytan.
Kielotie 13:n rakennuskokonaisuuden paloturvallisuuteen liittyvät ratkaisut ja poistuminen palon sattuessa sen eri osista tulee suunnitella kokonaisuutena siten, ettei kaupunkikuva kärsi valituista ratkaisuista.	Lösningar i anslutning till brandsäkerheten i byggnadskomplexet på Konvaljvägen 13 och evakuering från dess olika delar i händelse av brand ska planeras som en helhet så att inte stadsbilden drabbas av de valda lösningarna.
Melu	**Buller**
Kielotien aiheuttama melu tulee erikseen selvittää ja huomioida julkisivujen ja parvekkeiden suunnittelussa. Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia, ettei ohjeiden mukainen melutaso ylity.	Bullret från Konvaljvägen ska utredas separat och beaktas i planeringen av fasader och balkonger. Genom tekniska lösningar ska man sörja för att bullernivån enligt anvisningarna inte överskrids.
Asunnot eivät saa avautua vain julkisivulle, joille kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.	Bostäderna får inte öppna upp endast mot fasader där bullernivån överskrider 65 dB beräknat enligt den genomsnittliga ljudnivån dagtid.
Ilmanlaatu	**Luftkvalitet**
Asuinrakennusten tuloilma tulee ottaa riittävän korkealta rakennuksen puhdasilmaisimmilta puolilta ja suodattaa tehokkaasti.	Bostadshusens tilluft ska tas från en tillräckligt hög höjd på de sidor av byggnaden där luften är renast, och filtreras effektivt.
Rakennukset	**Byggnader**
Tontista/korttelista ja rakennuksista tulee muodostaa kaupunkimainen kokonaisuus arkkitehtuurin keinoin.	Tomten/kvarteret och byggnaderna ska bilda en stadsbildsmässig helhet genom arkitektoniska medel.
Korttelin rakennukset ja sen katujulkisivut tulee tehdä kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkealaatuisina ja kaupunkimaisina.	Kvarterets byggnader och dess gatufasader ska uppföras så att de med avseende på stadsbilden och arkitekturen håller hög kvalitet och är urbana.
Rakennukselle tulee suunnitella erityinen, avoin ja toiminnallinen katutason kivijalkakerros.	En unik, öppen och funktionell stenfotsvåning ska planeras för byggnaden i markplanet.

Julkisivujen tulee olla muodoltaan ja massaltaan vaihtelevia ja jäsennöityjä. Pihaa rajaavan julkisivun suunnitteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista, kestävistä ja laadukkaista materiaaleista.

II-IV -kerrosten toimistotiloihin tulee suunnitella oma sisäänkäynti. Uuden toimitalon ja kaupungintalon väliselle piha-alueelle on mahdollista suunnitella auditoriomainen ulkoporras.

Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin esim. katoksin ja materiaalein.

Rakentamisen tulee soveltua kaupungintalon historialliseen ympäristöön.

Toimistorakennuksen kattopinnat tulee tehdä pääosin viherkattoina.

Toimistotilat läpäisevän valokatteisen tilan tulee ulottua toimistotilojen ensimmäisen kerroksen katosta neljännen kerroksen kattoon asti.

Ulkotilat

Uuden toimitalon ja kaupungintalon väliselle piha-alueelle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma, jonka tavoitteena on viihtyisä pihojen tilasarja kulkureitteineen ja istutuksineen koko uuden toimitalon ja kaupungintalon väliselle alueelle tontinrajoista riippumatta. Alueen hyväkuntoisia puita tulee pyrkiä säilyttämään.

Julkiset ja julkisen luonteiset ulkotilat rakenteineen ja kalusteineen on toteutettava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisina, muotoilultaan ja materiaaleiltaan aikaa kestävinä ja siten, että ne liittyvät luontevasti toisiinsa.

Uuden toimitalon, kaupungintalon ja Lauri Lairalan aukion muodostaman aluekokonaisuuden vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,8. Laskelma ja pihasuunnitelma on esitettävä rakennuslupavaiheessa.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

Yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varatulla reitillä tulee vapaan kulkukorkeuden olla vähintään 3 metriä.

Pysäköinti

Autopaikkojen vähimmäismäärät: toimistotilat 1/160 k-m², liiketilat 1/150 k-m², asunnot 1/130 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/3 asuntoa. Asuntojen vieraspaikat 1/1500k-m², asuntojen huolto 1/5000 k-m².

Kolme paikkaa asuntojen autopaikoista tulee mitoittaa liikkumisesteisille. Toimistotilojen autopaikoista kaksi ja liiketilojen autopaikoista kaksi tulee mitoittaa liikkumisesteisille. Paikat sisältyvät perusmitoitukseen.

Erillisen laskelman perusteella vuorottaiskäytössä voi saada 10 % vähennyksen.

Mikäli asuntojen pysäköintipaikat toteutetaan nimeämättöminä, saa niiden perusmitoituksesta 15% vähennyksen.

Pysäköintipaikoilla tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.

Polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät: toimistotilat 1 pp/ 50 k-m², liiketilat 1 pp/50 k-m², asunnot 2 pp/asunto.

Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla helposti käytettäviä.

Fasaderna ska till sin form och massa vara varierande och strukturerade. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid planeringen av fasaden som avgränsar gården.

Byggnadernas fasader ska byggas av högklassiga, hållbara material som håller hög kvalitet.

För kontorslokalerna i våningarna II–IV ska en egen ingång planeras. I gårdsområdet mellan det nya kontorshuset och stadshuset är det möjligt att planera en auditorieliknande yttertrappa.

Entréerna ska framhävas med arkitektoniska medel, t.ex. genom skärmtak och material.

Byggandet ska passa in i stadshusets historiska miljö.

Kontorsbyggnadens takytor ska huvudsakligen byggas som gröntak.

Ett utrymme som har tak som släpper igenom ljus och som går igenom kontorslokalerna ska nå från taket till kontorslokalernas första våning ända till fjärde våningens tak.

Uterum

För gårdsområdet mellan det nya kontorshuset och stadshuset ska en enhetlig plan för gården utarbetas, vars mål är en trivsam serie gårdsutrymmen med färdvägar och planteringar i hela området mellan det nya kontorshuset och stadshuset oberoende av tomtgränserna. Man ska försöka bevara de träd i området som är i gott skick.

Offentliga uterum och uterum av offentlig karaktär ska till sina kontruktioner och inventarier förverkligas så att de stadsbildsmässigt håller hög kvalitet, är tidsbeständiga till sin utformning och sina material och anknyter till varandra på ett naturligt sätt.

Områdeshelheten som bildas av det nya kontorshuset, stadshuset och Lauri Lairalas skvär ska ha en gröneffektivitet på minst 0,8. Kalkylen och planen för gården ska presenteras i bygglovsskedet.

I området ska det ordnas fördröjning av dagvattnet innan det leds ut i det allmänna dagvattensystemet. För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas.

På det allmänna gång- och cykelstråket ska den fria gånghöjden vara minst 3 meter.

Parkering

Minimiantalet bilplatser: kontorslokaler 1/160 m²-vy, affärslokaler 1/150 m²-vy, bostäder 1/130 m²-vy, dock minst 1 bp/3 bostäder. Gästplatser för bostäder 1/1500m²-vy, service för bostäder 1/5000 m²-vy.

Tre av bostädernas bilplatser ska dimensioneras för rörelsehindrade. Två av bilplatserna för kontorslokaler och två av bilplatserna för affärslokaler ska dimensioneras för rörelsehindrade. Platserna är inkluderade i grunddimensioneringen.

Enligt en separat kalkyl kan 10 % dras av med växelvis parkering.

Om bostädernas parkeringsplatser byggs så att de är omarkerade kan man göra ett avdrag på 15 % från platsernas grunddimensionering.

Parkeringsplatserna ska ha beredskap för laddningsställen för elbilar.

Minimiantalet cykelplatser: kontorslokaler 1 cp/50 m²-vy, affärslokaler 1 cp/50 m²-vy, bostäder 2 cp/bostad.

Minst hälften av cykelplatserna ska vara lättillgängliga.

YH

Hallinto- ja virastorakennusten korttelialue.

Kaavamääräykset säilyvät ajantasa-asemakaavamääräysten mukaisina.

Kvartersområde för förvaltningsbyggnader och ämbetshus.

Planbestämmelserna förblir i linje med bestämmelserna i detaljplanesammanställningen.

	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
	Osa-alueen raja.	Gräns för delområde.
	Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.	Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	Riktgivande gräns för område eller del av område.
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.
61	Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
TIKKU	Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
61206	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
KIELOTIE	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
7200	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
IV	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
	Ohjeellinen rakennusala.	Riktgivande byggnadsyta.
kat	Yhtenäiseksi kaupunkitilaksi rakennettava alue.	Område som byggs som ett enhetligt stadsrum.
sr	Suojeltava rakennus.	Byggnad som skall skyddas.
as	Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa asuinrakennuksen.	Riktgivande byggnadsyta där bostadshus får placeras.
ma	Maanalainen tila.	Underjordiskt utrymme.
map	Maanalainen pysäköintitila.	Underjordiskt parkeringsutrymme.
v	Ohjeellinen valokatteinen tila. Määräys on sitova mutta paikka on ohjeellinen.	Riktgivande glasövertäckt utrymme. Områdesdel som skall beläggas med plattor eller sten.
	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 skall planteras.
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	Trädrad som skall bevaras/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.
	Katu.	Gata.
	Katuaukio/tori.	Öppen plats/torg.
l	Laatoitettava tai kivettävä alueen osa.	Områdesdel som skall beläggas med plattor eller sten.
h	Ohjeellinen alueen sisäiselle huoltoliikenteelle varattu alueen osa.	Instruktivt för områdets interna servicetrafik reserverad del av område.
	Yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.	För allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område.
pp/t	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.	Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där infart till tomt/byggnadsplats är tillåten.
e	Ohjeellinen eritasoristeys.	Riktgivande planskild korsning.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

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



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

Ritva Kotilainen
Aluearkkitehti / Områdesarkitekt

Verksamhtsområdet 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

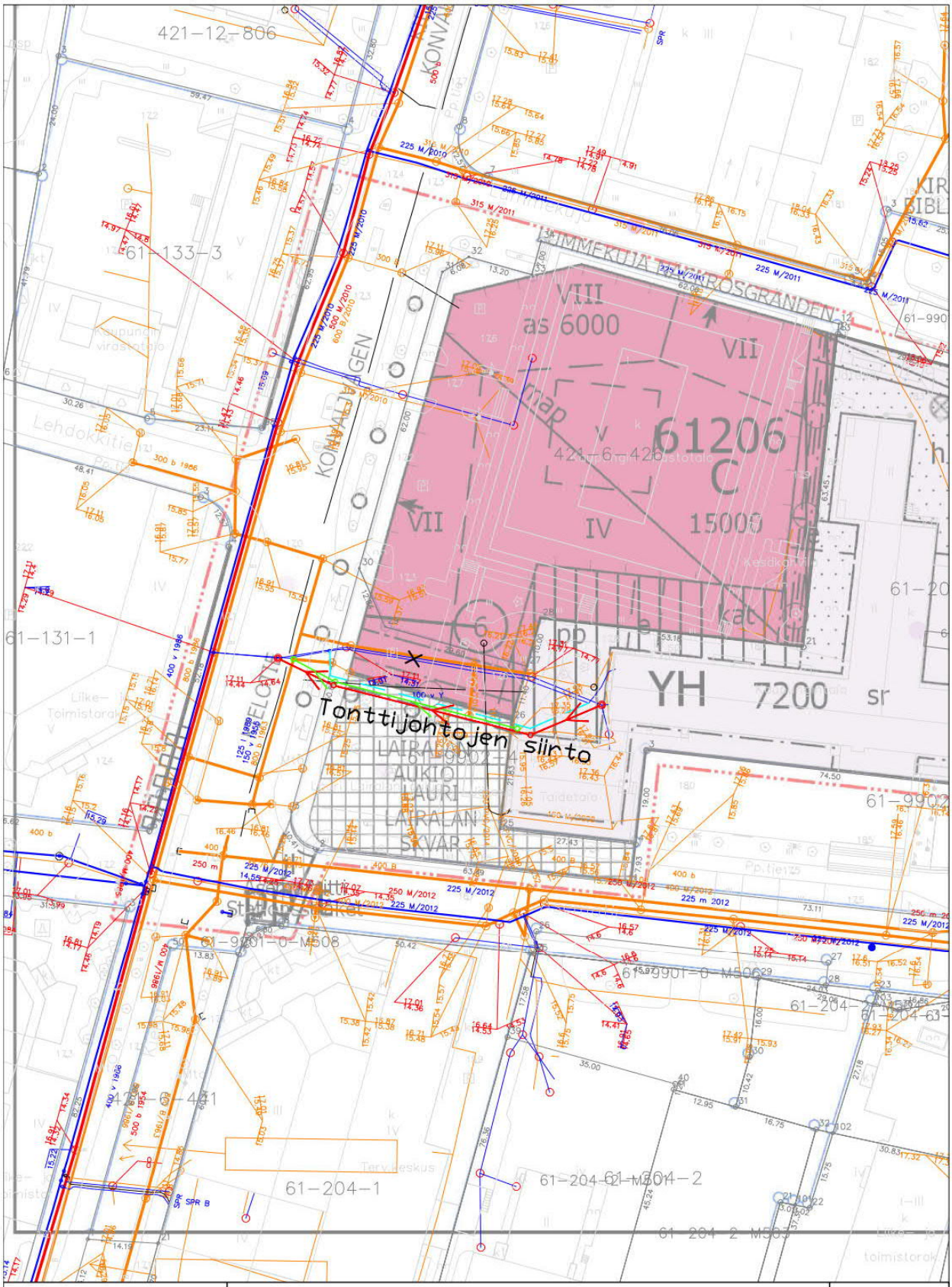
Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/__20__

Godkänd av stadsfullmäktige __/__20__

8. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO, LIITTEET



Tuloskortti

Päivämäärä: 18.6.2019

Lomakkeen täyttäjä ja yritys:

Kohteen osoite: Kielotie 13

Terhi Kuusisto / Vantaan kaupunkisuunnittelu

Saavutettu vihertehokkuus
0,8
Tavoitetaso
0,8
Minimitaso
0,5

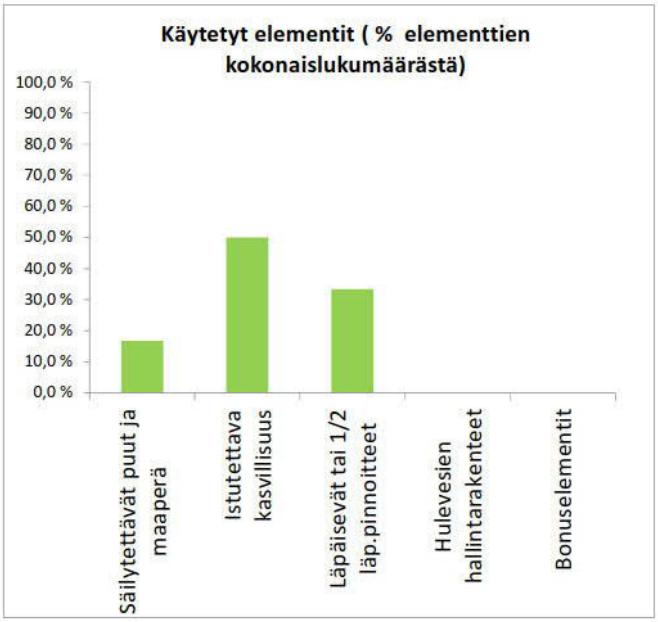
Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

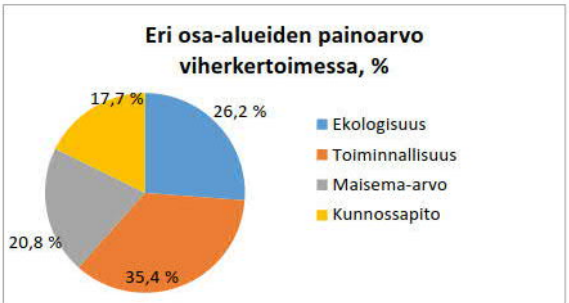
Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävät puut ja maaperä	1	5
Istutettava kasvillisuus	3	13
Läpäisevät tai 1/2 läp.pinnoitteet	2	2
Hulevesien hallintarakenteet	0	5
Bonuselementit	0	ei käytössä Vantaalla
Yhteensä	6	25

Asemakaavavaiheen pinta-ala kaavio - suuntaa antava

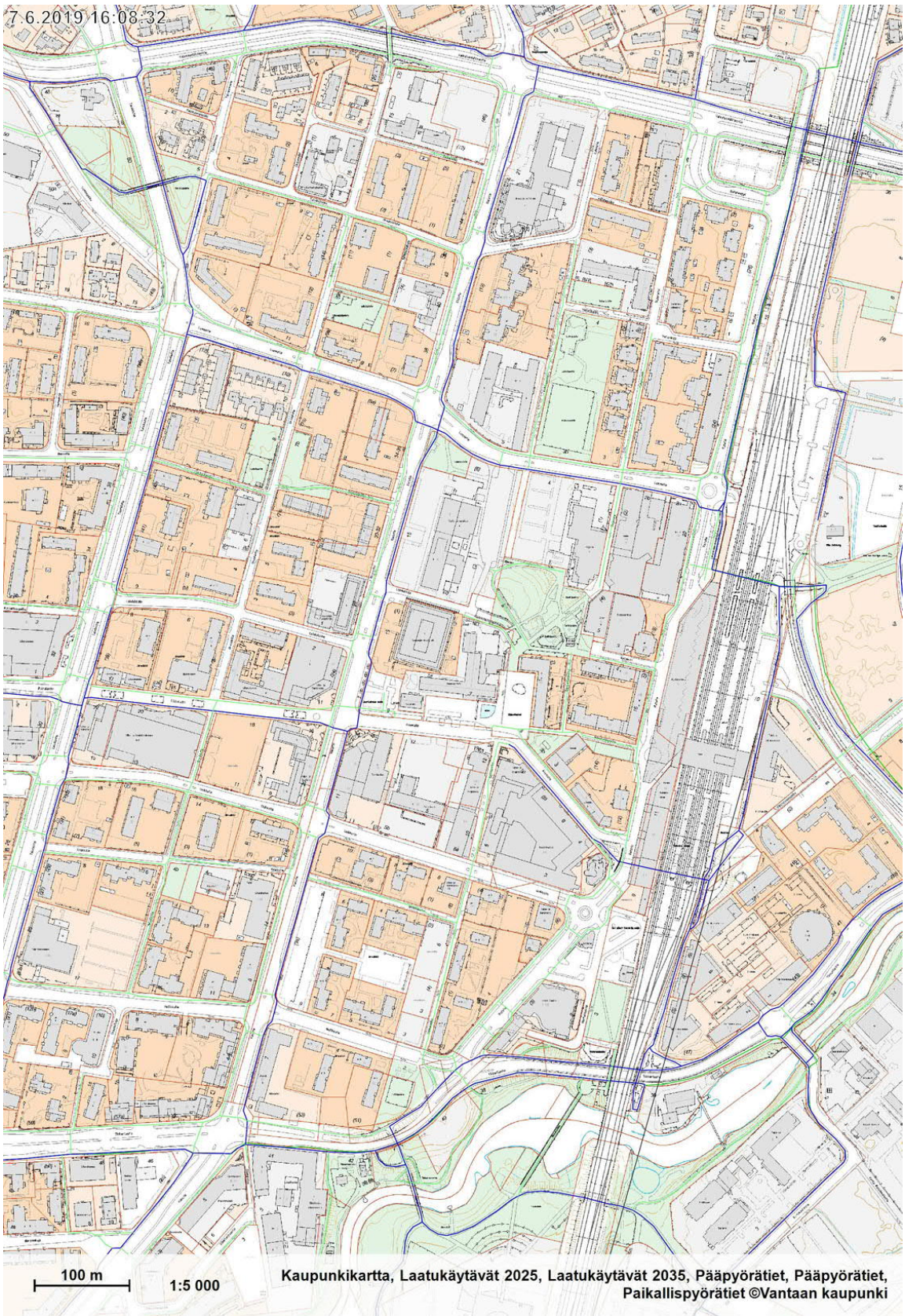








8.2 Vihertehokkuuden tuloskortti



8.3 Ympäristön pyöräilyreitit:

Paikallispyörätiet

Pääpyörätiet

Laatukäytävät 2025

Laatukäytävät 2025

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAMUUTOSLUONNOSEHDOTUS
NRO 002365
Kielotie 13
LAUSUNNOT JA VASTINEET

Kaupunkisuunnittelu / LKA **19.8.2019**

Kaupunginhallitus 29.4.2019 / oikeutti kaupunkisuunnittelun pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosluonnoksesta **nro 002365** / **Kielotie 13**. Lausuntoja pyydettiin 6 kpl ja saatiin 6 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1 Elisa Oyj	- Ei huomauttamista asemakaavan muutosluonnokseen. - Alueella on Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleita, jotka tulee huomioida ja riittävästi suojata. - Mikäli kaapelia joudutaan siirtämään, tulee ajoissa olla yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Siirrot ovat maksullisia.	- Ei tarkistuksia kaavakarttaan tai määräyksiin. - Asia on huomioitu kaavaselostuksessa kohdassa ”4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön / Tietoliikennekaapelit”.
NRO 2 Fingrid	- Alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten asemakaavoituksen lähtökohtiin ei ole kommentoitavaa. - Muiden kuin Fingridin johtojen osalta tulee pyytää erillinen lausunto voimajohtojen omistajalta.	- Ei tarkistuksia kaavakarttaan tai määräyksiin. - Asia on huomioitu kaavamuutosehdotuksen selostuksessa.
NRO 3 HSY	- Suunnittelualuetta palvelee Kielotien, Asematien ja Lummekujan nykyinen vesihuoltoverkosto. - Asemakaavamuutosluonnos ei edellytä uutta vesihuollon rakentamista. - Asemakaavamuutosehdotuksen yhteydessä vesihuollon ja johtosiirtojen tarve tarkastellaan vielä uudelleen. - Tarvittaessa laaditaan vesihuollon esisuunnitelma kustannusarvioineen.	- Ei tarkistuksia kaavakarttaan tai määräyksiin. - Asia on huomioitu kaavamuutosehdotuksen selostuksessa, jossa on vesihuollon esisuunnitelma kustannusarvioineen.
NRO 4 HSL	- Kaavamuutoksen esitetty rakentaminen tiivistää maankäyttöä alueella, joka sijaitsee hyvien joukkoliikenneyhteyksien läheisyydessä. HSL kannattaa luonnoksen mukaista tiivistä yhdyskuntarakentamista alueelle. - HSL pitää tärkeänä, että alueen	- Ei tarkistuksia kaavakarttaan tai määräyksiin. - Asia on huomioitu kaavamuutosehdotuksen selostuksessa.

	rakentaminen ei vaikuta nykyisten pysäkkien toimintaan. Ajoyhteys Kielotieltä Lummekujalle tulee suunnitella siten, ettei se haittaa liikennettä. Joukkoliikenne Kielotiellä ei saa hidastua. - HSL haluaa olla mukana alueen jatkosuunnittelussa.	
NRO 5 ELY-keskus	- ELY keskus lausuu Kielotie 15:n asemakaavan muutosehdotuksesta.	- Ei tarkistuksia kaavakarttaan tai määräyksiin. - Asia on huomioitu kaavamuutosehdotuksen selostuksessa.
NRO 6 Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy	- Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaava huomioi keski- ja pienjännitemaakaapeleiden sijainnin. - Alueella sijaitsee pääasiassa keskijännitemaakaapeleita sekä Vantaan kaupungin kiinteistömuuntamo M1054. Kaavamuutosalueelle tulee varata tila uudelle kiinteistömuuntamolle Lummekujan puoleiselle osuudelle. - Alueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Asemakaavassa tulee huomioida kaukolämpöputkien sijainti. - Mikäli sähköverkon maakaapeleita tai kaukolämpöputkia tulee siirtää, toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n yhteistyösopimuksen 20.7.1993 mukaisesti.	- Kaavamääräyksen mukaan kaava-alueen muuntamot M1054 ja M1219 tulee siirtää ja integroida uuden rakennuksen liike- ja palvelutilakerrokseen eli ensimmäiseen kerrokseen. - Mikäli Vantaan ratikka linjataan Lummekujaa pitkin, tulee kaukolämpöputken sijaintia tarkistaa, mikä on huomioitu viistämällä rakennusalaa sen luoteiskulmassa. - Asia on huomioitu kaavamuutosehdotuksen selostuksessa.

NRO 1
Lausunto:

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.5.2019
Dn:o VD/8962/10.02.04.01/2017

Elisa Oyj
Mika Björkqvist

LAUSUNTO 1 (1)

2.5.2019

Vantaa
Kaavoitus

30.4.2019

Asemakaavan muutosluonnos 002365, 61. Tikkurila, Kielotie 13

Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista asemakaavan muutosluonnokseen.

Alueella on Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleita joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta.

Mikäli kaapelia joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto.

Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§).

Lisätietoja asiasta antaa Matti Mäntykenttä
s-posti: etunimi.sukunimi@elisa.fi

Ystävällisin terveisin
Elisa Oyj
Coverage and Availability Services

Mika Björkqvist
Projektipäällikkö

Vastine:
Tietoliikennekaapeleiden mahdollinen siirto Kielotie 13:n rakentamisen yhteydessä tai Vantaan ratikan mahdollisen rakentamisen yhteydessä tulee jatkosuunnittelussa huomioida. Asia on huomioitu

kaavaselostuksessa kohdassa ”4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön / Tietoliikennekaapelit”, jossa kehotetaan tarkastelemaan asiaa Kielotie 13:n ja Vantaan ratikan jatkosuunnittelussa, ja mikäli kaapeleita tulee siirtää, on Elisaan oltava ajoissa yhteydessä. Siirrot ovat maksullisia.

Tarkistukset:
Lausunto ei aiheuta tarkistuksia kaavakarttaan tai määräyksiin. Asia on huomioitu kaavaselostuksessa.

NRO 2
Lausunto:

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 28.5.2019
Dn:o > VD/8962/10.02.04.01/2017

FINGRID

LAUSUNTO 1 (1)

AKY/ Mika Penttilä

28.5.2019

Vantaan kaupunki
Kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 30.4.2019

Asemakaavan muutos 002365, 61 Tikkurila, Kielotie, ehdotus

Kiitämme lausuntopyynnöstänne.

Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten meillä ei ole kommentoitavaa asemakaavoituksen lähtökohdista.

Fingrid Oyj:n voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Muiden kuin Fingrid Oyj:n omistamien voimajohtojen osalta teidän tulee pyytää erillinen lausunto voimajohtojen omistajalta.

Kaavoituksen yhteyshenkilönä Fingrid Oyj:ssä toimii Mika Penttilä puh. 030 395 5230. Yleis- ja asemakaavat, joissa on Fingrid Oyj:n voimajohtoja tai muita toimintoja, pyydämme lähettämään lausunnolle mieluiten sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@fingrid.fi tai kirjallisena osoitteella Fingrid Oyj, Maankäyttö ja ympäristö, PL 530, 00101 HELSINKI.

Ystävällisin terveisin

Fingrid Oyj
Maankäyttö ja ympäristö

Mika Penttilä
vanhempi asiantuntija

Fingrid Oyj

Katuosoite	Postiosoite	Puhelin	Faksi	Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
Läkkisepäntie 21	PL 530			etunimi.sukunimi@fingrid.fi
00620 Helsinki	00101 Helsinki	030 395 5000	030 395 5196	www.fingrid.fi

Vastine:
Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavakarttaan tai määräyksiin. Asia on huomioitu kaavaselostuksessa.

Tarkistukset:
Ei tarkistuksia. Asia on lisätty tiedoksi kaavaselostukseen.

NRO 3
Lausunto:

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 29.5.2019
Dn:oVD/8962/10.02.04.01/2017

HSY

414/00.02.022.0220/2019

28.5.2019

Vantaan kaupungin kirjaamo
Kaupunkisuunnittelu
Asematie 7
01300 Vantaa

VD/9428/10.02.04.01/2017

ASEMAKAAVAN MUUTOS NRO 002365, KIELOTIE 13, 61. KAUPUNGINOSA, TIKKURILA

Suunniteltava alue on osa Vantaan kaupungintalon korttelia, Tikkurilan kaupunginosan ytimessä. Tikkurilan asemalle on noin 200 metrin matka. Aluetta rajaa etelässä Asematie ja pohjoisessa Lummekuja. Idässä alue rajautuu Tikkurilantoriin ja lännessä Kielotiehen.

Kaavamuutos mahdollistaa Kielotie 13:ssa sijaitsevan virastorakennuksen purkamisen ja uuden, kaupungin toimitilan sisältävän rakennuksen rakentamisen uuteen, muodostuvaan keskustakortteliin. Toimistotilojen lisäksi kortteliin sijoittuu liike- ja palvelutilaa sekä mahdollisesti asumista. Käyttötarkoitus muuttuu AL:stä (asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue) C:ksi (keskustatoimintojen korttelialue). Yhteenlaskettu rakennusoikeus neljässä eri vaihtoehdoissa on 15 000 – 21 000 kerrosneliömetriä, josta toimitilan osuus on noin 11 000 kerrosneliömetriä. Asumista kaavamuutosalueelle on mahdollista sijoittaa noin 6 000 k-m 2. Vaihtoehdoista A – D riippuen tuleva tonttitehokkuus on 2,35-3,29. Ennen kaavamuutosta rakennusoikeus kaavamuutosalueella on 9 500 k-m2 ja tonttitehokkuus 1,50.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:

Suunnittelualuetta palvelee Kielotien, Asematien ja Lummekujan nykyinen vesihuoltoverkosto. Mikään asemakaavamuutosluonnoksessa esitetyistä vaihtoehdoista ei lähtökohtaisesti edellytä uuden vesihuollon rakentamista. Asemakaavamuutosehdotuksen yhteydessä uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve tarkastellaan vielä uudelleen. Tarvittaessa laaditaan myös vesihuollon esisuunnitelma kustannusarvioineen.

Lisätietoja antaa aluepäällikkö Mikko Stenius, puh. (09) 1561 2109.

Jyrki Kaija
vs. osastonjohtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY
Puh. 09 156 11, Fax 09 1561 2011, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
PB 100, 00066 HSY
Tfn 09 156 11, Fax 09 1561 2011, FO-2274241-9, www.hsy.fi

Vastine:
Kaavamuutosehdotuksen selostusosiossa on Vantaan kaupungin laatima vesihuollon esisuunnitelma. Arvio kustannuksista on esitetty.

Tarkistukset:
Ei tarkistuksia kaavakarttaan tai määräyksiin. Asia on huomioitu kaavamuutosehdotuksen selostuksessa.

NRO 4
Lausunto:

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 28.5.2019
Dn:o VD/8962/10.02.04.01/2017

HSL HRT

KANNANOTTO 1 (2)

28.05.2019 175/10.02.03.00/2019

Vantaan Kaupunki
Kirjaamo
Asematie 7
01300 Vantaa
kirjaamo@vantaa.fi

Viite
Lausuntopyyntö 30.4.2019

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄN KANNANOTTO KAAVAMUUTOKSESTA, NRO 002365, KIELOTIE 13

Kaavamuutosalue sijaitsee Tikkurilan kaupunginosassa. Suunnittelualue käsittää korttelit 61206 (kaupungin virastotalo), 61208 (kirjaston tontti) ja 61209 (valtion virastotalo), Lummepuiston, Lauri Lairalan aukion, Tikkurilantorin, Lummekujan sekä aluetta ympäröiviä katualueita (Kielotie, Lummetie sekä Asematie).

Alueen pinta-ala on noin 7 hehtaaria. Alue sijoittuu Tikkurilan keskustaan, Kielotien ja pääradan väliselle alueelle. Pohjoisessa aluetta rajaa Lummetie ja etelässä Asematie. Alueelta on matkaa Tikkurilan matkakeskukseen noin 300 metriä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä lausuu kannanottonaan kaavamuutoksesta seuraavaa:

Kaavamuutoksessa esitetty rakentaminen tiivistää maankäyttöä alueella, joka sijaitsee hyvien joukkoliikenneyhteyksien läheisyydessä. HSL kannattaa asemakaavaehdotuksen mukaista tiivistä yhdyskuntarakentamista alueelle

HSL pitää tärkeänä, että alueen rakentaminen ei vaikuta nykyisten joukkoliikenteen käytössä olevien pysäkkien toimintaan. Tontille suunniteltu ajoyhteys Kielotieltä Lummetiellä tulisi suunnitella siten, ettei siitä aiheudu haittaa liikenteelle. Erityisesti joukkoliikenne Kielotiellä ei saa hidastua.

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä haluaa olla mukana alueen jatkosuunnittelussa.

Lisätietoja antaa liikennesuunnittelija Teija Visa,
teija.visa@hsl.fi ja joukkoliikennesuunnittelija Ville Juselius,
ville.juselius@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

SUVI RIHTNIEMI
toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 29.05.2019. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

Vastine:
Kielotie 13:n hanke ei aiheuta muutoksia nykyisiin HSL:n pysäkkijärjestelyihin. Rakennuksen liikenne järjestetään Lummekujan kautta. Jatkosuunnittelussa huomioidaan, etteivät järjestelyt hidasta liikennettä, erityisesti joukkoliikennettä.

Tarkistukset:
Ei tarkistuksia kaavakarttaan tai määräyksiin. Asia on huomioitu kaavamuutosehdotuksen selostuksessa.

NRO 5
Lausunto:

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 13.5.2019
Dn:o VD/8962/10.02.04.01/2017

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Lausunto UUDELY/1867/2018

13.05.2019 Julkinen

kirjaamo(a)vantaa.fi

Vantaan kaupunki
Asematie 7
01300 VANTAA

Viite: lausuntopyyntö 9.4.2019

Lausunto asemakaavan muutosehdotuksesta, Vantaa, 61. Tikkurila, Kielotie 15 ja toimitila, nro 002352 ja nro 002365

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Kielotie 15 asemakaavan muutosehdotuksesta.

Asemakaavamuutos täydentää onnistuneesti Tikkurilan yhdyskuntarakennetta toimivien joukkoliikenneyhteyksien ja palveluiden äärellä.

Kaavaselostuksessa oleva kuva melutilanteesta osoittaa, että Kielotien ja Lummetien julkisivuille sijoittuville parvekkeille annettu määräys on aiheellinen. Määräystä tulee täydentää siten, että parvekkeet tulee suojata melulta ja niillä tulee saavuttaa valtioneuvoston päätöksen mukainen ohjearvo päivällä (55 dB). Julkisivun ääneneristävyydestä on annettu riittävät määräykset, mutta muilta osin asemakaavaehdotuksen melumääräyksiä on syytä täydentää.

Piha-alueita koskeviin kaavamääräyksiin tulee lisätä vaatimus melun ohjearvojen saavuttamisesta. Lummetien julkisivulla ylittyy 65 dB melutaso, joten asuntojen tulee avautua myös ohjearvojen mukaiselle julkisivulle. Lisäksi olisi syytä antaa suositus makuuhuoneiden sijoittamisesta hiljaiselle puolelle.

Asian on esitellyt ylitarkastaja Tuomas Autere ja ratkaissut alueidenkäyttöpäällikkö Brita Dahlqvist-Solin. Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

TIEDOKSI UUDELY: Larri Liikonen, Anna Puolamäki, Marjo Vuola, Henrik Wager

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
Puhelin 0295 021 000 PL 36
http://www.ely-keskus.fi/uusimaa 00521 HELSINKI

Vastine:

Lausunto ei aiheuta muutoksia kaavakarttaan tai määräyksiin. Asia on huomioitu kaavamuutosehdotuksen selostuksessa. Määräyksissä melusta on huomioitu Kielotien melu tulee jatkosuunnittelussa selvittää ja erikseen tulee selvittää ja teknisin ratkaisuin huolehtia, ettei ohjeiden mukainen melutaso ylity. Asunnot eivät saa avautua vain julkisivuille, joille kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB (päiväajan keskiäänitaso).

Tarkistukset:
Ei tarkistuksia kaavakarttaan tai määräyksiin. Melu on huomioitu kaavamääräyksissä ja lausunto on huomioitu kaavamuutosehdotuksen selostuksessa.

NRO 6
Lausunto:

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 17.5.2019
Dn:o VD/8962/10.02.04.01/2017

61 - Tikkurila - 002365

7. toukokuuta 2019 14:31

Vantaan Energia

VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY

VE:	17.5.2019	VES:	7.5.2019	KAUPUNGILLE:	17.5.2019

Vantaan kaupunki
Kirjaamo (Kaupunkisuunnittelu)
Asematie 7
01300 VANTAA

Asia: Osallisten kuuleminen / Mielipiteiden kuuleminen

ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 002365

Kaupunginosa 61, Tikkurila

Kohdealue Kielotie 13

Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee pääasiassa keskijännitemaakaapeleita sekä Vantaan kaupungin kiinteistömuuntamo M1054. Kaavamuutosalueelle tulee varata tila uudelle kiinteistömuuntamolle Lummekujan puoleiselle osuudelle.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija Antti Hartikainen, puh. 050-3266913.

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3).

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

2019 Sivu 1

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija Tomi Virtanen, puh. 050-3502664.

Kunnioittavasti

VANTAAN ENERGIA OY

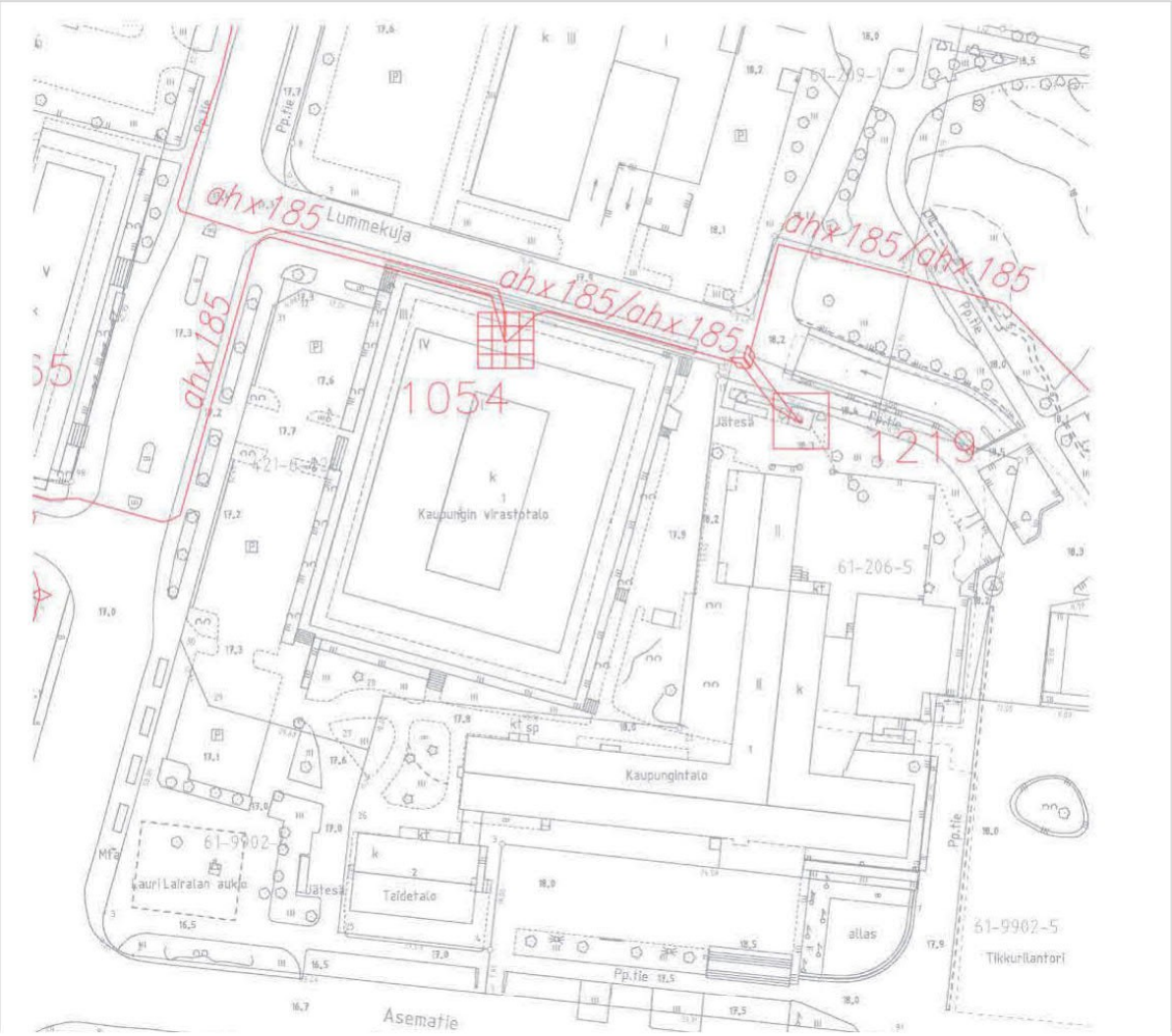
Tomi Virtanen

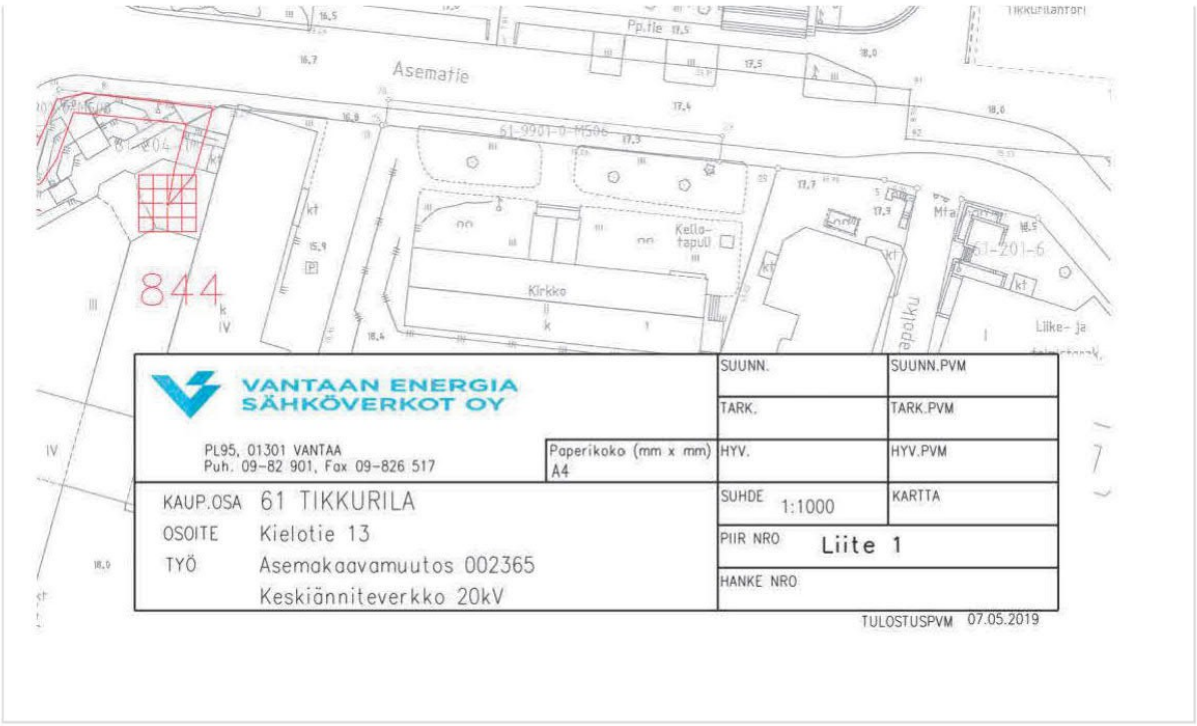
VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY

Antti Hartikainen

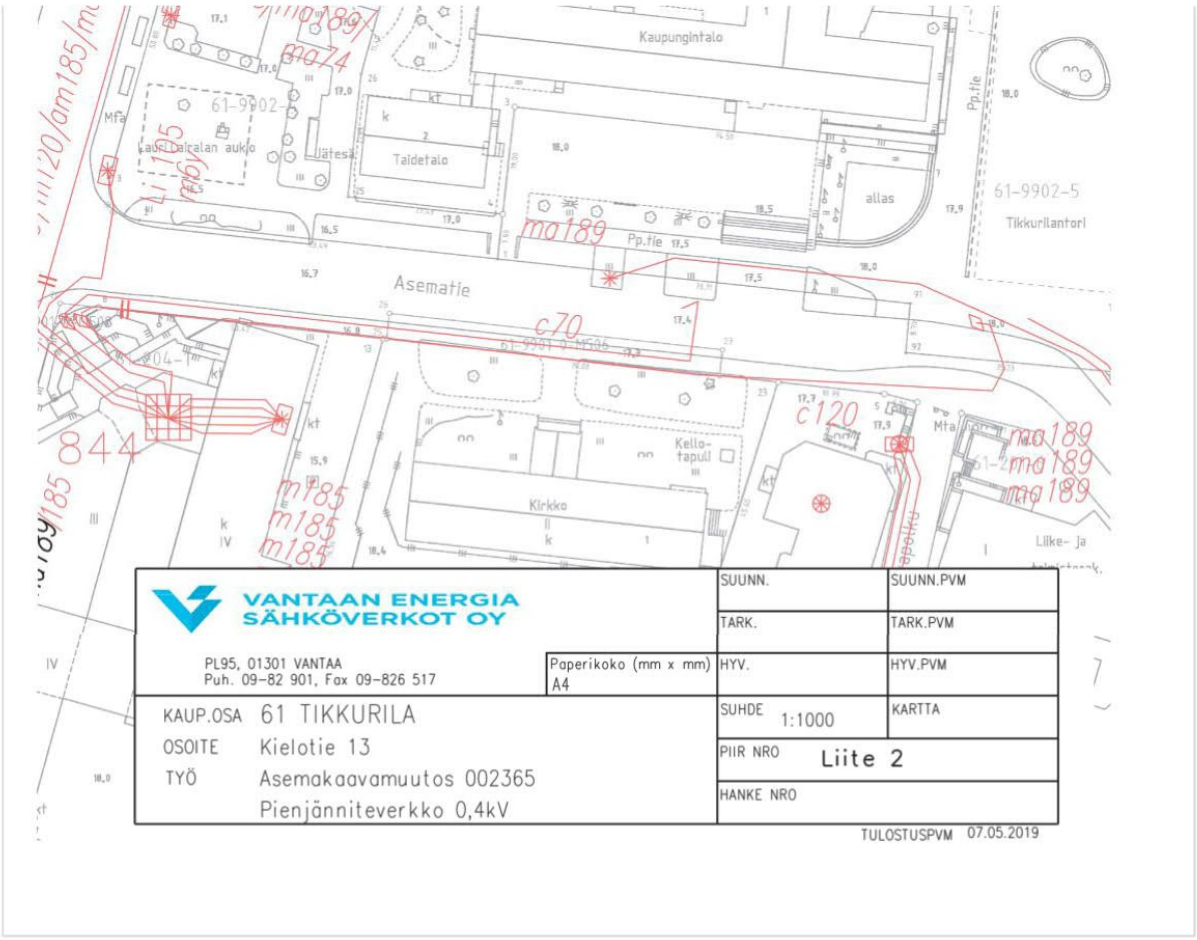
LIITTEET

1. Keskijänniteverkon kartta 1:1000
2. Pienjänniteverkon kartta 1:1000
3. Kaukolämpöverkon kartta 1:1000

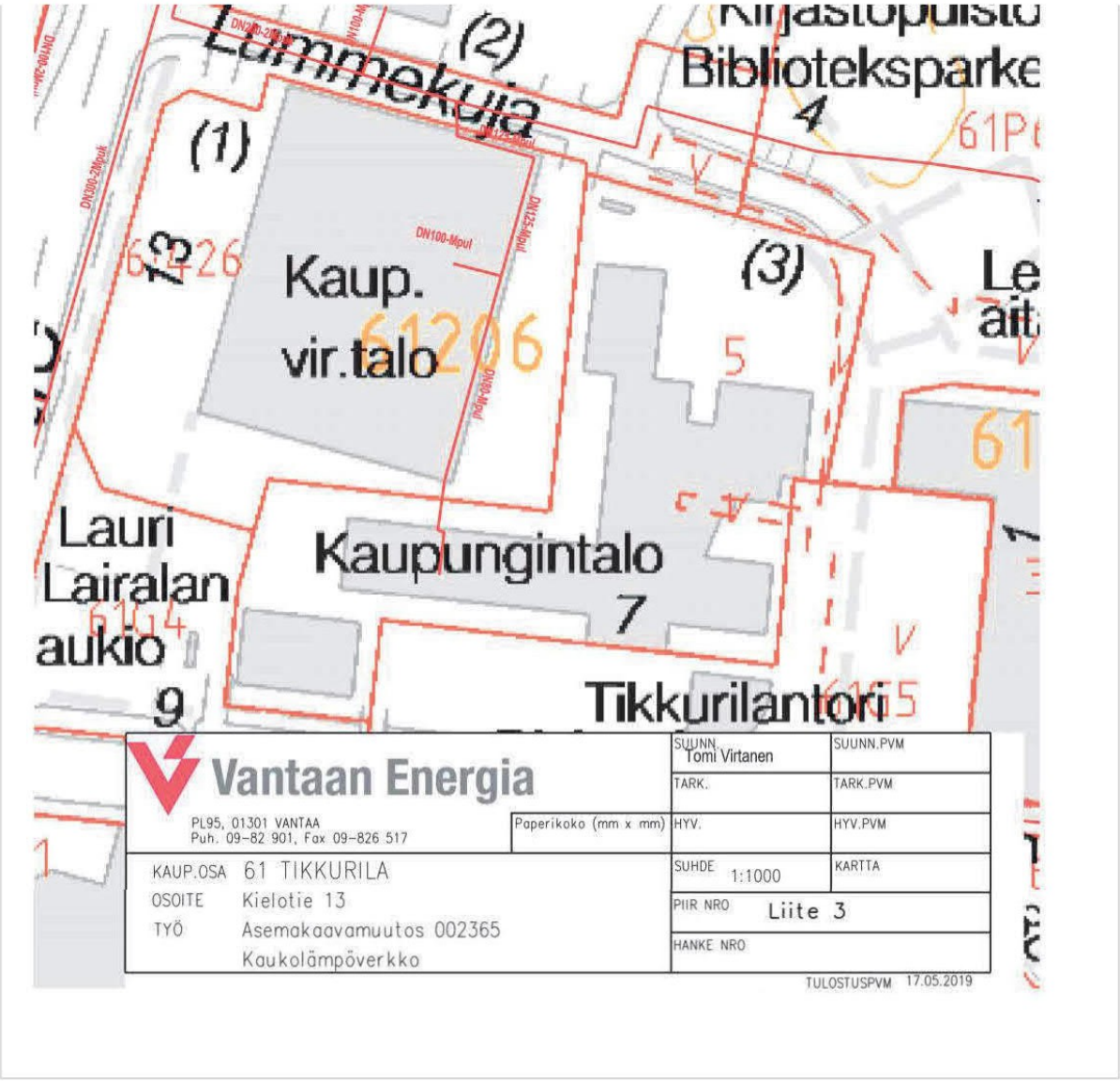



Asematie
Pp.tie
Kirkko
Kello-tapuli
844
VANTAAN ENERGIA
SÄHKÖVERKOT OY
PL95, 01301 VANTAA
Puh. 09-82 901, Fax 09-826 517
Paperikoko (mm x mm)
A4
SUUNN.
SUUNN.PVM
TARK.
TARK.PVM
HYV.
HYV.PVM
SUHDE 1:1000
KARTTA
PIIR NRO Liite 1
HANKE NRO
KAUP.OSA 61 TIKKURILA
OSOITE Kielotie 13
TYÖ Asemakaavamuutos 002365
Keskiänniteverkko 20kV
TULOSTUSPVM 07.05.2019


Lummekuja
Pp.tie
1054
Kaupungin virastotalo
Kaupungintalo
61-206-5
1219


Kaupungintalo
Taidetalo
Asematie
Kirkko
Kello-tapuli
Pp.tie
Tikkurilantori
allas
VANTAAN ENERGIA
SÄHKÖVERKOT OY
PL95, 01301 VANTAA
Puh. 09-82 901, Fax 09-826 517
Paperikoko (mm x mm)
A4
SUUNN.
SUUNN.PVM
TARK.
TARK.PVM
HYV.
HYV.PVM
SUHDE 1:1000
KARTTA
PIIR NRO Liite 2
HANKE NRO
KAUP.OSA 61 TIKKURILA
OSOITE Kielotie 13
TYÖ Asemakaavamuutos 002365
Pienjänniteverkko 0,4kV
TULOSTUSPVM 07.05.2019


30-32
15
61209
Valtion
virastotalo
Esikkopolk
Kirjastopuisto
(2)



Vastine:

Sähköverkko on rakennettu alueelle ja kaavahankkeen myötä maakaapeleita ja alueella sijaitsevia muuntamoita täytyy kohdin siirtää. Kun maakaapeleita siirretään, toimitaan siirtokustannusten osalta Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 yhteistyösopimuksen mukaan.

Lummekujaa pitkin kulkevat johdot uudelleen suunnitellaan Vantaan ratikan myötä. Kielotien keskijännitekaapelit kulkevat katualueella ja niitä tulee tarkistaa Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä. Pienjänniteverkko kulkee Kielotien länsipuolta ja Lehdokkitien kohdalla vaihtaa Kielotien itäpuolelle. Tässä kohtaa pienjänniteverkon sijainti tulee tarkistaa ja kaapeleita mahdollisesti siirtää pois Kielotie 13:n toimitalorakennuksen alta.

OAS-vaiheen palautteessa Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n mukaan nykyisiä muuntamoita M1095, M1054 ja M1219 tulee korvata uusilla. Muuntamo 1054 sijaitsee nykyisen Kielotie 13:n rakennuksessa, joka puretaan. Muuntamo 1219 sijaitsee vanhan kaupungintalon huoltopihalla kohdassa, jonka kohdalle mahdollisesti rakennetaan uusi maanalainen yhteys Tikkuparkkiin. Kaavassa muutosten vuoksi siirrettävät, uudet muuntamot on sijoitettu integroitavaksi uuden toimitilarakennuksen ensimmäiseen kerrokseen, jossa sijaitsee liike- ja palvelutiloja.

Kaukolämpöverkosto ulottuu alueelle ja kulkee Lummekujalla ja Kielotien itäreunassa. Vantaan ratikan yleissuunnitelman ohessa kaukolämpöputkien sijaintia on tarkistettu Lummekujalla, joka ratikan ja

mahdutettavan kunnallistekniikan kanssa on tarkoin suunniteltava. Kaukolämpöputki ylittää ratikkatunnelin pohjoiseteläsuuntaisesti Lummekujan kohdalla ja viistää Lummekujan ja Kielotien risteyksessä osan Kielotien tontin luoteiskulmasta katualueeksi. Tästä kaukolämpöputkilinjaus on suunniteltu jatkumaan Kielotien itävartta, kuten ennenkin. Kaukolämpöputken siirto johtuu Vantaan ratikan suunnitelmasta, josta ei vielä ole toteuttamispäätöstä. Putken linjaus on huomioitu kaavassa ja se vaikuttaa tontin rajaukseen sen luoteiskulmassa sekä rakennusalan muotoon.

1950-luvun kaupungintalon ja nykyisen Kielotie 13:n, joka puretaan, kaukolämmön tonttiliittymä on järjestetty Lummekujan suunnasta. Uuden rakentamisen myötä kaukolämmön tonttiliittymä tulee siirtää vanhan kaupungin talon osalta.

Tarkistukset:
Määräyksiin on lisätty muuntamoita koskeva määräys ”Kaava-alueella sijaitsevat muuntamot M1054 ja M1219 tulee siirtää ja integroida rakennuksen liike- ja palvelutilakerrokseen. Muuntamot saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi.”
Kartassa on huomioitu Vantaan ratikan mahdollisesta linjauksesta seuraava kaukolämpöputken vaatima tila; Kielotien sekä Lummekujan risteyskohdassa on rakennusalasta viistetty tämä tila.
Lausunnon sisältö on lisätty asemakaavakaavaehdotuksen selostukseen ja huomioitu vaikutusten arviointi -kappaleessa.

17 § **Maankäyttösopimus (A) ja Esisopimus määräalojen vaihdosta (B) / VTK Kiinteistöt Oy / Asemakaavan muutos nro 002365 Kielotie 13, 61 Tikkurila**

VD/6254/10.00.01.05/2019
HP/AK/JJ/LL

VTK Kiinteistöt Oy on hakijana asemakaavan muutoksessa nro 002365 Tikkurilassa osoitteessa Kielotie 13. Asemakaavan muutosehdotuksessa alueen käyttötarkoitus muuttuu niin, että alue on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi (C), hallinto- ja virastorakennusten korttelialueeksi (YH), katuaukioksi/toriksi ja katualueeksi. C-korttelialueelle on osoitettu asuinkerrostalorakentamisen rakennusoikeutta 6.000 k-m2 sekä toimisto-, liike- ja palvelutilojen rakennusoikeutta 15.000 k-m2. Yhteensä koko korttelin C-alueelle on osoitettu rakennusoikeutta siis 21.000 k-m2. VTK Kiinteistöt Oy maksaa kaupungille MRL 91a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä 442.796,52 euroa. Esisopimuksella määräalojen vaihdosta varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen. Määräalojen vaihdosta VTK Kiinteistöt Oy maksaa kaupungille välirahaa 549.406,97 euroa.

Kiinteistö Oy Vantaan kauppalantalo on hakenut asemakaavan muutosta, kaupunginosassa 61 Tikkurila, omistamalleen kiinteistölle 92-421-6-426. Sittemmin Kiinteistö Oy Vantaan kauppalantalo on osakeyhtiölain mukaisesti sulautunut **VTK Kiinteistöt Oy**:öön, joka toimii siis jatkossa hakijana (jäljempänä ”Hakija”). Voimassa olevassa asemakaavassa nro 000797 ”Tikkurila” kiinteistö 92-421-6-426 on osoitettu asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (AL). Voimassa olevassa asemakaavassa kiinteistön pinta-ala on 6.340 m2 ja sille on osoitettu rakennusoikeutta 9.500 k-m2. Kaupungin rekisterien mukaan rakennusoikeutta on käytetty 9.347 k-m2.

Kaupunki on laatinut asemakaavamuutosehdotuksen nro 002365 yhteistyössä VTK Kiinteistöt Oy:n kanssa. Kaavamuutosaluetta laajennettiin niin, että mukaan otettiin Kaupungin omistamat viereiset kiinteistöt 92-61-206-5 (Asematie 7) ja 92-61-9902-4 (Lauri Lairalan aukio) sekä osa kaupungin omistamasta kiinteistöstä 92-61-9901-0 (osa katualueesta).

Kaupunki on yhdessä VTK Kiinteistöt Oy:n kanssa sopinut uuden toimitilarakennuksen rakentamisesta kortteliin 61206. Rakennus tulee VTK Kiinteistöt Oy:n omistamasta kiinteistöstä 92-421-6-426 sekä Kaupungin omistaman kiinteistön 92-61-9902-4 määräalasta (405 m2) muodostettavalle tontille (kiinteistöt yhdessä jäljempänä ”Suunnittelualue”). Asemakaavan muutosehdotuksen nro 002365 mukainen uusi C-korttelinalueen rakennusoikeus jakautuu omistajien kesken omistamiensa Suunnittelualueen pinta-alojen suhteessa, eli kaupunki 405/6745 osaa (n. 6,0 %) ja VTK Kiinteistöt Oy 6340/6745 osaa (n. 94,0 %).

Asemakaavan muutosehdotuksessa Kaavamuutosalue on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi (C), hallinto- ja virastorakennusten korttelialueeksi (YH), katuaukioksi/toriksi ja katualueeksi. C-korttelialueelle on osoitettu asuinkerrostalorakentamisen rakennusoikeutta 6.000 k-m2 sekä toimisto-, liike- ja palvelutilojen rakennusoikeutta 15.000 k-m2. Yhteensä koko korttelin C-alueelle on osoitettu rakennusoikeutta siis 21.000 k-m2.

Suunnittelualueella on tarkoituksena purkaa nykyinen huonokuntoinen virastorakennus ja tilalle rakennetaan maanalainen pysäköintilaitos, katutasoon liike- ja palvelutilaa, ylempiin kerroksiin toimistotilaa sekä toimistotilan päälle kerrostaloasumista.

Asemakaavamuutokseen liittyen VTK Kiinteistöt Oy sopimusalueeseen kuuluvan kiinteistön 92-421-6-426 omistajana ja Vantaan kaupunki ovat sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja VTK Kiinteistöt Oy:n osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin. Esisopimuksella määräalojen vaihdosta varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen.

Asemakaavamuutosehdotus nro 002365, suunnittelualue ja maankäyttösopimusalue on ohjeellisesti esitetty liitteessä A1 Kartta kaavamuutosalueesta, suunnittelualueesta ja maankäyttösopimusalueesta.

A. Maankäyttösopimus
Asemakaavan muutokseen nro 002365 liittyen Vantaan kaupunki ja Hakija sopimusalueen omistajana ovat neuvotelleet ja sopineet maankäyttö- ja rakennuslain 12a luvun mukaisesti alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Hakijan osallistumisesta asemakaavan muutosaluetta palvelevan yhdyskuntarakentamisen kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

Maankäyttösopimuksella Vantaan kaupunki ja Hakija sopivat mm. seuraavaa:

- Asemakaavamuutoksessa on osoitettu etelästä Lauri Lairalan aukion ja pohjoisesta Lummekujan sekä Kirjastopuiston yhdistävä kulkuyhteys pp-merkinnällä ”yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa” ja kat-merkinnällä ”yhtenäiseksi kaupunkitilaksi rakennettava alue”. Kulkuyhteys sijoittuu osaksi Hakijan ja osaksi kaupungin omistamalle maalle. Hakija sitoutuu pitämään mainitun tontille sijoittuvan kulkuyhteyden avoinna yleistä jalankulkua ja polkupyöräilyä varten. Osapuolet vastaavat omistamiensa kiinteistöjen alueelle sijoittuvalta osalta kulkuyhteyden suunnittelusta, rakentamisesta ja peruskorjauksesta aiheutuvista kustannuksista. Kulkuyhteyden yhtenäisen lopputuloksen varmistamiseksi toteutus tehdään kokonaisuutena Hakijan toimesta noudattaen Vantaan kaupungin ohjeistusta.
- Hakija antaa kaupungille vastikkeettoman rasiteoikeuden mainittuun kulkuyhteyteen.
- Muutoin sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on jo pääosin rakennettu.
- Hakija maksaa kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä 442.796,52 euroa.
- Asuntojen huoneistotyyppijakaumasta on sovittu siten, että
    - Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuinrakennuksissa asuntojen kokonaismäärästä korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä ja vähintään 30 % pitää olla kolmioita tai suurempia asuntoja.
    - Mikäli Hakija ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 1 000 €/htm2 sallittujen yksiöiden määrän ylittävien ja vaadittujen kolmioiden tai suurempien asuntojen määrän alittavien huoneistoneliöiden osalta.

B. Esisopimus määräalojen vaihdosta
Esisopimuksella määräalojen vaihdosta varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen. Esisopimuksella määräalan luovutuksesta Vantaan kaupunki ja Hakija sopivat mm. seuraavaa:

- Kaupunki luovuttaa VTK Kiinteistöt Oy:lle yleisestä alueesta 92-61-9902-4 pinta-alaltaan noin 405 m2 suuruisen määräalan. Määräalan arvoksi on asemakaavamuutoksen nro 002365 mukaisella käyttötarkoituksella keskustatoimintojen korttelialue (C) sovittu 549.406,97 euroa.
- VTK Kiinteistöt Oy luovuttaa Kaupungille tilasta 92-421-6-426 pinta-alaltaan noin 425 m2 suuruisen määräalan. Määräala on asemakaavamuutoksessa nro 002365 osoitettu katualueeksi ja sen arvoksi on sovittu 0 euroa.
- VTK Kiinteistöt Oy maksaa Kaupungille välirahaa 549.406,97 euroa.
- Vaihdon kohteet on esitetty liitteessä B1. Määräalojen vaihdon kohteet.

- Lopullisen luovutuskirjan tekemisen edellytyksenä on, että asemakaavamuutos nro 002365 on tullut voimaan.

Toimivalta maankäyttösopimuksista päätettäessä
Vantaan kaupungin hallintosäännön 9. luvun 1 §:n kohdan 36 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.8.2019 § 10

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa VTK Kiinteistöt Oy:n kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen ja esisopimuksen määräalojen vaihdosta kun asemakaavamuutosehdotus nro 002365 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen määräalojen vaihtokirjan, kun asemakaavanmuutos nro 002365 on tullut voimaan
c) valtuutetaan maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan em. sopimukset sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsen Antti Lind poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 17

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa VTK Kiinteistöt Oy:n kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen ja esisopimuksen määräalojen vaihdosta kun asemakaavamuutosehdotus nro 002365 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen määräalojen vaihtokirjan, kun asemakaavanmuutos nro 002365 on tullut voimaan
c) valtuutetaan maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan em. sopimukset sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Maankäyttösopimus (A) ja Esisopimus määräalojen vaihdosta (B) / VTK Kiinteistöt Oy

- Liite A1. Kartta kaavamuutosalueesta, suunnittelualueesta ja maankäyttösopimusalueesta.
- Liite B1. Määräalojen vaihdon kohteet.

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
projektijohtaja Janne Juntunen, puh. 040 6824287, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

MAANKÄYTTÖSOPIMUS (A) JA ESISOPIMUS MÄÄRÄALOJEN VAIHDOSTA (B) / KIELOTIE 13. Asemakaavan muutos nro 002365, kaupunginosa 61 Tikkurila

TAUSTAA

Kiinteistö Oy Vantaan kauppalantalo on hakenut asemakaavan muutosta, kaupunginosassa 61 Tikkurila, omistamalleen kiinteistölle 92-421-6-426. Sittemmin Kiinteistö Oy Vantaan kauppalantalo on osakeyhtiölain mukaisesti sulautunut **VTK Kiinteistöt Oy**:öön, joka toimii siis jatkossa Hakijana.

Voimassa olevassa asemakaavassa nro 000797 ”Tikkurila” (hyväksytty kaupunginhallituksessa 15.1.1990) kiinteistö 92-421-6-426 on osoitettu asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (AL).

Voimassa olevassa asemakaavassa Suunnittelualueen kiinteistöjen pinta-alat ja rakennusoikeudet ovat omistajittain alle olevan taulukon mukaiset.

Omistaja	Kiinteistö	Käyttö-tarkoitus	pinta-ala (m2)	rakennus-oikeus (k-m2)	käytetty rakennus-oikeus (k-m2)
VTK Kiinteistöt Oy					
	92-421-6-426	AL	6.340	9.500	9.347
Vantaan kaupunki					
	92-61-9902-4	Katuaukio/Tori	405	-	-
Yhteensä			6.745	9.500	9.347

Kaupunki on laatinut asemakaavamuutosehdotuksen nro 002365 yhteistyössä VTK Kiinteistöt Oy:n kanssa. Kaavamuutosaluetta laajennettiin niin, että mukaan otettiin Kaupungin omistamat viereiset kiinteistöt 92-61-206-5 (Asematie 7) ja 92-61-9902-4 (Lauri Lairalan aukio) sekä osa kaupungin omistamasta kiinteistöstä 92-61-9901-0 (osa katualueesta) (kiinteistöt yhdessä jäljempänä ”**Kaavamuutosalue**”).

Kaupunki on yhdessä VTK Kiinteistöt Oy:n kanssa sopinut uuden toimitilarakennuksen rakentamisesta kortteliin 61206. Toimitalo tulee VTK Kiinteistöt Oy:n omistamalle kiinteistölle 92-421-6-426 sekä Kaupungin omistaman kiinteistön 92-61-9902-4 määräalalle (405 m2) (kiinteistöt yhdessä jäljempänä ”**Suunnittelualue**”). Asemakaavan muutosehdotuksen nro 002365 mukainen uusi C-korttelinalueen rakennusoikeus jakautuu omistajien kesken omistamiensa Suunnittelualueen pinta-alojen suhteessa, eli kaupunki 405/6745 osaa (n. 6,0 %) ja VTK Kiinteistöt Oy 6340/6745 osaa (n. 94,0 %).

Asemakaavan muutosehdotuksessa Kaavamuutosalue on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi (C), hallinto- ja virastorakennusten korttelialueeksi (YH), katuaukioksi/toriksi ja katualueeksi. C-korttelialueelle on osoitettu asuinkerrostalorakentamisen rakennusoikeutta 6.000 k-m2 sekä toimisto-, liike- ja palvelutilojen rakennusoikeutta 15.000 k-m2. Yhteensä koko korttelin C-alueelle on osoitettu rakennusoikeutta siis 21.000 k-m2.

Suunnittelualueella on tarkoituksena purkaa nykyinen huonokuntoinen virastorakennus ja tilalle rakennetaan maanalainen pysäköintilaitos, katutasoon liike- ja palvelutilaa, sekä ylempiin kerroksiin toimistotilaa. Asuminen sijoittuu toimistotilan päälle.

Asemakaavamuutokseen liittyen VTK Kiinteistöt Oy Sopimusalueeseen kuuluvan kiinteistön 92-421-6-426 omistajana ja Vantaan kaupunki ovat sopineet alueen

kunnallistekniikan rakentamisesta ja VTK Kiinteistöt Oy:n osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin. Esisopimuksella määräalojen vaihdosta varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen.

Asemakaavamuutosehdotus nro 002365 ja Sopimusalue on ohjeellisesti esitetty liitteessä A1 Kartta kaavamuutosalueesta, suunnittelualueesta ja maankäyttösopimusalueesta.

Sopimuskokonaisuuden sisältö

Tämä sopimuskokonaisuus käsittää sopimuksen:

- A. Maankäyttösopimus kaupungin ja VTK Kiinteistöt Oy:n kesken kaavamuutosalueesta.
- B. Esisopimus määräalojen vaihdosta, jolla Kaupunki luovuttaa määräalan kiinteistöstä 92-61-9902-4 VTK Kiinteistöt Oy:lle. Kaupunki luovuttaa asemakaavamuutoksella keskustatoimintojen korttelialueeksi muuttuvaa nykyistä katuaukiota/toria. VTK Kiinteistöt Oy luovuttaa Kaupungille määräalan kiinteistöstä 92-421-6-426. VTK Kiinteistöt Oy luovuttaa asemakaavamuutoksella katualueeksi muuttuvaa nykyistä asuin-, liike-, ja toimistorakennusten korttelialuetta.

A. MAANKÄYTTÖSOPIMUS

1 OSAPUOLET

1.1 **Vantaan kaupunki,** (y-tunnus 0124610-9)
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä "**Kaupunki**").

1.2 **VTK Kiinteistöt Oy**, (y-tunnus: 0517745-4)
Elannontie 3, 01510 Vantaa
(jäljempänä "**Hakija**").

Kaupunki ja **Hakija** jäljempänä yhdessä "**Osapuolet**".

2 SOPIMUKSEN TARKOITUS

Asemakaavan muutokseen nro 002365 liittyen Kaupunki ja Hakija sopivat tällä sopimuksella maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun mukaisesti kunnallistekniikan rakentamisesta ja Hakijan osallistumisesta asemakaavan muutosaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

3 SOPIMUSALUE

Maankäyttösopimusalue muodostuu Hakijan omistamasta kiinteistöstä 92-421-6-426 ja siihen rajoittuvasta Kaupungin omistaman kiinteistön 92-61-9902-4 määräalasta sekä kiinteistön 92-421-6-426 ja kaupungintalon välisestä alueesta (jäljempänä "**Sopimusalue**").

Asemakaavamuutosehdotus nro 002365 ja Sopimusalue on ohjeellisesti esitetty liitteessä A1. Kartta kaavamuutosalueesta, suunnittelualueesta ja maankäyttösopimusalueesta.

4 KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMINEN

Osapuolet toteavat, että sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on pääosin rakennettu.

Katualueen ja tontin rajakohdan suunnittelu ja toteuttaminen

Osapuolet toteavat, että katualueen ja tontin rajakohta tulee saada sovitettua korkeusasemaltaan sekä materiaaleiltaan toimivaksi ja yhtenäiseksi kokonaisuudeksi.

Hakija neuvottelee ja sopii katualueen ja tontin rajakohdan suunnittelusta, toteuttamisesta ja kustannusjaosta erikseen Vantaan kaupungin kuntatekniikan keskuksen kanssa.

Muuta huomioitavaa
Hakijan tulee hakea katualueella toimimiseen erillinen lupa Kaupungilta.

Korttelin suunnittelussa on huomioitava kortteliin rajoittuvien katualueiden korkeusasemat.

Korttelin suunnittelussa tulee ottaa huomioon mm., että korttelia 61206 sivuten sijoittuu varaukset kahdelle raitiotielinjaukselle, toinen linjavaraus kulkee maanpinnassa Kielotietä pitkin ja toinen linjavaraus kulkee tunnelissa maan alla Lummekujaa pitkin kääntyen etelään Kielotielle.

Vantaan Energia Oy tulee mahdollisesti sijoittamaan kaksi muuntamoa Sopimussalueen rakennuksiin. Tästä Hakija sopii erikseen Vantaan Energian kanssa.

5 TONTILLE SIJOITTUVA YLEISELLE JALANKULULLE JA POLKUPYÖRÄILYLLE VARATTU ALUE

Asemakaavamuutoksessa Hakijan omistamalle kiinteistölle 92-421-6-426 / tontille 92-61-206-6 on osoitettu kulkuyhteys pp-merkinnällä ”yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa” ja kat-merkinnällä ”yhtenäiseksi kaupunkitilaksi rakennettava alue”. Kulkuyhteys yhdistää etelästä Lauri Lairalan aukion ja pohjoisesta Lummekujan sekä Kirjastopuiston. Kulkuyhteys sijoittuu osalla matkaa map-merkinnällä osoitetun ”maanalaisen pysäköintitilan” päälle. Maanalaisen pysäköintitilaan sijoittuu korttelin 61206 kiinteistöjen pysäköintiä. Selvennyksenä todetaan, että maanalaisen pysäköintitila sijoittuu kokonaisuudessaan Hakijan omistamalle kiinteistölle.

Hakija sitoutuu pitämään mainitun tontille sijoittuvan kulkuyhteyden avoinna yleistä jalankulkua ja polkupyöräilyä varten.

Hakija vastaa ”rakennusten seinästä seinään” periaatteella koko kulkuyhteyden ja kaupunkitilan suunnittelusta ja rakentamisesta. Kulkuyhteyden ja kaupunkitilan suunnittelun ja toteutuksen tulee tapahtua noudattaen Vantaan kaupungin ohjeistusta ja suunnitelmat tulee hyväksyttää Vantaan kaupungilla.

Sen lisäksi mitä tässä sopimuksessa on sovittu, sitoutuvat Osapuolet sopimaan kulkuyhteyden ja kaupunkitilan suunnittelusta, rakentamisesta, peruskorjauksesta ja ylläpidosta sekä näiden tehtävien kustannusjaosta myöhemmin erikseen tehtävällä sopimuksella, noudattaen seuraavia pääehtoja:

- Toteutuksen pääehtoja
    - Kulkuyhteyden ja kaupunkitilan peruskorjausten suunnittelusta ja toteutuksesta sovitaan tapauskohtaisesti, kuitenkin siten, että kulkuyhteyden ja kaupunkitilan yhtenäinen luonne säilyy.
    - Kulkuyhteyden ja kaupunkitilan kunnossapidosta vastaa yksi Osapuolten yhdessä valitsema toimija. Tarkoituksena on saavuttaa yhtenäinen kunnossapitoalue ja välttää eritasoisesta ja eriaikaisesta kunnossapidosta johtuvat ongelmat.
    - Kulkuyhteyden ja kaupunkitilan peruskorjauksissa ja ylläpidossa tulee noudattaa Vantaan kaupungin yleisiä jalankulku- ja polkupyöräilyalueita koskevia periaatteita ja vaatimuksia.
- Kustannusjaon pääehtoja
    - Kaupunki vastaa omistamiensa kiinteistöjen alueelle sijoittuvalta osalta kulkuyhteyden ja kaupunkitilan suunnittelusta, rakentamisesta ja peruskorjauksesta aiheutuvista kustannuksista. Kaupunki korvaa näiltä osin Hakijalle kulkuyhteyden ja kaupunkitilan suunnittelusta, rakentamisesta ja peruskorjauksesta aiheutuneet kohtuulliset kustannukset erillistä laskua vastaan.
    - Hakija vastaa omistamansa kiinteistön alueelle sijoittuvalta osalta kulkuyhteyden ja kaupunkitilan suunnittelusta, rakentamisesta ja peruskorjauksesta aiheutuvista kustannuksista.
    - Hakijan vastuulle kuuluu kaikki maanalaisen pysäköintitilan toteutuksesta ja rakenteista aiheutuvat kustannukset.
    - Osapuolet vastaavat kulkuyhteyden ja kaupunkitilan ylläpidosta aiheutuneista kustannuksista omistamiensa kulkuyhteyteen ja kaupunkitilaan kuuluvien alueiden pinta-alojen suhteessa.

Hakija antaa Kaupungille vastikkeettoman rasiteoikeuden mainittuun kulkuyhteyteen. Mikäli Kaupunki katsoo tarkoituksenmukaiseksi rasitteen perustamisen tätä

kulkuyhteyttä varten, tulee Kaupunki hakemaan kulkuyhteyden perustamista kiinteistönmuodostamislain mukaisena rasitteena.

Hakija antaa Kaupungille luvan sijoittaa tarvittaessa viereisten katu- ja tonttirakenteiden luiskia korttelin puolelle. Kaupunki antaa Hakijalle vastavuoroisen luvan luiskata korttelin maanpintaa viereisten katu- ja tonttialueiden puolelle siten, että lopullinen raja muodostuu kiinteistöjen rajalle tai katusuunnitelmassa esitettyyn kohtaan.

Mikäli tässä sopimuksessa ei ole huomioitu kaikkia rasitteita tai vastaavia käyttöoikeuksia, Osapuolet sitoutuvat tekemään niistä tarvittavat sopimukset.

6 OSALLISTUMINEN YHDYSKUNTARAKENTAMISEN KUSTANNUKSIIN

Kustannusten korvaus

Hakija maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä 442.796,52 euroa.

Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus 442.796,52 euroa maksetaan seuraavasti:

1. maksuerä - 442.796,52 euroa	maksetaan heti asemakaavamuutoksen nro 002365 tultua voimaan

Kustannusten korvaus maksetaan Kaupungin lähettämän erillisen laskun mukaisesti (maksuehto 14 pv netto).

Maksamattomille maksuerille ei lasketa korkoa.

Pilaantuneen maan kunnostuskustannukset

Hakijan ja Kaupungin tietojen mukaan sopimusalueella ei aiemmin ole harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista. Mikäli rakennettaessa kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän puhdistamiseen, Hakija 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 mainitut Kaupungin hyväksymät ylimääräiset kustannukset huomioidaan kokonaisuudessaan arvonnousua pienentävänä tekijänä, jolloin kustannuksista puolet huomioidaan vähentävänä tekijänä määritettäessä yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvausten suuruutta.

Hakijan oikeus kustannusten korvauksen tarkistukseen pilaantuneen maan johdosta on voimassa enintään viisi (5) vuotta asemakaavamuutoksen nro 002365 voimaantulosta.

Kustannusten korvauksen tarkistus, mikäli toteutunut rakennusoikeus ylittää kaavassa tai tonttijaossa osoitetun rakennusoikeuden

Asemakaavan muutosehdotuksessa nro 002365 kortteleihin 61206 on C-korttelialueelle osoitettu asuinkerrostalojen rakennusoikeutta 6.000 k-m2 ja muuta rakennusoikeutta 15.000 k-m2. Tontit on mahdollista jakaa ennen asemakaavan toteutusta useiksi tonteiksi, jolloin tonttijaossa jokaiselle uudelle tontille merkitään tonttikohtainen rakennusoikeus.

Kustannusten korvauksen perusteena on muiden seikkojen ohella asemakaavamuutoksessa syntynyt rakennusoikeuden lisäys, jonka mukaisesta arvonnoususta 50 % maksetaan kustannusten korvauksena. Korttelissa 61206 kustannusten korvauksen laskentaperusteena on käytetty asuinrakennusten rakennusoikeuden osalta 750 €/k-m2, toimistotilojen rakennusoikeuden 350 €/k-m2 ja liike- ja palvelutilan rakennusoikeuden osalta 200 €/k-m2. Mikäli sopimusalueelle kuitenkin myönnetään rakennuslupa siten, että lainvoiman saaneen uuden asuinrakentamisen, toimistotilarakentamisen ja liike- ja palvelutilarakentamisen rakennusluvan mukainen rakennusoikeus on suurempi kuin em. kortteleille asemakaavamuutoksessa osoitettu rakennusoikeus, sitoutuu Hakija ilmoittamaan tästä Kaupungille.

Hakija maksaa Sopimusalueen rakennusoikeuden lisääntymisestä koituneesta arvonnoususta 50 % Kaupungille kustannusten korvauksena. Arvonnousu lasketaan ko. tontille rakennettavan rakennuksen käyttötarkoituksien mukaisesti em. yksikköhintojen perusteella.

Kaupungin oikeus kustannusten korvauksen tarkistukseen ja perimiseen on voimassa kahdeksan (8) vuotta asemakaavamuutoksen nro 002365 voimaantulosta.

7 JOHTOSIIRROT

Mikäli kaavamuutoksen toteuttaminen edellyttää johto-, kaapeli- tai viemärisiirtoja tai niiden suojaamista rakennustöiden ajaksi, Hakija suorittaa ne kustannuksellaan, seuraavin tarkennuksin.

Tarkennuksena todetaan, että Hakija toteuttaa myös määräalojen vaihdossa Hakijalle luovutettavalla alueella mahdollisesti tarvittavat em. johtosiirrot. Kaupunki maksaa Hakijalle ko. johtosiirtojen kohtuulliset toteutuneet kustannukset erillistä laskua vastaan. Siirtämisestä on sovittava erikseen kunkin johdon, kaapelin tai viemärin omistajan kanssa, huomioiden suunnittelu, rakentaminen ja käyttöönotto. Selvennyksenä todetaan, että sopimuksen solmimisen hetkellä tiedossa ovat seuraavat mahdolliset siirrot, jotka mahdollisesti joudutaan toteuttamaan tulevan talonrakennuksen vuoksi:

- Kiinteistön 92-61-9902-4 Lauri Lairalan aukion pohjoisosassa sijaitsee hulevesiviemärilinja. Omistaja Vantaan kaupungin kuntatekniikan keskus.
- Kiinteistön 92-61-9902-4 Lauri Lairalan aukion pohjoisosassa sijaitsee vesi- ja jätevesiviemärilinjat. Omistaja Vantaan kaupunki / HSY Vesi.
- Kiinteistön 92-61-9902-4 Lauri Lairalan aukion itäreunalla sijaitsee sähkö- ja tietoliikennekaapeleita. Omistajia Vantaan Energia ja tietoliikenneoperaattorit.

8 VESIHUOLTO- JA SÄHKÖVERKOSTOON LIITTYMINEN

Sopimusalue ja sille toteutettavat rakennukset Hakija on velvollinen liittämään kustannuksellaan HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon ja alueen yleiseen sähköverkkoon 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.

9 ASUNTOTUOTANNON RAHOITUS- JA HALLINTAMUOTO SEKÄ HUONEISTOTYYPIJAKAUMA

Asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuoto

Sopimusalueelle ei sovelleta asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotovaatimuksia.

Asuntojen huoneistotyyppijakauma

Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuinrakennuksissa asuntojen kokonaismäärästä korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä ja vähintään 30 % pitää olla kolmioita tai suurempia asuntoja.

Sopimussakko
Mikäli Hakija ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa **1 000 □/htm2** sallittujen yksiöiden määrän ylittävien ja vaadittujen kolmioiden tai suurempien asuntojen määrän alittavien huoneistoneliöiden osalta.

10 RAKENTAMISAIKATAULU JA RAKENTAMISVELVOITE

Sopimusalueelle ei sovelleta rakentamisaikataulu- tai rakentamisvelvoitevaatimuksia.

Selvennyksenä todetaan, että tulevan toimitalon kaupungin käyttöön tulevien tilojen vuokraamisesta aikatauluineen on tehty erillinen sopimus.

11 SOPIMUKSEN MUUTTAMINEN

Mikäli olosuhteissa tapahtuu huomattavia muutoksia, joista johtuen sopimusta on tarkistettava, Sopijapuolet sitoutuvat neuvottelemaan niistä erikseen.

12 ERIMIELISYYKSIEN RATKAISEMINEN

Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista Sopijapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan yleisessä tuomioistuimessa.

13 SOPIMUKSEN VELVOITTEIDEN SIIRTO KOLMANNELLE

Hakija sitoutuu ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot Sopimusaluetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin, kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä. Hakija sitoutuu ilmoittamaan kirjallisesti vastaisista luovutuksista kaupungille.

Hakija vastaa tämän sopimuksen velvoitteista siihen asti, kun kaupunki on hyväksynyt sopimusvelvoitteiden siirron luovutuksensaajalle tai sopimusvelvoitteet ovat tulleet täytetyiksi. Jos Hakija ei ole siirtänyt velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Hakija vastaa tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta myös luovutetun alueen osalta.

14 SOPIMUKSEN VOIMAANTULO

Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet ja molemmilla osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun asemakaavan muutos nro 002365 on tullut voimaan.

Tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa, ellei asemakaavan muutos nro 002365 ole tullut voimaan 31.12.2022 mennessä.

Mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2022 mennessä hyväksynyt asemakaavan muutoksen nro 002365, 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.

Osapuolet eivät esitä tämän sopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

Tämä sopimus perustuu 19.8.2019 päivättyyn asemakaavamuutosehdotukseen nro 002365. 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.

B. ESISOPIMUS MÄÄRÄALOJEN VAIHDOSTA

Tämän esisopimuksen perusteella sitoutuvat tämän sopimuksen allekirjoittaneet osapuolet **Vantaan kaupunki** (jäljempänä Kaupunki) ja **VTK Kiinteistöt Oy** (jäljempänä Yhtiö) tekemään kohdassa B.I määriteltyjen edellytysten täyttyessä seuraavan sisältöisen vaihtokirjan jäljempänä kohdassa B.II mainituista alueista ja ehdoilla sekä noudattamaan lisäksi kohdassa B.III mainittuja ehtoja.

B.I VAIHTOKIRJAN EDELLYTYS

Lopullisen vaihtokirjan tekemisen edellytyksenä on, että asemakaavamuutos nro 002365 on tullut voimaan.

B.II VAIHTOKIRJA

Vaihdon osapuolet:

Vantaan kaupunki (Y: 0124610-9)
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä **Kaupunki**)

ja

VTK Kiinteistöt Oy (y-tunnus: 0517745-4)
Elannontie 3, 01510 Vantaa
(jäljempänä **Yhtiö**)

Jäljempänä yhdessä **Osapuolet**.

Vaihdon kohteet:

Kaupunki luovuttaa Yhtiölle yleisestä alueesta 92-61-9902-4 pinta-alaltaan noin 405 m2 suuruisen määräalan. Määräalan arvoksi on asemakaavamuutoksen nro 002365 mukaisella käyttötarkoituksella keskustatoimintojen korttelialue (C) sovittu 549.406,97 euroa.

VTK Kiinteistöt Oy luovuttaa Kaupungille tilasta 92-421-6-426 pinta-alaltaan noin 425 m^2 suuruisen määräalan. Määräala on asemakaavamuutoksessa nro 002365 osoitettu katualueeksi ja sen arvoksi on sovittu 0 euroa.

Vaihdon kohteet on esitetty liitteessä B1. Määräalojen vaihdon kohteet.

Vaihdon ehdot:

Tämän vaihdon kaikki ehdot on esitetty tässä vaihtokirjassa.

1. Väliraha

VTK Kiinteistöt Oy maksaa Kaupungille välirahaa 549.406,97 euroa. Väliraha maksetaan Kaupungin ilmoittamalle rahalaitostilille tämän vaihtokirjan allekirjoituspäivänä.

Väliraha ei ole pinta-alaperusteinen.

2. Omistus- ja hallintaoikeus

Vaihdon kohteiden omistus- ja hallintaoikeus siirtyvät luovutuksensaajille tämän vaihtokirjan allekirjoituspäivänä.

3. Kohteeseen tutustuminen

Vaihdon osapuolet ovat tarkastaneet vaihdon kohteet, niiden alueet ja rajat sekä tutustunut alueen maasto-olosuhteisiin. Osapuolet ovat verranneet näitä seikkoja vaihdon kohteesta esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Osapuolilla ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

Osapuolet vastaavat saamiensa alueiden rakennushankkeiden suunnitteluun liittyvien maaperätutkimusten suorittamisesta sekä maaperän edellyttämistä hankkeen toteuttamiseen liittyvistä rakenteellisista ratkaisuista.

4. Asiakirjoihin tutustuminen

Vaihdon osapuolet ovat tutustuneet vaihdon kohdetta koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisteriote, kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

Osapuolet ovat tutustuneet myös naapurikiinteistöjä koskeviin asiakirjoihin, joita ovat kaavakartat ja -määräykset.

5. Verot ja maksut

Luovuttaja vastaa niistä vaihdon kohteeseen kohdistuvista veroista ja muista maksuista, joiden maksuunpanon perustana on tämän vaihtokirjan allekirjoitushetkeä edeltävä aika. Vaihtokirjan allekirjoituksen jälkeen maksuista vastaa luovutuksen saaja.

Vaihdon kohteiden lohkomiskustannuksista vastaa luovutuksensaaja.

Tästä vaihdosta menevän varainsiirtoveron maksaa luovutuksensaaja.

6. Vaaranvastuu

Vaaranvastuu vaihdon kohteisiin siirtyy luovutuksensaajalle tämän vaihtokirjan allekirjoituksin.

7. Kiinnitykset, rasitukset

<u>Kiinteistö 92-421-6-426 määräala</u>
Yhtiö luovuttaa määräalan kiinnityksistä ja niihin verrattavista rasituksista ja rasitteista vapaana.

Rasitustodistuksen mukaan kiinteistöön 92-421-6-426 on vahvistettu seuraavat kiinnitykset:

1) asianumero 511/7.10.2011/38615, arkistoviite 015:2011:KI:38615
2) asianumero 511/7.10.2011/38616, arkistoviite 015:2011:KI:38616
3) asianumero 511/7.10.2011/38617, arkistoviite 015:2011:KI:38617
4) asianumero 511/7.10.2011/38619, arkistoviite 015:2011:KI:38619
5) asianumero 511/7.10.2011/38620, arkistoviite 015:2011:KI:38620

Yhtiö suostuu siihen, että Kaupunki poistaa edellä mainitut kiinnitykset Kaupungille luovutettavalta määräalalta. Yhtiö luovuttaa Kaupungille ennen tämän vaihtokirjan allekirjoitusta sellaiset asiakirjat (panttikirjat tai pantinhaltijan kirjallinen suostumus kiinnityksen poistamiseen), joiden nojalla Kaupunki voi kiinnitykset poistaa.

Kiinteistörekisteriotteen mukaan vaihdon kohteeseen ei kohdistu muita rasitteita, käyttöoikeuksia tai käyttörajoituksia. Yhtiön mukaan vaihdon kohteeseen ei kohdistu kiinteistörekisteriotteesta ilmenemättömiä rasitteita, käyttöoikeuksia tai käyttörajoituksia.

Kiinteistö 92-61-9902-4 määräala
Kaupunki luovuttaa määräalan kiinnityksistä ja muista niihin verrattavista rasituksista ja rasitteista vapaana.

Rasitustodistuksen mukaan luovutettavaan määräalaan ei ole vahvistettu kiinnityksiä tai niihin verrattavia rasituksia.

Kiinteistörekisteriotteen mukaan luovutettavaan määräalaan ei kohdistu rasitteita, käyttöoikeuksia tai käyttörajoituksia. Kaupungin mukaan määräalaan ei kohdistu kiinteistörekisteriotteesta ilmenemättömiä rasitteita, käyttöoikeuksia tai käyttörajoituksia.

Mahdollisista kaavan toteuttamiseksi tarvittavista johtosiirroista on sovittu maankäyttösopimuksen kohdassa 7 Johtosiirrot.

9. Irtaimisto

Tähän vaihtoon ei sisälly irtaimistoa, eikä irtaimen omaisuuden luovuttamisesta ole tämän vaihdon yhteydessä tehty eri sopimustakaan.

10. Maaperä

Kaupungin ja Yhtiön tietojen mukaan vaihdon kohteilla ei aiemmin ole harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista.

Mikäli rakennettaessa kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän puhdistamiseen, luovutuksen saaja on velvollinen välittömästi ottamaan yhteyttä luovuttajaan, jotta tarvittavasta menettelystä voidaan sopia.

Tällöin kaupunki ja Yhtiö vastaavat kumpikin luovuttamiensa kiinteistöjen osalta pilaantuneiden maa-ainesten poistamisesta aiheutuvista tavanomaisiin maanrakennuskustannuksiin nähden ylimääräisistä kustannuksista ja työn tekemisestä sovitaan erikseen.

Luovuttaja vastaa kustannusten korvauksista pilaantuneen maan johdosta enintään viisi (5) vuotta asemakaavamuutoksen nro 002365 voimaan tulosta.

B. III MUUT ESISOPIMUKSEN EHDOT

1. Esisopimuksen voimaantulo

Tämä esisopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet.

Lopullinen vaihtokirja tehdään kolmen (3) kuukauden kuluessa siitä, kun kohdassa B.I mainittu vaihtokirjan edellytykset ovat täyttyneet.

Esisopimus lakkaa olemasta voimassa, kun
- lopullinen vaihtokirja on allekirjoitettu tai
- vaihtokirjan edellytykset ovat täyttymättä 31.12.2022.

Mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2022 mennessä hyväksynyt asemakaavamuutoksen nro 002365, mutta siitä on valitettu, pysyy tämä sopimus siinä tapauksessa voimassa. Sen jälkeen, kun mainittu valitus on lainvoimaisesti ratkaistu ja kaavamuutos tullut voimaan, on kaikilla sopijapuolilla oikeus vaatia tämä sopimuksen sopimusehtojen täyttämistä. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen, tämä sopimus raukeaa.

Kumpikaan Osapuoli ei esitä minkäänlaisia korvausvaatimuksia siinä tapauksessa, että esisopimus lakkaa olemasta voimassa.

Tätä maankäyttösopimusta ja esisopimusta määräalojen vaihdosta on laadittu kolme (3) yhtäpitävää kappaletta, yksi Vantaan kaupungille, yksi VTK Kiinteistöt Oy:lle sekä yksi kaupan-vahvistajalle.

Vantaalla <xx>. päivänä <xxx>kuuta <20xx>

Vantaan kaupungin
puolesta valtakirjalla

_____
<xxxx>
lakimies

VTK Kiinteistöt Oy:n
puolesta valtakirjalla

_____
<xxxx>

Julkisena kaupanvahvistajana todistan, että lakimies <xxxx> valtakirjalla Vantaan kaupungin puolesta ja <xxxx> valtakirjalla VTK Kiinteistöt 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 esisopimukset on tehty maakaaren 2 luvun 1 §:ssä säädetyllä tavalla.

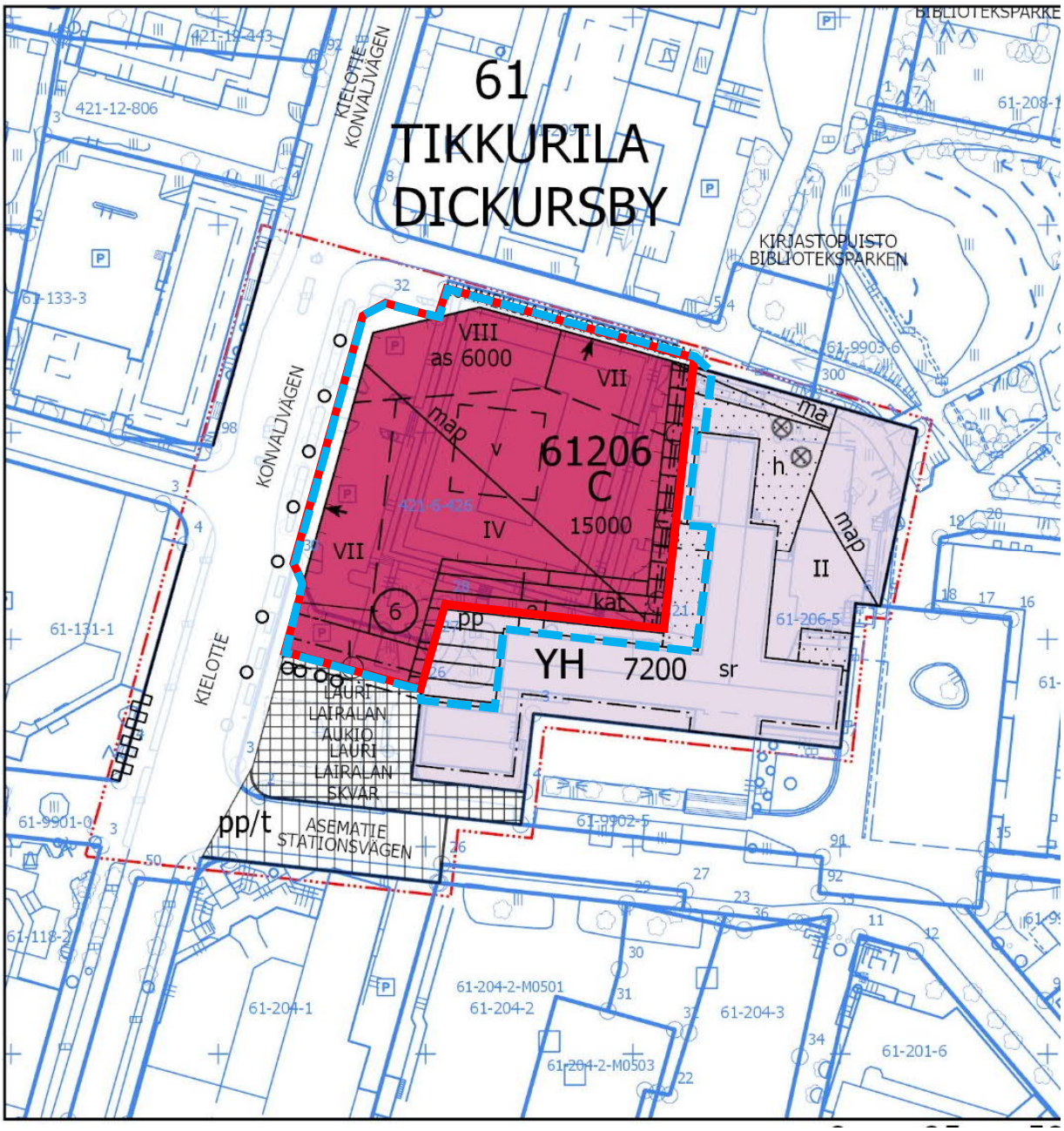
Vantaalla <xx>. päivänä <xxx>kuuta <20xx>

_____

LIITTEET Liite A1. Kartta kaavamuutosalueesta, suunnittelualueesta ja maankäyttösopimusalueesta.
Liite B1. Määräalojen vaihdon kohteet.

Liite A1
Kartta kaavamuutosalueesta, suunnittelualueesta ja maankäyttösopimusalueesta
Asemakaavanmuutosehdotus nro 002365
Kartta päivätty 19.8.2019

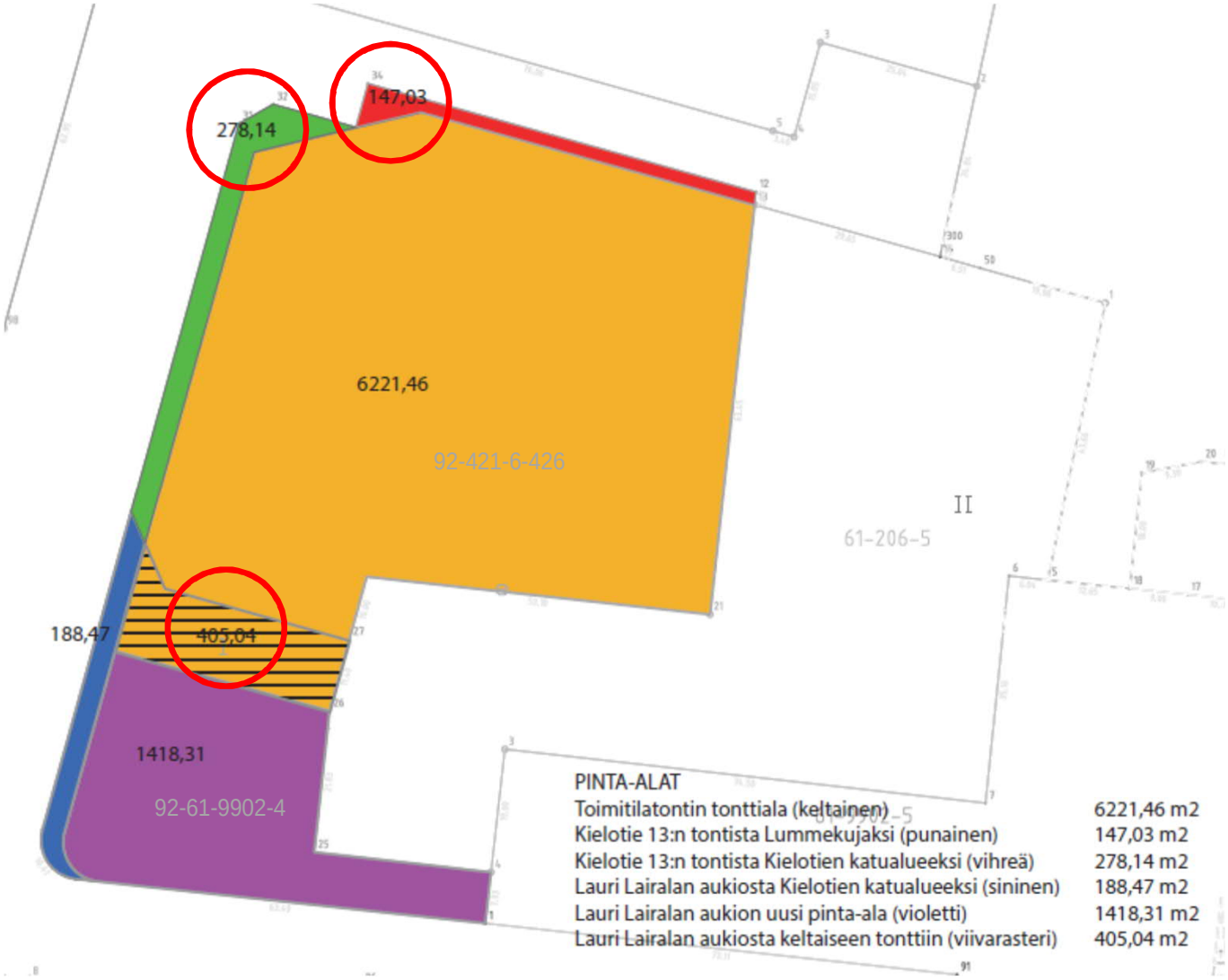
Kaavamuutosalue
Suunnittelualue
Maankäyttösopimusalue



Liite B1
Määräalojen vaihdon kohteet

Kaupungille luovutettavat yleiset alueet
noin 147,03 m2 + 278,14 m2 = 425,17 m2

VTK Kiinteistöt Oy:lle luovutettavat alueet
n. 405,04 m2



18 § **Asemakaavamuutos 002340 ja tonttijako sekä tonttijaon muutos, 94 Hakunila / Raudikkokuja**

VD/11218/10.02.04.01/2016
HP/TLA/VKA/MJA/MKU/LL

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan kerrostalojen täydennysrakentaminen Hakunilan keskustassa keskeisellä korttelialueella. Rakentaminen monipuolistaa alueen nykyistä asuntotarjontaa. Asuinkerrostaloja rakennetaan olemassa olevien kerrostalojen pysäköintitonteille ja tonteiksi muutettaville katualueille. Autopaikat sijoitetaan pihoille ja osin uudisrakennusten pohjakerroksiin. Kaavamuutos on ollut aikaisemmin päätöskäsittelyssä kaupunkisuunnittelulautakunnassa 10.9.2018 § 13. Asemakaavan muutosehdotusta on muutettu hakijan aloitteesta laajentamalla asemakaavamuutosaluetta sekä muuttamalla sallittuja kerrosaloja, rakennusaloja ja tonttijakoja. Kaava tuottaa yhteensä 36 210 k-m^2, josta uudisrakentamista on 18 660 k-m^2. AK-korttelialueille tehokkuudeksi muodostuu e = 2.78.

Asemakaavamuutos koskee korttelia 94001 sekä katu- ja virkistysalueita kaupunginosassa 94, Hakunila. Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa kortteleita 94001-94003 sekä katu- ja virkistysalueita kaupunginosassa 94, Hakunila.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee korttelia 94001.

Alue sijaitsee Hakunilan keskustassa rajautuen lännessä Hakunilantiehen, pohjoisessa Raudikkokujan katualueen koillisreunaan, idässä Hevoshaan puistoon, etelässä kortteliin 94004 sekä lounaassa Raudikkopolkuun.

Kaavan hakija
Sato Oyj (Vatrotalo 5 Oy ja SATOkoti 3 Oy).

Maanomistus
Alue on yksityisessä sekä kaupungin omistuksessa.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen valmisteluun on osallistunut Schauman arkkitehdit ja Ark'idea Oy konsultteina.

Yleiskaava
Kaavamuutoksen alue on kaupunginvaltuustossa 17.12.2007 hyväksytyssä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa A1, Tehokas asuntoalue.

Asemakaavan muutos
Asemakaavan muutos tehdään kiinteistönomistajan aloitteesta. Hakijan tavoitteena on rakentaa omistamiensa asuinkerrostalojen pysäköintialueille sekä osin nykyiselle katualueelle uusia asuinkerrostaloja. Autopaikat sijoitetaan pihoille ja osittain uudisrakennuksiin. Uudet kerrostalot muodostavat olemassa olevien kanssa liikennemelulta ja liikenteen pienhiukkasilta suojaavan suljetun pihapiirin, joka vähentää lisäksi olemassa olevien asuinrakennusten pohjoiseen suuntautuvien julkisivujen melutasoa. Olemassa olevien kerrostalojen rakennusoikeuteen ei tule muutosta. Asemakaavamuutos koskee myös Raudikkokujan katualuetta, johon osoitetaan uusia katupuita sekä

alueen eteläosassa olevaa virkistysaluetta, jonka itäosaan, nykyisen hiekkakentän alueelle, osoitetaan muutosaluetta palvelevaa pysäköintiä ja kevyen liikenteen reitti.

Kaavatyö kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle. Rakennusoikeus alueella on yhteensä 36 210 k-m², josta uudisrakentamista 18 660 k-m². Tehokkuus AK-alueilla on siten e=2.78. Keskellä korttelia oleva LPA-alue huomioiden tehokkuusluku e=1.91. Asemakaava-alueen asukasmäärän voidaan arvioida olevan 800–1 000.

Asemakaavan muutosehdotusta on edellisestä päätöskäsittelystä muutettu rakennusalojen osalta ja rakennusoikeuksien osalta siten, että kerrosalaneliömetrejä pudotetaan tonttien 3, 4, 5 ja 6 osalta 14 100:sta 12 410 k-m²:iin. Asukaspysäköinti on muutettu tonttien 3 ja 4 osalta rakennusten maantasokerroksesta pihan LPA-alueelle, jota on laajennettu korttelin sisällä ja muotoiltu uudelleen. Asemakaavan muutosaluetta on laajennettu eteläosassa käsittämään osan Hevoshaan puistoaluetta, jossa sijaitsee hiekkakenttä ja puita. Tälle alueelle sijoitetaan osittain LPA-alueen laajennus. Jäljelle jäävän puistonosan hakija sitoutuu rakentamaan asukkaiden käyttöön leikkipuistoksi viheralueyksikön ohjeiden mukaan.
Raudikkokujan itäpäässä sijaitsevaa pihakatualuetta on laajennettu vähäisesti korttelialueelle. Muutosalueen eteläreunassa sijaitseva Raudikkopolun osa on katsottu tarpeettomaksi kaupungin katualueena ja liitetty LPA-alueeseen.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 30.3.2017. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 24.5.2019 hakijan esittämien muutosten vuoksi.

MRL 62 §:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin yhteensä viisi kappaletta, joista on tiivistelmät kaavaselostuksessa.

16.5.2017 pidettiin asukastilaisuus yhdessä Hakunilan muiden ajankohtaisten maankäyttöhankkeiden kanssa.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Asemakaavatyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaavatyö kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa uutta asuntokerrosalaa (18 660 k-m² n. 300 asuntoa).

Sopimus
Asemakaavan muutokseen liittyy toteuttamissopimus.
Hakijalta saadaan sitoumus maan ostosta kaavan voimaantulon jälkeen.

Muutoskustannukset maksaa hakija Sato Oyj ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 4 (18 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla, perusmaksu 930 € + lisätonteilta 9 x 330 € yhteensä 3 900 €.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.8.2019 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.8.2019 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002340 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 94 Hakunila / Raudikkokuja.
b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 4 ja todetaan, että hakija Sato Oyj maksaa muutoskustannukset (18 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (3 900 €), yhteensä 21 900 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 18

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.8.2019 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002340 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 94 Hakunila / Raudikkokuja.
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistaa maksuluokka 4 ja todeta, että hakija Sato Oyj maksaa muutoskustannukset (18 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (3 900 €), yhteensä 21 900 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Asemakaavamuutoksen selostus 19.8.2019

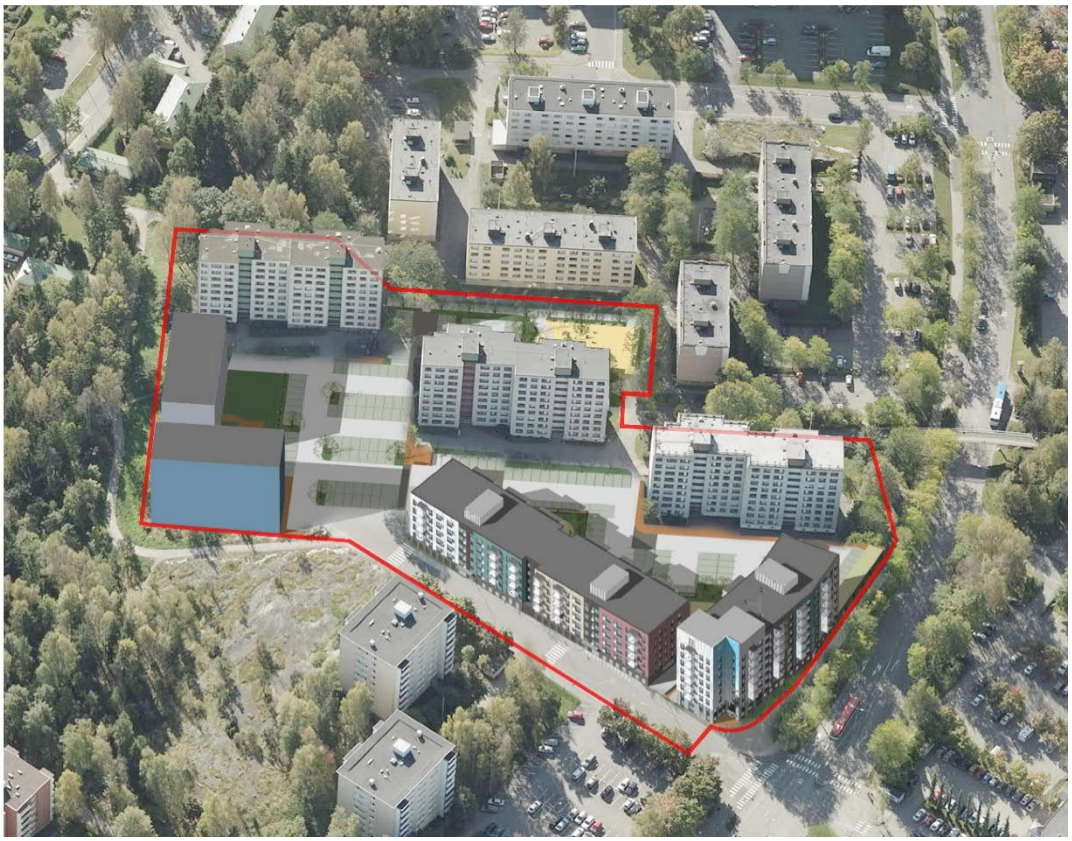
Täytäntöönpano: Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Vesa Karisalo, puh. 040 750 7339,
asemakaava-arkkitehti Mari Jaakonaho, puh. 050 3029411
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

002340 RAUDIKKOKUJA

HAKUNILA



MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 19.8.2019 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002340. Kaavoitus on tullut vireille 30.3.2017.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Kortteli 94001 sekä katu- ja virkistysalueet (kumoutuvan asemakaavan korttelit 94001-94003 sekä katu- ja virkistysalueet).

Tonttijako ja tonttijaon muutos:

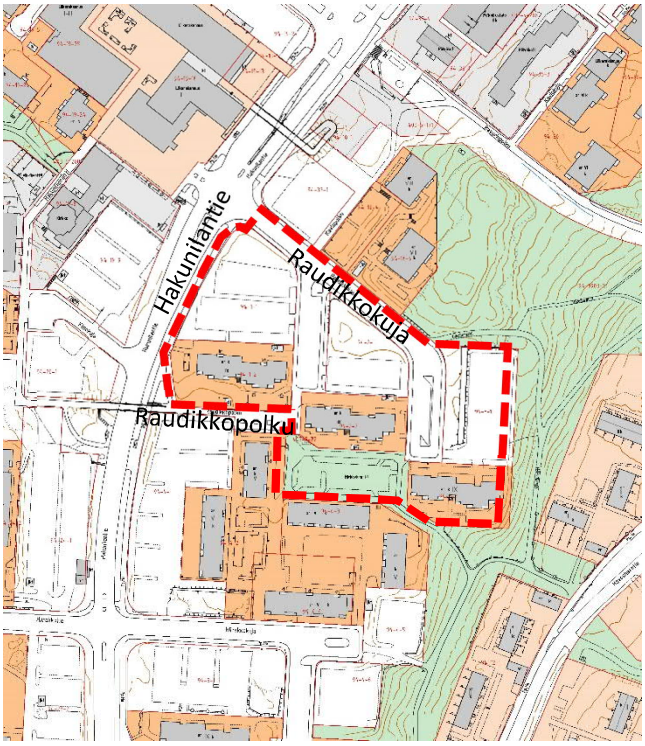
Kortteli 94001.

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan uusi kerrostalorakentaminen monipuolistaen alueen nykyistä asuntotarjontaa. Asuinkerrostaloja rakennetaan osittain rakentamattomaksi jääneille pysäköintitonteille ja osittain tonteiksi muutettaville katualueille. Autopaikat sijoitetaan pihoille ja osittain uudisrakennuksiin.

Kaavaan liittyy toteuttamissopimus.

Kaavan laatija: Mari Jaakonaho, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki, etunimi. sukunimi @vantaa.fi, puh 050 302 9411.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalue sijaitsee Vantaalla Hakunilan keskustassa rajautuen lännessä Hakunilantiehen, pohjoisessa Raudikkokujan koillisreunaan, idässä ja etelässä Hevoshaan puistoon ja naapurikortteliin sekä lounaassa Raudikkopolkuun.

Alueeseen kuuluu Sato Oyj:n omistuksessa olevat kerrostalot tontteineen, erilliset pysäköintitontit sekä tonttien väleihin jäävät kaupungin omistuksessa olevat katualueet sekä kaupungin omistuksessa oleva virkistysalue.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Sato Oyj:n (Vatrotalo 5 Oy ja SATOkoti 3 Oy) jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 26.12.2016. Kaavamuutoksen numeroksi tuli työohjelmassa numero 002340.
- Kaavoitus tuli vireille 30.3.2017. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta julkaistiin ilmoitus Vantaan Sanomissa 8.4.2017.
- Mielipiteet pyydettiin 2.5.2017 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin yhteensä viisi kappaletta.
- Asemakaavamuutoksesta järjestettiin 16.5.2017 asukastilaisuus.
- Hanke oli ehdotuksena kaupunkisuunnittelulautakunnassa 18.12.2017 ja kaupunginhallituksessa 8.1.2018.
- Asemakaavamuutoksen ehdotus oli Sato Oyj:n esittämien muutosten takia uudelleen kaupunkisuunnittelulautakunnassa 14.5.2018 ja kaupunginhallituksessa 28.5.2018.
- Asemakaavamuutos oli nähtävillä 13.6.2018 – 16.8.2018. Muutoksesta pyydettiin lausunnot.
- Asemakaavamuutos esitettiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 10.9.2018 kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi.
- Sopimuksen puuttumisen vuoksi asemakaavamuutosta ei viety kaupunginhallituksen käsittelyyn.
- Asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 24.5.2019 Sato Oyj:n esittämien muutosten vuoksi.
- Hakijan muuttuneiden suunnitelmien perusteella korjattu asemakaavamuutosehdotus esitetään kaupunkisuunnittelulautakunnalle 19.8.2019 uudelleen nähtävillepanoa varten.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 5
2. Lähtökohdat 5
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 5
2.2 Suunnittelutilanne 11
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 14
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 14
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 14
3.3.Asemakaavan tavoitteet 15
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 16
4. Asemakaavan kuvaus 19
4.1 Kaavan rakenne 19
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 20
4.3 Aluevaraukset 21
4.4 Kaavan vaikutukset 22
4.5 Ympäristön häiriötekijät 28
4.6 Nimistö 28
5. Asemakaavan toteutus 28
6. Kaavatyöhön osallistuneet 29
7. Liite Asemakaavan seurantalomake 30
8. Liite Asemakaavakartta ja –määräykset 32
9. Liite VESIHUOLLON ESISUUNNITELMA 37
10. Liite VIITESUUNNITELMA 38
11. Liite VIHERTEHOKKUUSTULOSKORTTI 43

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake
- Asemakaavakartta, asemakaavamerkinnät ja -määräykset
- Vesihuollon esisuunnitelma, Antti Auvinen, Vantaan kaupunki 16.5.2017
- Asemakaavan viitesuunnitelmat, Schauman architects Oy 8.7.2019 ja Ark Idea 7.3.2018
- Asemakaavan vihertehokkuuslaskelma Elina Ekroos, Vantaan kaupunki 1.8.2019

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Liikennemeluselvitys, FCG Oy, 8.7.2019
- Hulevesiselvitys ja -suunnitelma, FCG Oy, 6.8.2019

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutosta on hakenut kiinteistöjen omistaja Sato Oyj (Vatrotalot 5 Oy ja SATOkoti 3 Oy).

Hakijan tavoitteena on hakemuksen mukaan rakentaa omistamiensa asuinkerrostalojen pysäköintialueille sekä osin nykyiselle katualueelle uusia asuinkerrostaloja. Autopaikat sijoitettaisiin uudisrakennuksiin, osittain pihoille. Uusi asuntorakentaminen monipuolistaa alueen nykyistä asuntotarjontaa.

Kaupungin tavoitteena on lisätä asemakaavavarantoa siten, että se vastaa viiden vuoden rakentamisen tarvetta. Tavoitteena on kohtuuhintainen, laadukas ja toteuttamiskelpoinen asuntotuotanto. Kaavoituksella turvataan rakennettujen alueiden kehittäminen.

Asemakaavamuutoksessa esitetään alueelle uusia asuinkerrostaloja kerrosalaltaan 18 660 k-m^2. Uusien rakennusten rakentamisen mahdollistaa alkuperäisestä keventynyt pysäköintinormi ja Raudikkokujan katualueiden laajennusten muuttaminen tonttimaaksi. Hakijan omistamien kolmen kerrostalotontin rakennusoikeutta ei muuteta nykyisestä.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Hakunila on Itä-Vantaan alueellinen kaupallisten ja julkisten palveluiden keskus. Hakunilan keskustan kehittäminen ja asumisen monipuolinen lisääminen on tärkeää alueen vetovoimaisuudelle ja palveluiden säilymiselle. Palveluiden säilymistä ja kehittymistä pyritään tukemaan erityisesti asuinrakennusten täydennysrakentamisella.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Suunnittelualue sijaitsee Hakunilan selänteellä. Hakunilantien katumaisemassa nykyinen kolmen asuinkerrostalon ryhmä ei kesällä juuri näy, koska Hakunilantietä reunustavat jalavat ovat kasvaneet täysikokoisiksi. Raudikkokujan puolelta talot näkyvät melko selkeästi. Väljästi rakennetussa korttelissa on pysäköintipaikoista toteutettu vain runsas puolet, joten alueella on säilynyt suureksi kasvanutta puustoa, lähinnä jalavia, ja avokallioita, jotka ovat tunnusomaisia Hakunilassa. Alueen itäreuna laskeutuu Kormuniitynojan laaksoon metsäisenä rinteenä. Laakson reunalla kulkevan Hevoshaantien molemmin puolin on sijoittunut matalaa asutusta. Itäisimmän suunnittelualueen asuinrakennuksen yläosa näkyy kaukomaisemassa Kormuniitynojan laaksosta katsottuna.

Vesistöt ja vesitalous

Kallioinen suunnittelualue on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla tai on nurmea. Alue ei ole pohjavesialuetta.

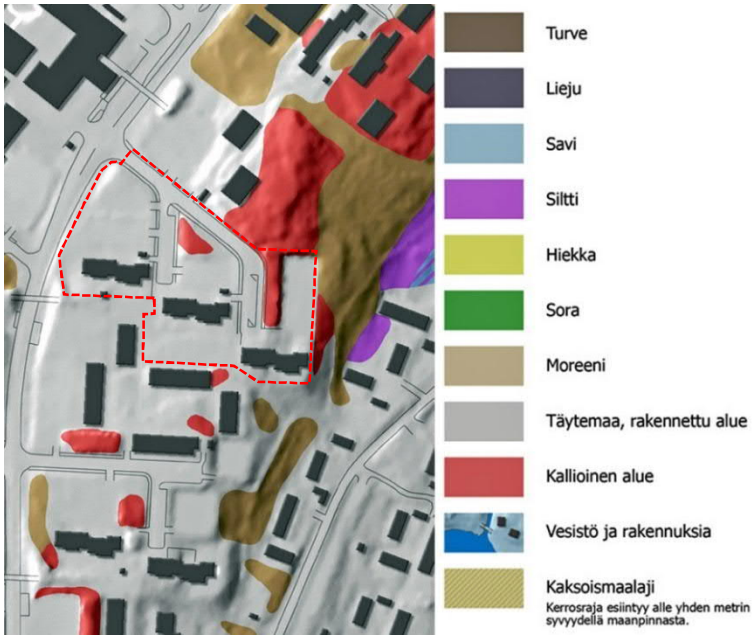
Maaperä

Maaperäkartan mukaan asemakaavamuutosalue sijoittuu rakennetulle täyttöalueelle. Lähimmät pohjatutkimukset on tehty Raudikkopolulta, jossa on tehty kuusi porakonekairausta. Pohjatutki-

musten mukaan pohjamaa on hiekkaa ja soraa. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon noin 0,5...2,9 m syvyydellä maanpinnasta. Suunnittelualueen itäpuolella maaperä muuttuu siltiksi ja saveksi.

Uudet rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti kantavan pohjamaan tai kallion varaan. Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät piha-alueet voidaan tehdä maanvaraisina. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja -suunnitelmiin.

Pohjavedenpinnasta ei ole tietoa. Kohde ei sijaitse määritellyllä pohjavesialueella. Pohjanvedenpinta tulee selvittää tarkemmin ennen rakennustöiden aloittamista.



Topografia
Suunnittelualue nousee melko voimakkaasti Hakunilantieltä Raudikkokujan päähän asti. Maanpinta on alimmalla kohdalla Hakunilantien ja Raudikkokuja risteysalueella noin +41.4. Korkeimmillaan maasto on kallioisilla kohdilla Raudikkokujan päässä noin +45.2. Asukaspysäköintiä varten 1970-luvun alussa louhittu pysäköintialue on noin kolme metriä viereistä maanpintaa alempana.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys
http://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset
Hakunilan keskusta-alueella (kaavarungon alueella) asui helmikuussa 2017 yhteensä noin 7 000 henkilöä. Hakunilan luonnoksiksi jääneissä kaavarungoissa 1970-luvulta arvioitiin keskeisen asuntoalueen asukasmäärän vuonna 2000 olevan noin 15 000 henkilöä. Hakunilan keskustan katu-, jalankulku- ja pyöräilyverkosto rakennettiin tämän ennusteen mukaisesti. Nykyisessä liikenneverkossa kaavarungon mukainen asukasmäärän lisäys on siten jo ennakoitu.

Vuonna 2016 alussa vieraskielisen väestön osuus oli Hakunilan kaupunginosassa kolmanneksi suurin (31,6%) Havukosken (32,3%) ja Länsimäen (35,1%) jälkeen. Eläkeikäisiä oli Hakunilan kaupunginosassa vuonna 1971 ainoastaan 2%. Hakunilan väestön keski-ikä on vuosien myötä kasvanut. Vuonna 2016 eläkeikäisten määrä oli 15%. Perheiden keskikoko on pienentynyt samassa ajassa 3,6:sta 2,8 henkilöön.

Asuminen
Hakunilan suuralueella asuminen on keskittynyt kerrostaloihin, joissa alueen asuntokannasta yli 60% sijaitsee. Omakotitaloissa sijaitsee suuralueella lähes 20% asunnoista, rivitaloissa hieman yli 10%.

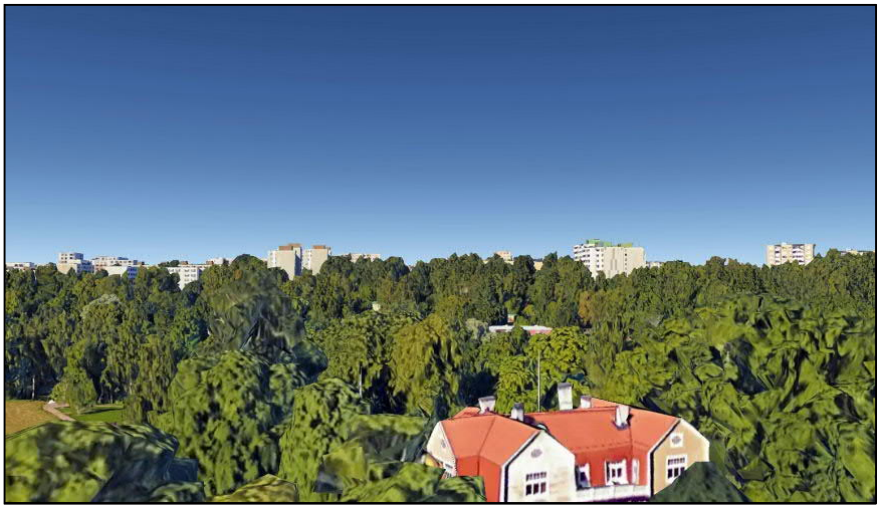
Pienehköllä asemakaavamuutosalueella on yhteensä kolme vuonna 1970 valmistunutta asuinkerrostaloa, kerrosaloiltaan yhteensä 17 712 k-m^2. Kaavamuutosalueen talot ovat Sato Oyj:n vuokrakerrostaloja.

Palvelut ja työpaikat
http://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset
Työpaikkojen määrä Hakunilan kaupunginosassa on tilastoaikana 2005 – 2014 lisääntynyt 233 paikkaa. Vuonna 2014 työpaikkoja oli kaupunginosassa yhteensä 1 659. Kaavamuutosalueella on asuinkerrostaloja, joissa ei ole työpaikkahuoneistoja.

Yhdyskuntarakenne
Suunnittelualue on Hakunilan ydinkeskustaa. Alue rajautuu pääkatuun, leveään Hakunilantiehen. Päättyvä, lyhyt Raudikkokuja on hyvin leveä kun ottaa huomioon sen liikennemäärän. Raudikkokujan varrella ja pysäköintitonttien väleihin kääntyvillä katutilan jatkeilla on huomattava määrä maksuttomia pysäköintipaikkoja ilman rajoituksia.

Kaupunkikuva
Suunnittelualueen kolme yhdeksänkerroksista kerrostaloa ovat ilmeeltään keskenään lähes identtiset. Erillinen kolmen talon kerrostaloryhmä on Hakunilan ostoskeskukselta katsoen korkeammalla kohoten etualalla olevien katupuiden, kalliopintojen ja pysäköintialueiden muodostamalta jalustalta. Kerrostalojen umpinaiset päädyt suuntautuvat Hakunilantielle.

Kaukomaisema
Hakunilanmäellä erottuvat puustoa korkeammat rakennukset autolla ajaessa Kehä III idästä länteen. Rakennukset näkyvät myös idästä Sotungin laaksosta tarkasteltaessa. Håkansbölen kartano sijaitsee Sotunginlaakson eteläosassa Kormuniitynojan laaksoalueella valtakunnallisesti merkittävässä kulttuuriympäristössä. Kartanon alueelta tarkasteltuna rakennusten rivi muodostaa horisonttiin oman vyöhykkeensä puiden latvustojen taakse.



Etualalla Håkansbölen kartanon päärakennus, kaukomaisemassa Hakunilan kerrostaloalue. Korkeimmat rakennukset ovat 9-kerroksisia.

lähde: Google Earth



Kuva Håkansbölen kartanon päärakennuksen edestä. Punainen nuoli osoittaa tulevan korkeimman asuinkerrostalon sijainnin kaukomaiseman horisontissa.

Asemakaavamuutoksen mukainen uusi Raudikkokujan päähän sijoittuva 8-kerroksinen asuinkerrostalo tulee erottumaan kaukomaisemassa uutena elementtinä. Muutos ei ole suuri verrattuna 1970-luvulla rakennetun asuinalueen aiheuttamaan muutokseen. Kartanon alueella silmänkorkeudella havainnoidessa muutos on vaikeasti ja paikoitellen mahdotonta havaita. Uusi kaukomaisemassa näkyvä kerrostalo on hyväksyttävissä.

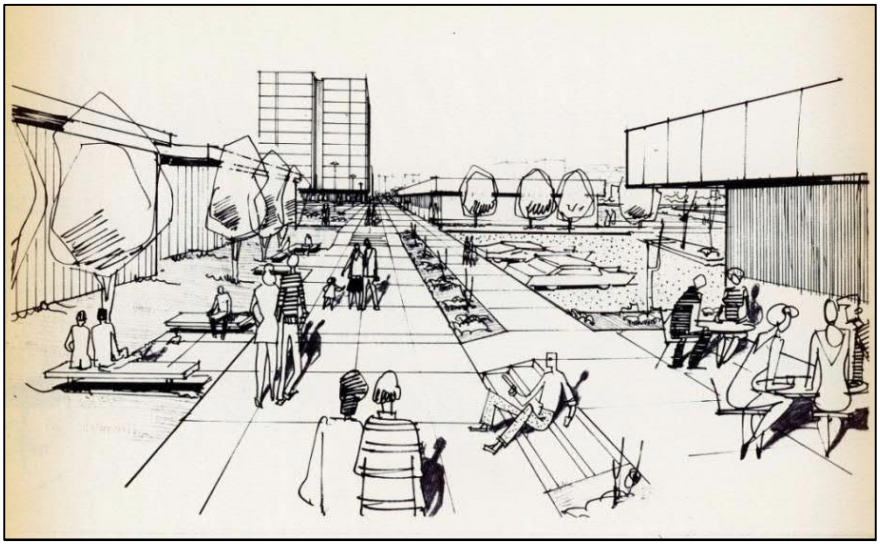
Rakennettu kulttuuriympäristö
Hakunilan kerrostaloalue edustaa 1970-luvun tyypillistä elementtikerrostalolähiötä. Rakennukset ovat selkeästi erillisiä rakennusmassoja maastomuotoja noudattaen. Eräät Hakunilan keskustan korttelipihoista ovat erityisen viihtyisiä korkeuseroista ja kasvillisuudesta johtuen. Erityisesti avokalliot ovat vahvasti läsnä Hakunilan ydinalueella. Tyypillisissä 1970-luvun elementtikerrostaloissa ei ole yleensä katsottu olevan erityisiä kulttuuriarvoja.

Kulttuurihistoriallisesti arvokas Håkansbölen kartanoalue puistoineen on lyhyen kävely- ja pyöräilymatkan päässä suunnittelualueelta itään.

Virkistys
Hakunila on tunnettu erittäin hyvistä ulkoiluun liittyvistä virkistysmahdollisuuksista. Suunnittelualueen pohjoispuolella on kävelyreitti Hakunilan keskustasta itään ulkoilualueille ja Håkansbölen kartanonpuistoon. Kormuniitynojan jatkuvasti virtaava kirkas vesi antaa virkistysalueille merkittävää lisäarvoa.

Liikenne
Hakunilantie ja Kyytitie ovat koko kaupunginosan pääkatuja. Hakunilan ostoskeskus on liikenteen solmukohdassa ja arkipäivisin ajoneuvoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhtenä päätepisteenä.

Väljästi mitoitetut kadut eivät ruuhkaudu päivän huipputuntienkaan aikana. Pysäköinti ostoskeskuksen tontilla on arkipäivisin ruuhkautunut ja rajoittaa selvästi ostoskeskukseen saapumista autolla. Hakunilan keskustalle on tyypillistä jalankulkusillat, joita on yhteensä viisi Kyytitien ja Hakunilantien ylitse. Keskusta-alueen suunnittelussa 1970-luvulta lähtien on ollut ajatus palveluiden sijoittumisesta pohjois - eteläsuuntaisen jalankulkukadun varrelle. Alkuperäisissä suunnitelmissa esitetty laadukas jalankulun ja pyöräilyn huomiointi helpottaa ja sujuvoittaa edelleen merkittävästi liikkumista asuntoalueen sisällä.



Kuviteltua Hakunilan keskustaa 1970-luvun Hakunila-2 asemakaavassa.

Asemakaavan muutosalueella sijaitseva Raudikkokuja on nykyisellään ylileveä liikenteen määrän nähden. Yhteensä lähes kymmenen metriä leveät ajokaistat on mahdollisuus kaventaa noin viiden metrin levyiseksi. Taksiasema ja vieraspysäköintipaikkoja on mahdollisuus järjestää kadulle. Toinen jalkakäytävistä on mahdollisuus leventää yhdistäen siihen turvallisuutta lisäävän pyörätien. Viihtyisyyttä parannetaan lisäämällä katupuita ja istutuksia katualueelle.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueen pohjois- ja eteläpuolelle on rakennettu vesihuolto. Alueen vedensaanti hoidetaan Kyytitien ja Hakunilantien d400 runkojohdoista sekä Raudikkokujan d100 ja Kormuniitynojan d200 jakelujohdoista.

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Hakunilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotus-pumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hakunilassa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 1000 m3, HW = +94,20 ja NW = +88,00. Lisäksi käytössä on alasäiliö, jonka tilavuus on 2700 m3. Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 85.30 ja ylin on noin + 95.30. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp).

Jätevesiviemäröinti

Alueen pohjois- ja eteläpuolelle on rakennettu jätevesiviemäröinti. Alueen pohjoisosan jätevedet kootaan Raudikkokujan d300 jätevesiviemärillä sekä Kyytitien d300 jätevesiviemäreillä Lahdentien d800 jätevesiviemäriin. Alueen eteläosan jätevedet kootaan Kormuniitynojan d300 ja d400 jätevesiviemäreillä.

Alueen jätevedet kulkeutuvat jätevesiviemärissä ja kalliotunnelissa etelään Vaaralan jätevedenpumppaamolle ja edelleen etelään Rajakylään. Sieltä jätevedet johdetaan Mailatien jätevesien mittausaseman kautta Helsingin viemäriverkkoon. Lopulta jätevedet ohjataan Viikinmäen keskuspuhdistamolle puhdistettaviksi.

Hulevesiviemäröinti

Hulevedet johdetaan Raudikkokujan d300 ja Kyytitien d800 hulevesiviemäreiden kautta kaavamuutosalueen länsipuolella virtaavaan Itä-Hakkilanojaan. Lisäksi alueen eteläosan hulevedet johdetaan

d300 hulevesiviemärillä itäpuolella virtaavaan Kormuniitynojaan. Itä-Hakkilanoja liittyy Kormuniitynojaa. Purojen hulevedet virtaavat Nissaksessa Krapuojaan, joka laskee lopulta mereen Helsingin Kapellvikenin lahdessa.

Kaukolämpö
Vantaan Energia Oy:n kaukolämmön suuri siirtolinja sijaitsee Hakunilantien alla hyvin lähellä suunnittelualueen rajaa. Linja tekee mutkan ja kääntyy jonkun matkaa Raudikkokujan puolella. Linjan siirto on kallista ja sen huomiointi on tärkeä viereen sijoittuvan uudisrakennuksen suunnittelussa. Uudet rakennukset ovat liitettävissä Raudikkokujan kaukolämpölinjaan.

Sähköverkko
Vantaan Energialle kuuluva 20kV keskijännitekaapeli sijaitsee suunnittelualueen etelä- ja länsisivuilla. Pienjännitemaakaapeli 0,4kV sijaitsee osittain suunnittelualueella tulevan rakennuksen kohdalla. Rakentaminen edellyttää kaapelin siirtotyötä sekä uutta muuntamoa suunnittelualueella.

Ympäristöhäiriöt
Hakunilantien ajoneuvoliikenteen takia on syytä tehdä liikennemeluselvitys. Myös pikaraitiotievaraus on syytä huomioida.

2.1.4 Maanomistus

Voimassa olevan asemakaavan mukainen Raudikkokujan katualue ja Hevoshaan puistoalue ovat Vantaan kaupungin omistuksessa. Suunnittelualueen tontit ovat kaavamuutoksen hakijan omistuksessa.



Kaupungin maanomistus vaalealla punaisella.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

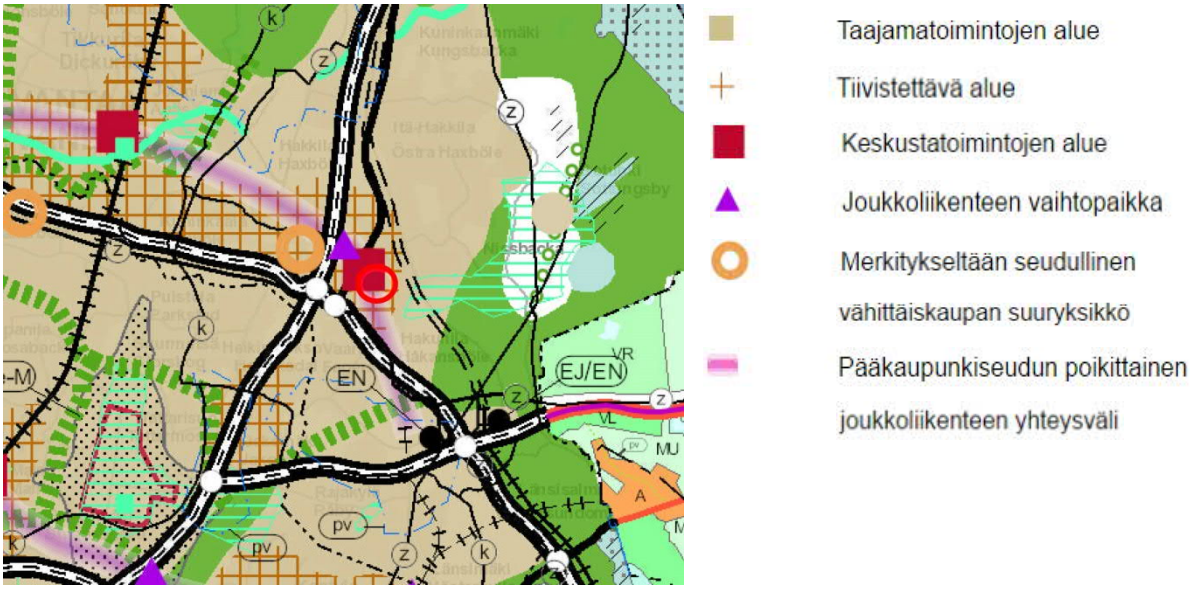
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

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.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan valtion viranomaisten tulee toiminnassaan ottaa huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja edistää niiden toteuttamista. Maakunnan suunnittelussa ja muussa alueidenkäytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista. Vaikutukset yksittäiseen rakennushankkeeseen ja maankäyttöön muutoin välittyvät kaavoituksen kautta kaavoille laissa säädettyjen sisältövaatimusten rajoissa.

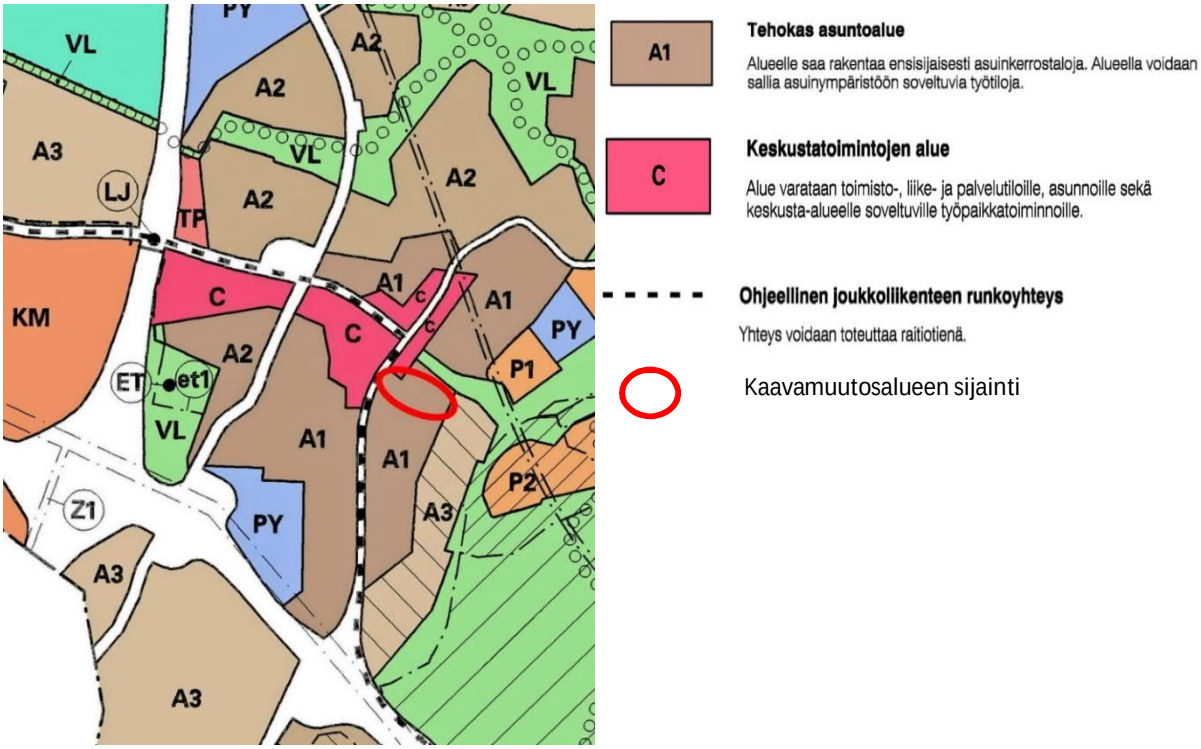
Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin kohdissa 3 ja 4.

Maakuntakaava



Uudenmaan maakuntakaavassa (YM 8.11.2006) suunnittelualue on esitetty keskustatoimintojen alueeksi. Alueella sijaitsee pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli. Ote maakuntakaavasta on yhdistelmä, joka sisältää maakuntakaavan lisäksi kolme vaihekaavaa. Asemakaavamuutos on maakuntakaavan mukainen.

Yleiskaava

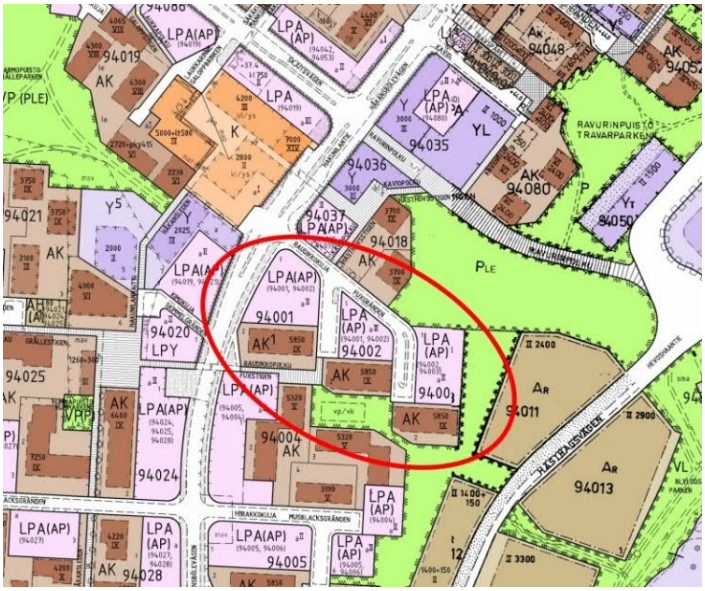


Vantaan yleiskaavassa (Kv 17.12.2007) suunnittelualue on pääosin tehokasta asuntoaluetta (A1), pieneltä osin keskustatoimintojen aluetta (C). Hakunilantielle ja Kyytitielle on osoitettu ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys. Asemakaavamuutos on yleiskaavan mukainen

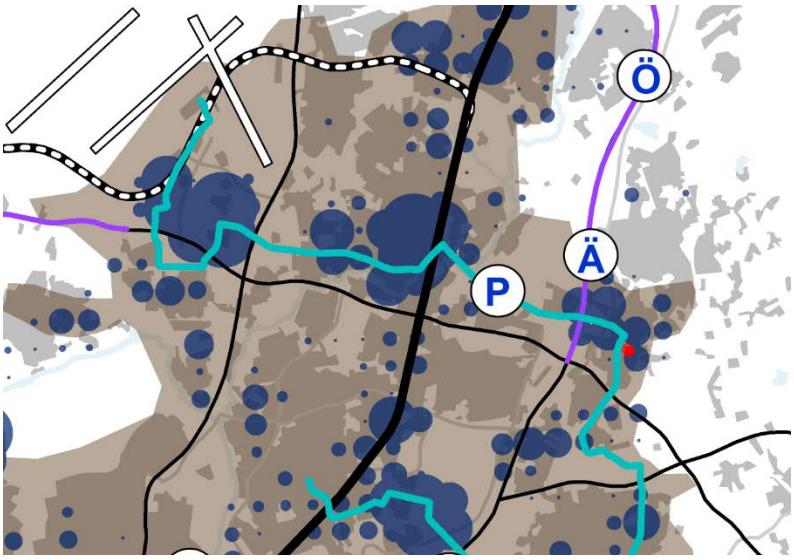
Asemakaava

Hakunilan keskustan asemakaavat ovat pääosin 1970-luvulla vahvistettuja. Ajankohdan asemakaavojen mukaisissa kerrostaloissa saattaa olla suurimman sallitun kerrosluvun lisäksi kokonaan tai osittain maanpäällisiä kellarikerroksia.

Kaavamuutosalueen asemakaavoissa (vahvistettu 1970 ja 1971) asuntojen autopaikkavaatimus on 1/70k-m2. Liikehuoneistoissa vaatimus on 1/35k-m2. AK1-määräyksen mukaisissa asuinhuoneissa melutaso ei saa ylittää 35dB ikkunoiden ollessa suljettuina.

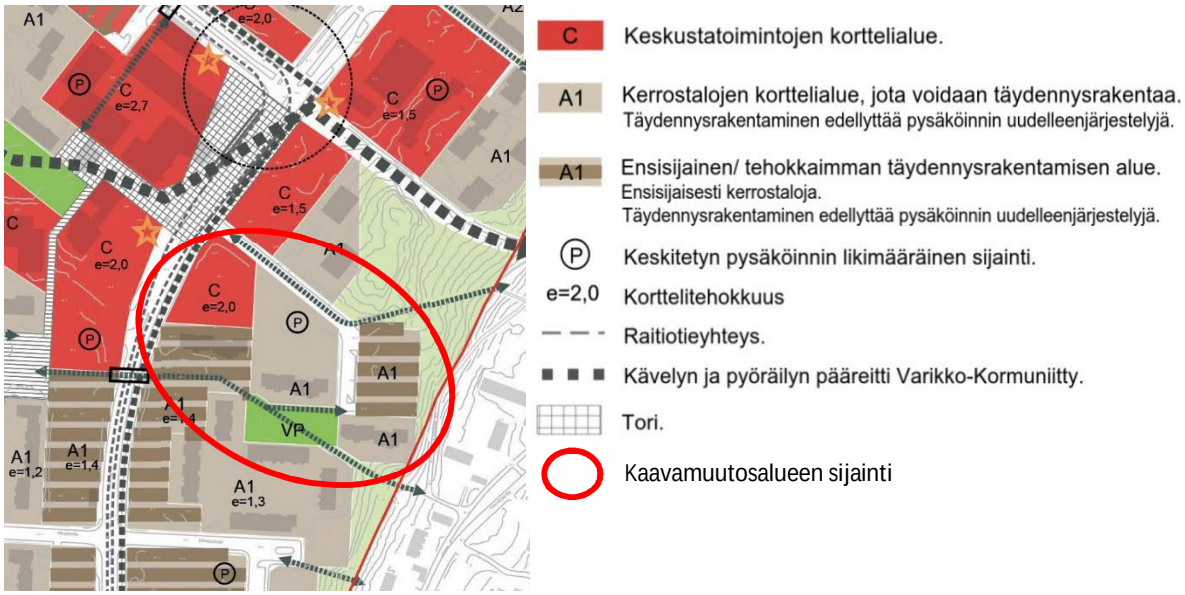


Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL2019



MAL2019 on strateginen suunnitelma, joka osoittaa seudun maankäytön ensisijaisen kehittämisen vyöhykkeet, asuntotuotantoennusteen ja ennen vuotta 2030 aloitettavat liikenneinvestoinnit pääkaupunkiseudulla. Suunnitelma on laadittu yhteistyössä Helsingin seudun 14 kunnan ja HSLn kesken. Suunnitelma toimii pohjana seuraavalle seudun ja valtion väliselle MAL-sopimukselle, jonka pitäisi tulla voimaan vuoden 2020 alusta. Yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti 90 % uudesta asuntotuotannosta ohjataan seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle (ruskea vyöhyke). Vantaan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt suunnitelman 20.5.2019

Hakunilan keskustan kaavarunko 2017



Kaavarungossa esitetään Hakunilantien ja Raudikkokujan kulmaan keskustatoimintoja liittyen uuteen keskustan kaupunkiaukioon. Muuten suunnittelualueelle esitetään täydennysrakentamista, joka edellyttää pysäköinnin uudelleen järjestelyä. Asemakaavamuutos on kaavarungon mukainen. Kaavarunko on laadittu alueen yleis- ja asemakaavoituksen valmisteluaineistoksi. Se on yleiskaavaa täsmentävä, asemakaavoitusta ja hankkeita ohjaava asiakirja.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Sato Oy:n jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 26.12.2016.
Kaavoitus tuli vireille 30.3.2017.
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta julkaistiin ilmoitus Vantaan Sanomissa 8.4.2017, osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 24.5.2019.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäyttötoimi (yrityspalvelut, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, tekninen toimiala), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Aiempi käsittelyvaihe 2017 - 2018:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 8.4.2017 saatiin yhteensä viisi mielipidettä.

Vantaan kaupunginmuseo esitti, että asemakaavaselostukseen tulee liittää kuvaus uudisrakentamisen vaikutuksesta kulttuurimaisemaan, erityisesti valtakunnallisesti arvokkaalta Håkansbölen kartanolta avautuvaan kaukomaisemaan.

Vantaan Energia esitti mielipiteessään kaukolämmön, 20kV ja 0,4kV sähkökaapeleiden sijainnit sekä ehdotuksen muuntamon paikaksi.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut-kuntayhtymä esittää, että asemakaavatyön kuluessa tarkennetaan tarvittaessa heille toimitettua vesihuollon alustavaa esisuunnitelmaa.

Fingrid Oyj ilmoitti, että yrityksellä ei ole kommentoitavaa asemakaavamuutoksen lähtökohdista.

Yksityishenkilö asemakaava-alueen naapurustosta ilmoitti mielipiteenään, että hän on kielteisellä kannalla. Hän ihmetteli, kuinka tällä hetkellä alueella pysäköidyille autoille löytyy lisärakentamisen jälkeen tilaa. Hän esitti, että pitäisi saada enemmän tietoa tulevista rakennuksista, pysäköinnistä ja katuratkaisuista.

Asukastilaisuus pidettiin 16.5.2017 yhdessä Hakunilan muiden ajankohtaisten maankäyttöhankkeiden kanssa.

Asemakaavaehdotus oli kaupunkisuunnittelulautakunnassa 18.12.2017 ja kaupunginhallituksessa 8.1.2018. Sato Oyj:n esittämien muutosten takia ehdotusta ei laitettu nähtäville, eikä siitä pyydetty lausuntoja.

Muutettu ehdotus oli kaupunkisuunnittelulautakunnassa 14.5.2018 ja kaupunginhallituksessa 28.5.2018. Asemakaavamuutos oli nähtävillä 13.6.2018 - 16.8.2018.
Yhtään muistutusta ei jätetty. Lausuntoja pyydettiin seitsemän ja saatiin kolme.
Helsingin seudun ympäristöpalvelut-kuntayhtymä (HSY) esitti selostuksen liitteenä olevaan vesihuollon yleissuunnitelmakarttaan tiettyjä teknisiä muutoksia sekä vesihuollon määrä- ja kustannusarvion lisäämistä asemakaavaselostukseen. Vastine: Esisuunnitelmasta neuvotellaan ja muutetaan tarpeelliselta osin erillään asemakaavamuutoksesta.
Vantaan kaupunginmuseolla ei ollut huomautettavaa asemakaavamuutoksesta.
Vantaan Energia Oy:n mukaan esitetty uusi puistomuuntamon paikka on hyvä. Kaukolämmön osalta ei ollut lausuttavaa.

Uusi käsittelyvaihe 2019
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 24.5.2019. Siitä ei saatu mielipiteitä.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kaupungin tavoitteet
Vantaan valtuustokauden 2018-2021 strategisia tavoitteita ovat mm:

- Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen
- Joukkoliikenteen matkustajamäärän ja pyöräilijöiden määrän kasvu
- Perheasuntojen ja vapaarahoitteisten omistusasuntojen määrän lisääminen

Vantaan maa- ja asuntopoliittisissa linjauksissa 2019:

- Sitoudutaan seudullisiin kaavoitus- ja asuntotuotantotavoitteisiin
- Ohjataan kaupungin kasvua yhdyskuntarakennetta tiivistäen
- Varmistetaan alueiden sosiaalinen eheys
- Varmistetaan että kaupunginosista ja asuinalueilta löytyy monipuolisia asumisen vaihtoehtoja

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018 – 2021 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Viherrakenne luo hyvinvointia ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa.

- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus, MAL:

- Tavoitteena on koko toiminnallisen kaupunkiseudun eheä yhdyskuntarakenne.
- Luodaan edellytyksiä kasvattaa Helsingin seudun asuntotuotantoa kysyntää vastaavasti.
- Maankäyttöä, asuntotuotantoa ja liikennejärjestelmää ohjataan kokonaisuutena yhdyskuntarakennetta eheyttäen ja kestävää liikkumista edistäen.

Hakijan tavoitteet
Hakijan tavoitteena on hakemuksen mukaan rakentaa omistamiensa asuinkerrostalojen pysäköintialueille ja osin katualueelle uusia asuinkerrostaloja. Autopaikat sijoitettaisiin uudisrakennuksiin, osittain pihoille. Uudella asuntorakentamisella pyritään monipuoliseen asuntojen hallinta- ja rahoitusmuotojakaumaan. Kaavamuutoksen myötä mahdollistetaan yhdyskuntarakenteen täydentäminen ja asuntotuotannon lisääminen yhden Vantaan merkittävimmän aluekeskuksen keskustassa. Uusi asuntorakentaminen monipuolistaa alueen nykyistä asuntotarjontaa ja asukasrakennetta.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Asemakaavamuutos perustuu asemakaavamuutoksen hakijan esittämään viitesuunnitelmaan, jossa on esitetty tulevat rakennukset, piha-alueet, pysäköintipaikkalaskelmat. Suunnitelmaa on työn aikana kehitetty vähitellen yhteistyössä kaupungin asiantuntijoiden kanssa siten, että se on kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti hyväksyttävissä. Viitesuunnitelmaa käytetään varsinaisen rakennussuunnitelman perustana. Viitesuunnitelma ei esitä suoraan yksityiskohtineen tulevia rakennuksia. Varsinainen rakennussuunnitelma voi poiketa viitesuunnitelmasta asemakaavan määräysten asettamissa rajoissa. Samanaikaisesti kaupunki on tutkinut Raudikkokujan katualueen korjaus- ja muutostyötä nykyaikaisten suunnitteluperiaatteiden mukaisiksi.

Viitesuunnitelma joulukuu 2016
Suunnitelmassa yhteensä kolme uutta kerrostaloa on esitetty kolmelle osittain rakentamattomalle pysäköintitontille. Raudikkokujan katualue on ennallaan. Todettiin, että uusien asuinrakennusten päädyt sijoittuvat epämiellyttävän lähelle nykyisten asuinrakennusten ikkunoita. Rakennukset ovat myös liian massiivisia soveltuakseen Hakunilan ilmeeseen. Hakunilantien varren rakennuksen kulmassa on liiketila, joka ei erotu juurikaan muusta rakennuksesta. Raudikkokujan yleisinä pysäköintipaikkoina toimivat jatkeet voidaan hyödyntää asuinrakennusten pysäköinti- ja oleskelupihoina. Yhileveälle Raudikkokujalle voidaan istuttaa katupuita ja mahdollisesti muita istutuksia. Katu otetaan mukaan suunnittelualueeseen. Rakennusvalvonta ja kaupunkikuva-arkkitehti kommentoivat ehdotusta osaltaan.


joulukuu 2016

Viitesuunnitelma tammikuu 2017

Viitesuunnitelmaa on kehitetty siten, että osa Raudikkokujasta on liitetty tontteihin ja hyödynnetään rakennuskäytössä sekä pihojen oleskelu- ja pysäköintialueina. Raudikkokujan ja Hakunilantien kulmaa korostaa korkeampi asuinkerrostalo, samoin Raudikkokujan päätteenä mäen ylimmällä kohdalla on 16-kerroksinen asuinrakennus. Kulmassa maantasokerroksen liiketilaa korostetaan lasiseinällä. Todettiin, että ylimpänä olevaa rakennusta siirtämällä ja muotoilemalla saadaan kortteliin oleskelutilaa enemmän. Rakennusmassoja edelleen muokataan ja pienennetään, jotta uudet rakennukset häiritsisivät mahdollisimman vähän naapuruston asukkaita. Kaukomaisemassa idän suunnasta katsottuna länteen korkeimmalla kohdalla kallion laella oleva kerrostalo on aivan liian korkea.


tammikuu 2017

Viitesuunnitelma joulukuu 2017

Asemakaavan määräysten perustaksi päädyttiin viitesuunnitelmaan, jossa kulman rakennusmassa korostaa paikan keskeisyyttä Hakunilan keskustassa. Se muodostaa myös parin toisaalla Hakunilantien varrelle rakennetulle valkoiselle tornityyppiselle asuinkerrostalolle. Rakennukset on massoiteltu pienempiin osiin erilaisilla pohjakerroksilla, julkisivujen värityksillä, parvekeratkaisuilla ja räystäskorkeuksilla. Pohjakerroksissa asukaspysäköinti mitoittaa rakennusrunkoja keskimääräistä leveämmiksi. Asemakaavamuutoksen liikennemelu ja -tärinäselvitys osoitti parvekeratkaisut vaikeiksi toteuttaa Hakunilantien varrella sekä kulmarakennuksessa myös Raudikkokujan puolella.



joulukuu 2017

Viitesuunnitelma huhtikuu 2018
Asemakaavaehdotus oli kaupunkisuunnittelulautakunnassa ja kaupunginhallituksessa, joissa se hyväksyttiin ja päätettiin pyytää lausunnot sekä asettaa ehdotus nähtäville muistutuksia varten.

Viitesuunnitelmaa tarkistettiin Sato Oyj:n aloitteesta toteuttamisen taloudellisten edellytysten parantamiseksi. Rakennusoikeutta pienennettiin. Kulmamalliset rakennukset muutettiin suorakulmaisiksi ja kerrosten lukumääriä muutettiin uudistuneiden palomääräysten mukaisiksi. Tulevalle torille suuntautuvaa kulmaosaa madallettiin. Ilmanvaihtokonehuone päätettiin sijoittaa rakennusmassan sisälle, jolloin kulmaa saatiin korostettua. Asemakaavaa muutettiin vastaamaan tehtyjä tarkistuksia.



huhtikuu 2018

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Viitesuunnitelma toukokuu 2019



toukokuu 2019

Viitesuunnitelmaa muutettiin Sato Oyj:n aloitteesta toteuttamisen taloudellisten edellytysten parantamiseksi. Rakennusoikeutta pienennettiin lyhentämällä kahta rakennusta. Hakunilantien suuntaisen rakennusmassan pysäköinti siirrettiin rakennuksen pohjakerroksesta pihalle LPA-alueelle. Sen johdosta olevien rakennusten eteläpuolella olevaa kenttäaluetta jouduttiin osoittamaan pysäköintialueeksi.

Ratkaisu vastaa kaupunkikuvallisesti tavoitteita. Hakunilantien ja Raudikkokujan risteyksen rakennusosasta muodostuu korkeudella, väreillä ja materiaaleilla korostunut kohokohta.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla muutetaan olemassa olevat kerrostalojen pysäköintitontit sekä näiden tonttien väliin jäävät katualueet asuinkerrostalokorttelialueiksi (AK). Olemassa olevien kolmen rakennetun kerrostalotontin asemakaavamääräykset tarkistetaan, mutta siten että rakennusoikeudet pysyvät ennallaan. Tarvittavien pysäköintipaikkojen määrä kevennetään vastaamaan voimassa olevaa normia alueella. Asemakaavamuutoksessa sallitaan ylimmän kerroksen yläpuolelle rakennettavan yhteiskäyttöön sauna- kerho- ja harrastustiloja. Hakunilantien ja Raudikkokujan kulmarakennukseen on rakennettava liiketilaa vähintään 50m^2. Julkisivuille annetaan laatumääräyksiä koskien mm. sokkeleita, pohjakerroksia sekä pintoja. Asemakaavassa korostetaan Hakunilantien ja Raudikkokujan kulmaan sijoittuvaa rakennusta ja erityisesti siinä olevaa kulmaa, joka Hakunilan keskustan kaavarungon mukaan tulee sijaitsemaan merkittävällä paikalla keskustan uuden aukion kulmauksessa.

Korttelin keskelle osoitetaan autopaikkojen korttelialue (LPA), joka muodostuu kahdesta tontista. LPA-tonttien kautta on ajoyhteys osalle kerrostalotonteista.

Raudikkokujan katualue pysyy leveydeltään ennallaan. Uusittavat ajotiet kapenevat kun eteläsivulle rakennetaan jalkakäytävän yhteyteen pyörätie ja katualueelle istutetaan katupuita ja pensasistutuksia. Kääntöpaikka rakennetaan laatoitettuna ilman reunakiviä. Asemakaavassa kääntöpaikan alue merkitään pihakatuna.

Suunnittelualueen eteläreunalla olevasta puistoalueesta (Hevoshaka) liitetään nykyisen hiekkakenttäalueen osa pysäköintialueeksi (LPA).

4.1.1 Mitoitus

Kaavamuutosalueen pinta-ala on 22 576 m^2. Asuinkerrostalojen korttelialuetta AK kaavamuutosalueella on yhteensä 13 042 m2. Rakennusoikeus alueella on yhteensä 36 210k-m^2, josta uudisrakentamista 18 660k-m^2. Tehokkuusluvuksi AK-korttelialueille siten muodostuu e= 2.78. Kaavamuutosalueen LPA-korttelialue huomioiden on tehokkuusluku e=1.91.

Alueen asukasmäärän voidaan arvioida olevan 800 - 1 000 henkilöä (1 asukas/40k-m^2). Pysäköintivaatimus 1ap/130 k-m^2 perustuu kaupunkisuunnittelulautakunnan päätökseen 9.12.2013.

autopaikkoja: 1 ap/130 asuntok-m^2

1 ap/60 m^2 liike- ja toimitilat

polkupyöräpaikkoja tulee olla 1 pp/asuinhuone ja 1 pp/50 m^2 liiketilat

Kiinteistönomistajan mukaan autopaikkoja olemassa olevien kerrostalojen asukkaille on rakennettuna yhteensä 134, joista vuokrattuna syksyllä 2016 oli 113 ap. Olemassa olevien kerrostalojen rakennusoikeus on yhteensä 17 550 k-m^2, jonka mukainen nykyinen autopaikkavaatimus on 135 ap.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Rakennukset

Hakunilan keskustan kaavarungossa oleva täydennysrakentamistavoite toteutuu asemakaavamuutoksen korttelissa. Asemakaavan mukaiset uudet asuinrakennukset tuovat lisää asumista Hakunilan ostoskeskuksen viereiseen kortteliin. Uusissa asuinrakennuksissa yksittäiset osat muodostavat pääosin toisissaan kiinni olevia rakennusmassoja. Umpikorttelityyppinen rakentaminen tuottaa lähiöön nykyistä kantakaupunkimaisempaa ympäristöä. Hakunilantien ja Raudikkokujan kulmaus liittyy olennaisena osana tulevaan uuteen toriaukioon. Kulmaan sijoittuu liiketila, jota on mahdollisuus myöhemmin laajentaa. Kulmassa korkealla rakennusmassalla ja sen kaavamääräyksissä vaaditulla korkealla laadulla korostetaan paikan merkittävyyttä. Raudikkokujan ajoradan pinta-ala on minimoitu. Uusien rakennusten autopaikat ovat pihalla (LPA) ja osittain rakenteellisia asuinrakennusten pohjakerroksissa ja maanpinnan alapuolella pihakannen alla.

Umpikorttelirakenne vähentää merkittävästi olemassa olevien asuinrakennusten pohjoiseen avautuvien asuntojen liikennemelu- ja pienhiukkashaittaa. Uusi korttelin keskelle jäävä piha-alue on suojassa liikennemelulta. Asukaspysäköinti korttelin sisällä aiheuttaa jonkin verran melua ja tuottaa pienhiukkasia, mutta määrä on pienempi kuin ennen täydennysrakentamista.

Pihat

Keskusta-alueiden tiivistyminen, läpäisevien pintojen ja ison puuston väliaikainen vähentyminen lisää suuressa mittakaavassa hulevesitulvien mahdollisuutta sekä vähentää alueen viihtyisyyttä, ellei samalla huolehdita korvaavista toimenpiteistä. Sisäpihoista saadaan näin vihreitä ja myös liikenteen melulta suojassa olevia. Hulevesien pidättämiseen ja imeyttämiseen kallioisella tontilla on edullisinta käyttää vettä läpäiseviä materiaaleja ja istutettuja painanteita. Piha-alueella on muutama suurikokoinen jalava, jotka voidaan säilyttää viihtyisyyttä lisäävinä.

Katualue

Raudikkokujan katualue kuuluu asemakaava-alueeseen. Leveät ajokaistat on mahdollista kaventaa ja silti järjestää paikat taksiasemalle ja määräaikaiselle pysäköinnille. Puu- ja pensasistutuksille jää myös tilaa. Turvallinen leveä pyörätie-kävelytie on mahdollista rakentaa ajoradan sivuun. Polkupyörä- ja jalankulkuyhteyttä Hakunilan keskustan ja idän ulkoilualueiden välillä on mahdollista parantaa ja myös visuaalisesti korostaa uudella katurakentamisella.

4.3 ALUEVARAUKSET

Asemakaavamuutosalueeseen kuuluu asuinkerrostaloille varattu kortteli, Raudikkokujan katualue, jalankulku- ja pyöräilytie muutosalueen eteläosassa ja virkistysalue.

4.3.1 Korttelialueet

AK, asuinkerrostalojen korttelialueet

Uuden asemakaavamuutoksella sisäpihan ympärille muodostettava rakennusryhmä noudattaa umpikorttelirakennetta. Etelässä korttelia rajaa olemassa olevat yhdeksänkerroksiset asuinkerrostalot, joissa on kellarikerros osittain maan alla. Uudet tonttien rajoille sijoittuvat kerrostalot ovat kuudesta yhdeksään kerroksen korkuisia. Hakunilantien ja Raudikkokujan kulmaukseen sijoittuu asuinrakennuksen osa, jonka merkittävyyttä tulevan torin kulmassa korostetaan korkeudella sekä arkkitehtuurilla, esimerkiksi materiaalilla ja värillä sekä kaavamääräyksissä vaadittavalla korkealla laadulla.

Uudisrakennusten pysäköintipaikat osoitetaan pihalle LPA-alueelle ja osittain rakennusten alimpiin kerroksiin sijoittuviin paikoitushalleihin. Lisäksi rakennuksiin sijoittuu yleensä kattokerrokseen asukkaiden yhteiskäyttöä varten saunaosastot terasseineen. Korttelin kulmaukseen maantasokerrokseen esitetään myymälää. Uusien rakennusten suuri sallittu bruttoala johtuu edellä kuvatuista tiloista, jotka mahdollistavat laadukkaan täydennysrakentamisen olemassa olevaan asuinkortteliin.

Asuinkerrostalojen alimpien kerrosten Hakunilantien ja Raudikkokujan puoleisille julkisivuille on asemakaavassa ulkonäköön liittyviä vaatimuksia. Myös liiketilan julkisivua ja korttelin ostoskeskuksen puoleisen kulman korostamista varten on määräyksiä.

Olemassa olevien asuinkerrostalojen pysäköinti sijoittuu lähes kokonaan LPA-alueelle ulkopaikoille. Osa paikoista on osittain tai kokonaan rasitteina korttelin tonttien piha-alueilla.

Korttelialueelle osoitetaan puistomuuntamon paikka.

4.3.2 Muut alueet

LPA, autopaikkojen korttelialue
Asuinkerrostalojen pysäköinti sijoittuu autopaikkojen korttelialueelle, LPA. LPA-alueiden kautta osoitetaan ajoyhteydet kerrostalotonteille.

Katualueet
Raudikkokujan katualue sisältyy asemakaavamuutokseen. Kaavassa esitetään katupuita uudelleen

rakennettavalle kadulle.

Puistoalueet
Osa Hevoshaka -puistoaluetta kerrostalojen välissä muutetaan LPA-alueeksi. Puiston osalla sijaitsee nyt hiekkakenttä ja puita. Puut pyritään säilyttämään myös muutoksen jälkeen.
Loppu osa kenttäalueesta rakennetaan käyttöpuistoksi. Uusi puisto nimetään Raudikkopuistoksi.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Vaikutusten 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 ja tukee niiden kehittymistä. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

Alueen rakentamisen yhteydessä huolehditaan siitä, että hulevesien viivytys ja imeyttäminen ei heikkene verrattuna edeltävään tilaan. Kaavamääräyksissä olevilla viherrakentamisen minimivaatimuksilla huolehditaan huleveden luonnonmukaisen imeyttämisen lisäksi siitä, että asukkaiden yhteinen piha-alue säilyy viihtyisänä.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Asuinkorttelin täydennysrakentaminen muuttaa voimakkaasti rakennettua ympäristöä aivan Hakunilan ostoskeskuksen tuntumassa. Uusi kulma myymätiloineen ennakoi tulevaa uutta toriaukiota.

Väestön rakenne ja kehitys

Uusia asuntoja tulee uudisrakennuksiin yhteensä noin 400 arviolta noin 500 uudelle asukkaalle. Olemassa olevissa kolmessa kerrostalossa on asuntoja yhteensä 216. Asuntojen kokoa säätelemällä voidaan ennakoida perheasuntojen määrää ja arvioida ikäjakaumaa pienellä korttelin kokoisella alueella. Korttelin kerrostalojen asunnoista osa tulee olemaan omistusasuntoja, osa vuokra-asuntoja.

Kaupunkikuva

Uusi rakentaminen vaikuttaa merkittävästi Hakunilan ostoskeskuksen lähiympäristön kaupunkikuvaan. Avoin maisema muuttuu suljetummaksi kantakaupunkityyppiseksi. Ulkotila muuttuu yksityisemmäksi asukkaiden omaksi alueeksi.

Korttelin lounaiskulmaa, joka on tulevaisuudessa osa toriaukiota, korostetaan. Rakennusmassa on korkeampi visuaalisesti sulkien tulevaa aukiota. Julkisivussa kulmaa korostetaan arkkitehtuurilla ja korkealla laadulla. Kulmassa oleva liiketila liittyy ostoskeskuksen liikkeiden tarjontaan ja korostaa alueen keskustaluonnetta. Katujulkisivujen yksityiskohtainen suunnittelu materiaalivalintoineen jäävät rakennuslupavaiheeseen

Yhdyskuntarakenne



Kortteli sijaitsee Hakunilassa keskeisellä ja helposti täydennysrakennettavalla alueella. Raudikkokujan kaksi katujatketta asukkaiden pysäköintitonttien väleissä ovat tarjonneet ilmaisen pysäköintimahdollisuuden. Uudisrakentaminen sulkee korttelipihan yhtenäiseksi liikennemelulta ja liikenteen pienhiukkasilta suojatuksi alueeksi. Korttelin keskelle järjestetään oleskelualueiden lisäksi kolmen olemassaolevan asuinkerrostalon asukaspysäköinti.

Saman tyyppinen täydennysrakentaminen on mahdollista myös muualla Hakunilan keskustassa Hakunilantien ja Kyytitien reuna-alueilla. Vaalealla sinisellä kaavioon merkityt reuna-alueet ovat maantasoisina pysäköintialueina, joiden täydennysrakentamismahdollisuuden edellytykset voidaan selvittää.

Asuminen

Kaava-alueelle tulee arviolta noin 400 uutta kerrostaloasuntoa, joista osa omistusasuntoja. Valmistuvat asunnot helpottavat osaltaan pääkaupunkiseudun huonoa asuntotilannetta sekä monipuolistavat asuntorakennetta. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita (VAT) lisäämällä asuntotuotantoa ja monipuolistamalla asuntokantaa hyvien liikenneyhteyksien varrella. Täydennysrakentaminen parantaa huomattavasti liikennemelusta aiheutuvaa haittaa nykyisten rakennusten pohjoispuolella uuden laajan korttelipihan alueella sekä vähentää pohjoisen puolen ikkunoista kantautuvia liikenteen ääniä.

Palvelut ja työpaikat

Uusia työpaikkoja alueelle tulee liiketilojen myötä. Asukkaiden lisäys vaikuttaa positiivisesti Hakunilan palveluiden säilymiseen ja monipuolistumiseen. Palvelut ovat hyvien joukkoliikenneyhteyksien, kävely- tai pyörämatkan päässä, joten hanketta voidaan pitää VAT:n mukaisena. Asukasmäärän kasvu lisää päiväkoti- ja koulupaikkojen tarvetta.

Taloudelliset vaikutukset

Yhden korttelin täydennysrakentamisen mahdollistavalla asemakaavamuutoksella ei ole suuria välittömiä taloudellisia vaikutuksia Hakunilan kaupunginosalle. Saman tyyppinen rakentaminen on periaatteessa mahdollista monilla Hakunilan asukaspysäköintitonteilla. Korttelin täydennysrakentaminen lisää lähistön taloyhtiöissä kiinnostusta ja todennäköisesti alueella on yhtiöitä, jotka tulevaisuudessa päätyvät lisärakentamiseen.

Vesihuollon johtoja uusitaan ja jatketaan Raudikkokujalla, kustannukset vajaan 200 000 €. Raudikkokuja muuttuu ja on rakennettava kokonaan uudelleen, mutta kapeammilla ajokaistoilla.

Kiinteistönomistaja maksaa kaupungille asemakaavamuutoksesta kaupunkisuunnittelulautakunnan määrittämän taksan mukaisen korvauksen. Lisärakentaminen mahdollistuu, kun kaupunki myy Raudikkokujan jatkeet osaksi kortteleita. Nykyisten pysäköintitonttien arvo nousee käyttötarkoituksen muutoksen ja rakennusoikeuden lisäyksen takia. Kaavamuutoksen hakija maksaa arvonnoususta korvauksen kaupungille. Kaavamuutoksen hakija osallistuu yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin Maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisesti.

Hanke on kaupungille taloudellisesti kannattava, koska hanke tiivistää kaupunkirakennetta ja tehostaa kunnallistekniikan käyttöä eikä edellytä suuria kunnallisteknisiä investointeja.

Sosiaalinen ympäristö

Alueelle tulee uusia asukkaita, joista osa korttelin omistusasuntoihin. Yhteinen korttelipiha on avoin ilman aitoja. Ulko-oleskeluun varataan kulmarakennusta lukuun ottamatta omat erilliset alueet. Hakunilan ostoskeskus on noin minuutin kävelymatkan päässä. Tavoitteena on sosiaalisesti monipuolinen korttelikokonaisuus. Hanke on VAT:n mukainen.

Virkistys

Hanke uusine asukkaineen lisää lähistön virkistysalueiden käyttöä. Pieni puistoalueen vähennys kompensoidaan rakentamalla loppuosa alueesta käyttöpuistoksi.

Liikenne

Ratkaisu lisää osaltaan alueen joukkoliikenteen matkustajamääriä ja parantaa joukkoliikennepalvelujen kannattavuutta. Kasvava asukasmäärä lisää osaltaan ajoneuvoliikennettä Raudikkokujalla ja välittömässä läheisyydessä Hakunilantiellä. Liikenneverkon kapasiteetti kestää tehokkaan rakentamisen ja asukasluvun lisäyksen. Yhteydet Tikkurilan keskustaan, Lahdenväylälle ja ja Kehä III:lle ovat sujuvat.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueen pohjoispuolella nykyinen Raudikkokujan d110 vesijohto uusitaan ja jatketaan Raudikkokujan päähän. Uusi vesijohto sijoitetaan katualueelle. Vanha vesijohto jää pois käytöstä (kts. kohta 2.1.3 Rakennettu ympäristö). Kaava-alueen idänpuoleiset kaksi tonttia liitetään nykyiseen Kormuniitynojan vesijohtoverkostoon.

Rakennukset, joiden ylimmät veden käyttöpisteet ovat vesijohtoverkoston alimman painetason (+85.3m) yläpuolella joutuvat nostamaan veden kiinteistökohtaisella paineenkorotusasemalla.

Jätevesiviemäröinti

Asemakaavan muutosalueen pohjoispuolella rakennetaan Raudikkokujan jätevesiviemäri d300 uudestaan ja jatketaan vesijohdon rinnalla Raudikkokujan päähän. Uudet viemärit sijoitetaan katualueelle. Vanha jätevesiviemäri jää pois käytöstä (kts. kohta 2.1.3 Rakennettu ympäristö).

Kaava-alueen idänpuoleiset kaksi tonttia liitetään nykyisen Kormuniitynojan jätevesiviemäriverkostoon kaava-alueen eteläpuolella.

Hulevesiviemäröinti

Asemakaavan muutosalueetta kiertävälle Raudikkokujan katualueelle uusitaan sadevesiviemäri d300 ja jatketaan Raudikkokujan päähän. Lisäksi nykyinen kaavamuutosalueelle tuleva hulevesiviemäri puretaan. Vanha hulevesiviemäri jää pois käytöstä (kts. kohta 2.1.3 Rakennettu ympäristö).

Kaava-alueen itäosan pysäköintialue ja kaksi tonttia liitetään etelään johtavaan hulevesiviemäriverkostoon.

Uuden kaava-alueen hulevedet hallitaan Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti tontilla ennen johtamista hulevesiviemäriin.

Ympäristöhäiriöt

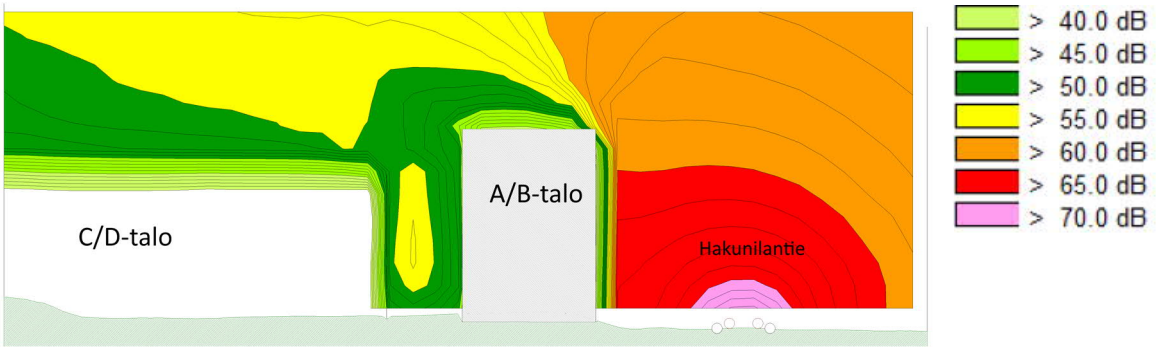
Hakunilantien ajoneuvoliikenteen aiheuttama liikennemelu ja hiukkaspäästöt on otettava huomioon alueen suunnittelussa. Lentomelu ei aiheuta Hakunilassa ongelmia.

Liikennemelu

Tässä 30.3.2017 vireille tulleessa asemakaavamuutoksessa huomioon otetut liikennemelua koskevat ohjearvot on annettu Valtioneuvoston päätöksessä 993/1992. Päätöksessä liikennemelun ohjearvot on annettu päiväajan klo 7-22 ja yöajan klo 22-7 keskiäänitasoina. Päätöksessä ei ole esitetty ohjearvoja hetkittäisille maksimiäänitasoille. Asumiseen tarkoitettavilla alueilla melutaso ei saa ylittää ulkona päivällä 55dB keskiäänitasoa eikä yöllä 50dB keskiäänitasoa. Uusilla alueilla yöohjearvo on 45dB. Rajaohjearvot sisätiloissa ovat päivisin 35dB ja yöaikaan 30dB.

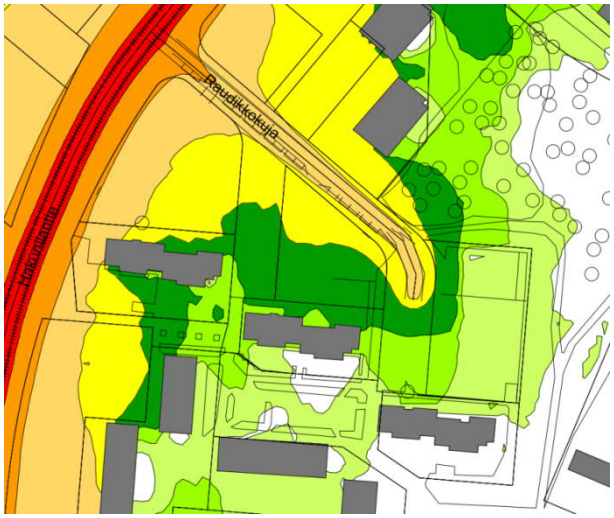
Jotta asemakaava-alueella varmistutaan tulevaisuudessa laadukkaasta liikennemelun ohjearvot täyttävästä asuinympäristöstä, pitää kaavamääräyksissä ottaa huomioon meluntorjunta sekä Hakunilantien että Raudikkokujan varrella. Melulaskennassa huomioitiin ajoneuvoliikenteen ja pikaraitiotien aiheuttama melu.

Uudisrakentaminen vähentää huomattavasti nykyisten rakennusten pohjoisiin julkisivuihin ja korttelin keskelle jäävän piha-alueen liikennemelua. Sekä päivä- että yöajan keskiäänitasovaatimukset alittuvat vuoden 2040 ennustetuilla liikennemäärillä korttelin ulko-oleskelualueilla.

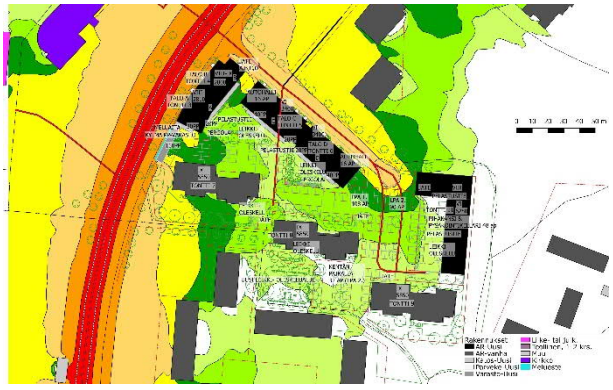


Ylläolevassa kuvassa melun leviämistä kuvaavat käyrät korkeussuunnassa.

Julkisivuihin Hakunilantien puolella ja kulmassa myös Raudikkokujan puolella kohdistuu päivällä 65dB melutaso vuoden 2040 ennustetilanteessa. Yöllä Hakunilantien puoleinen melutaso on laskennallisesti 59dB. Raudikkokujan puolella melutaso vaihtelee kulmauksen 57dB ja kääntöpaikan 43dB välillä. Liikennemelulta suojassa oleviin pihajulkisivuihin ei kohdistu ohjearvot ylittävää liikennemelua. Asemakaavassa esitetään ääneneristysvaatimukset ohjearvon ylittäville julkisivuille. Liikennemelu vaikuttaa merkittävästi asuntojen parvekkeiden rakentamismahdollisuuteen ja tapaan erityisesti Hakunilantien varrella



Liikennemelu vuonna 2040 päivällä,
nykyiset rakennukset on esitetty harmaalla.



Liikennemelu vuonna 2040 päivällä,
täydennysrakentamien on esitetty mustalla



Liikennemelu vuonna 2040 yöllä

Runkomelu ja tärinä

Alueen maaperästä ei ole hyvin tarkkaa geologista tietoa. Todennäköisesti se on kalliota ja hiekkamoreenia. Kallio edistää runkoäänen etenemistä eniten, laskelmissa oletettiin maaperän olevan kalliota. Runkomelun kannalta ajoneuvoliikenteen etäisyys lähimpiin rakennuksiin täyttää 5m turvaetäisyyden. Raitioliikenteen osalta on arvioitu raitiotievaunujen tyyppi sekä ratakiskojen paikka katualueella. Koska uusien rakennusten lisäksi lähimmän nykyisen asuinkerrostalon runkomelutaso on

lähellä suositusrajaa, suositellaan tulevien raitiotiekiskojen rakentamista eristettyinä. Eristäminen vaikuttaa kaikkiin olemassa oleviin rakennuksiin runkomelun johtumisalueella.

Tärinä välittyy pehmeissä maalajeissa huomattavasti laajemmalle kuin kovissa. Raitiotieliikenne ja raskas ajoneuvoliikenne ovat kiskojen vaihteiden kohtia lukuun ottamatta keskenään verrannollisia tärinän osalta. Suunnittelualue täyttää kokonaisuudessaan tärinäluokka A vaatimukset: hyvät asuinolosuhteet, ihmiset eivät yleensä havaitse värähtelyjä.

Pienhiukkaset

Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY) sekä Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) määrittelemien ilmanlaatuvyöhykkeiden avulla pyritään vähentämään pienhiukkasten ja muiden liikenteen päästöjen terveyshaittoja pääkaupunkiseudulla. Minimi- ja suositusetäisyydet määrittelevät vyöhykkeet, joita lähemmäksi ei suositella asutusta. Etäisyys on ilmoitettu metreinä ajoradan reunasta rakennuksen julkisivuun tai oleskelualueen reunaan. Liikennemääränä käytetään arkivuorokauden ajoneuvomäärää. Ajoneuvomäärä Hakunilantiellä arkivuorokaudessa vuonna vuonna 2016 oli 10 000 moottoriajoneuvoa. Lähimpien asuinkerrostalojen julkisivut ovat asemakaavan mukaan noin 9 metrin etäisyydellä ajoradan reunasta. Ilmanlaatuvyöhykkeiden mukaiset rakentamisetäisyydet täyttyvät. Ilmanlaatuvyöhykkeen minimietäisyys Hakunilantien ajoradan reunaan on 7 metriä ja suositusetäisyys 20 metriä.

Allaolevassa kuvassa HSY:n sekä Terveyden- ja hyvinvoinnin laitoksen rakentamisetäisyydet ilmanlaadun mukaan:

Ajoneuvoa	**Asuinrakennukset** / metriä	
arki-vrk	**minimietäisyys**	**suositusetäisyys**
5 000		10
10 000	7	20
20 000	14	40
30 000	21	60
40 000	28	80
50 000	35	100
60 000	42	120
70 000	49	140
80 000	56	150
90 000	63	150
100 000	70	150

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille alueille, eikä sillä ole vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutos ei heikennä hulevesien hallintaa verrattuna nykytilanteeseen, sillä kaavan yhteydessä laaditaan hulevesien hallintasuunnitelma. Pihalle päälle tehdään maastonmuotoiluin kasvullista ja imeyttävää viheraluetta, jolloin hulevesiä on mahdollista viivyttää alueella. Myös viherkattoja vaaditaan rakennettaviksi. FCG on laatinut korttelin hulevesisuunnitelman asemakaavamuutosta varten.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Rakentaminen lisää aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Toisaalta täydennysrakentaminen tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Se tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja myöhemmin raideliikennettä.

Vihertehokkuus

Vihertehokkuus-menetelmän avulla luodaan viihtyisää elinympäristöä ja toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Vantaan kaupungin arkkitehtuuriohjelmassa 2015 yhtenä tavoitteena on vihertehokkuuden käyttöönotto. Vihertehokkuudella vastataan myös Vantaan resurssiviisauden tiekartan asettamiin tavoitteisiin. Vihertehokkuusmenetelmää 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). Asemakaavavaiheen laskelman perusteella vihertehokkuusvaatimuksen tavoitetaso 0,8 on saavutettavissa. Vihertehokkuustuloskortti on selostuksen liitteenä.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu on käsitelty kohdassa 5.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Kaavamuutosalueen eteläosan puisto nimetään nimellä Raudikkopuisto - Fuxgränden.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy toteuttamissopimus. Tavoitteena on aloittaa rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Sato Oyj:	Maarit Tuomainen	
	Antti Laine	
	Jorma Rantanen	
	Kirsi Ojala	
Schauman arkkitehdit:	Niko Mähönen	
YIT Oyj:	Mikko Pätynen	
Ark´idea Oy:	Juha-Pekka Tuomainen	
Vantaan kaupunki:		
Kaupunkisuunnittelu:	Vesa Karisalo	aluearkkitehti
	Mari Jaakonaho	asemakaava-arkkitehti
	Jari Jokivuo	asemakaavasuunnittelija
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Outi Colliander	suunnitteluavustaja
	Kimmo Kangas	suunnitteluavustaja
	Merja Hokkanen	kaavoitusteknikko
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
Kuntatekniikan keskus:	Antti Auvinen	suunnitteluinsinööri, vesihuolto
	Susanna Koponen	liikenteen alueinsinööri
	Marjut Viljanen	liikenneinsinööri
	Pirjo Suni	liikenneinsinööri, liikennemelu
	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
	Sari Paalijärvi	viheraluesuunnittelija
Rakennusvalvonta:	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
	Mika Ukkonen	lupa-arkkitehti
Kiinteistöt ja asuminen:	Tomi Henriksson	asumisasioiden päällikkö

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä elokuuta 2019.

Vesa Karisalo	Mari Jaakonaho
aluearkkitehti	asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	25.06.2019
Kaavan nimi	002340 Hakunila 94 Raudikkokuja		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	21.12.2016
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002340
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	2,2576	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,2518	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	2,2576

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	**2,2576**	**100,0**	**36210**	**1,63**	**0,0000**	**18660**
A yhteensä	1,3042	57,8	36210	2,81	0,6065	18660
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0903	4,0	0		-0,1470	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,8631	38,2	0		-0,4595	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

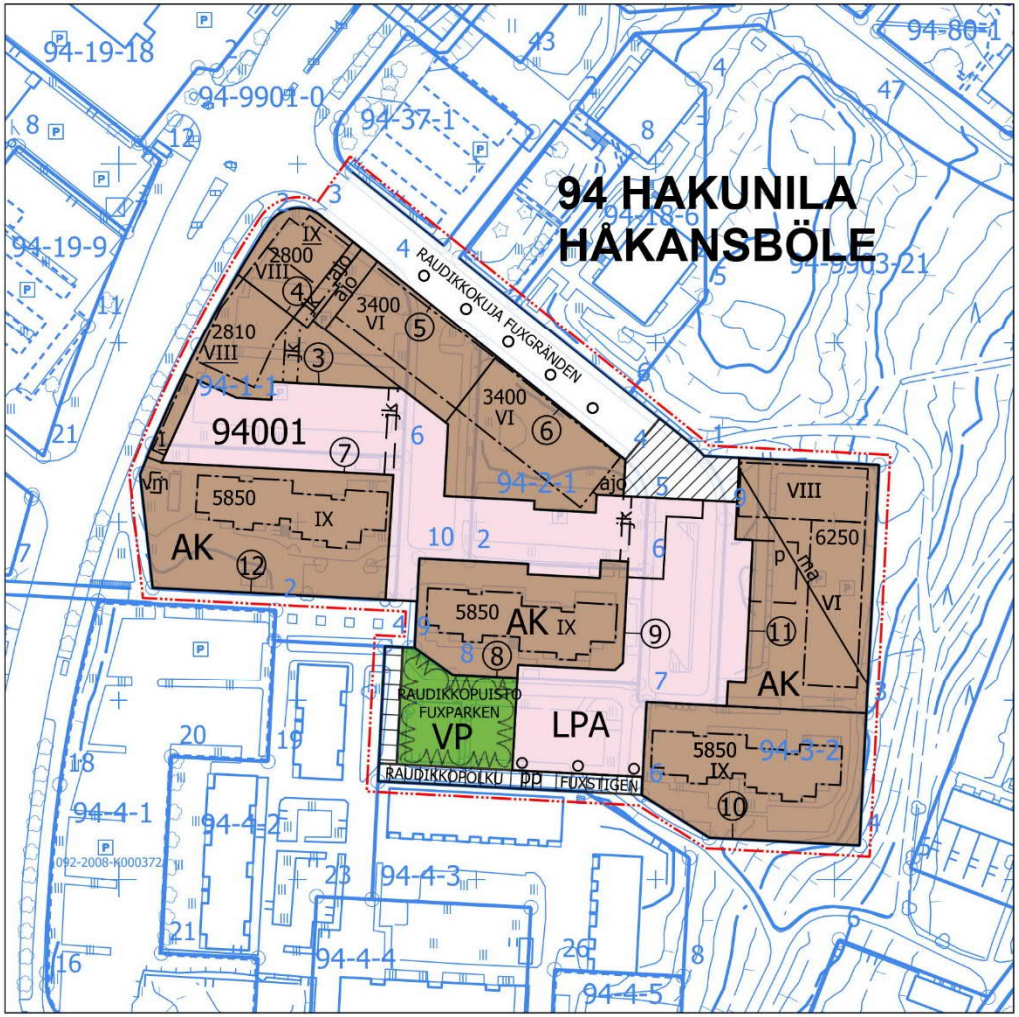
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,2518**	**11,2**	**400**	**0,2518**	**400**

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

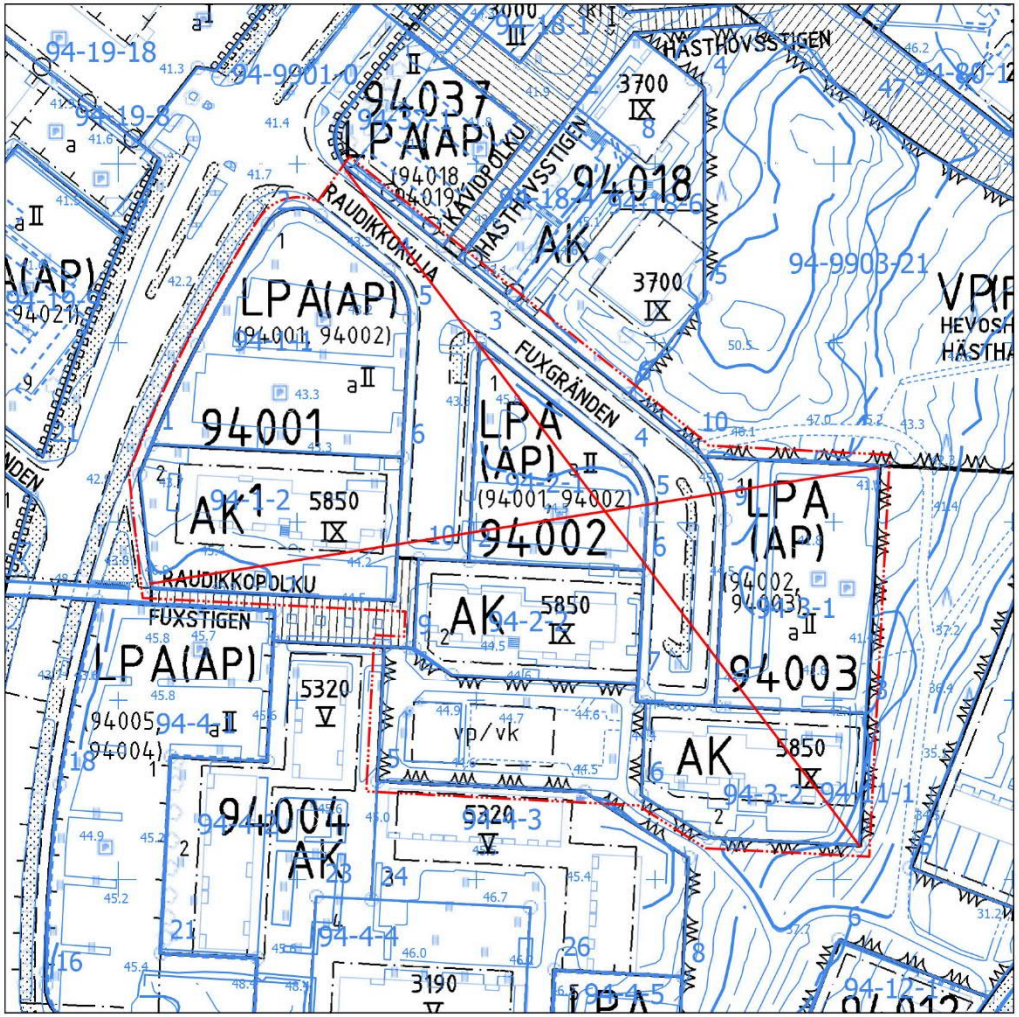
Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**2,2576**	**100,0**	**36700**	**1,63**	**0,0000**	**19150**
A yhteensä	1,3042	57,8	36700	2,81	0,6065	19150
AK	1,3042	100,0	36700	2,81	0,6065	19150
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0903	4,0	0		-0,1470	0
VP	0,0903	100,0	0		-0,1470	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,8631	38,2	0		-0,4595	0
Kadut	0,1645	19,1	0		-0,3002	0
Pihakadut	0,0491	5,7	0		0,0491	0
Kev.liik.kadut	0,0535	6,2	0		0,0463	0
LPA	0,5960	69,1	0			0
Ap	0,0000		0		-0,2547	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,2518**	**11,2**	**400**	**0,2518**	**400**
ma	0,2518	100,0	400	0,2518	400



Asemakaavan muutosehdotus



Poistettavat merkinnät

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
002340	19.8.2019	684505, 684506

Vantaan kaupunki

RAUDIKKOKUJA

Kaupunginosa 94, Hakunila

Vanda stad

FUXGRÄNDEN

Stadsdel 94, Håkansböle

Asemakaavan muutos
Kortteli 94001 sekä katu- ja virkistysalueet

Ändring av detaljplanen
Kvarteret 94001 samt gatu- och rekreationsområden

Tonttijako ja tonttijaon muutos
Kortteli 94001

Tomtindelning och ändring av tomtindelningen
Kvarteret 94001

1:2000

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue.

Korttelin rakennukset ja niiden katujulkisivut tulee tehdä kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan kaupunkimaisina.

Rakennusten julkisivut eivät saa muodostua yhtenäisestä pinnasta, vaan julkisivut on jaettava osiin esimerkiksi materiaali-, syvyys- ja värivaihteluin.

Rakennuksella on oltava muusta julkisivusta käsittelyllään erottuva maantasokerros, joka tulee toteuttaa laadukkailla ja kestävillä materiaaleilla. Näkyvää betonisokkelia ei sallita kadun puolella.

Maantasokerrosten tulee kadun puolella antaa avonainen ja toiminnallinen vaikutelma.

Autokatosten, muurien ja muiden pihan rakenteiden tulee liittyä asuinrakennusten arkkitehtuuriin ja kaupunkikuvaan. Pihan rakenteet eivät saa heikentää viihtyisyyttä ja turvallisuuden tuntua piha-alueilla.

Rakennuksien julkisivuissa tulee käyttää laadukkaita ja kestäviä materiaaleja.

Mahdolliset elementtisaumat on häivytettävä arkkitehtuurin keinoin.

Rakennusten ja katualueen välinen alue tulee kivetä tai käsitellä muuten osana kaupunkimaista katutilaa.

Hakunilantien ja Raudikkokujan risteyksen aukio on toteutettava laadukkain materiaalein.

Ulkoiluvälinevarastot ja katokset voidaan rakentaa rakennusoikeuden lisäksi ja rakennusalan rajoittamatta. Varastot ja katokset on tehtävä viherkattoisina.

Väestönsuojat saa rakentaa tonttijaon estämättä.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Toisiinsa rajautuvilla tonteilla tulee hulevesijärjestelmät suunnitella ja toteuttaa yhteensopiviksi. Rakennuslupaan on liitettävä hulevesien hallintasuunnnitelma.

Pihat tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, pensaita, perennoja ja nurmikkoa. Pihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on istutettava.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns

Kvartersområde för flervåningshus.

Kvarterets byggnader och deras gatufasader ska uppföras så att de med avseende på stadsbilden och arkitekturen är urbana.

Byggnadernas fasader får inte bestå av en obruten yta, utan fasaderna ska delas in i delar med hjälp av t.ex. skiftande material, djup elle färger.

Byggnaden ska ha en markplansvåning som genom fasadens utforming skiljer sig från den övriga fasaden och som ska byggas av högklassiga och hållbara material. Synliga betongsocklar tillåts inte mot gatan.

Markplansvåningarnas fasader mot gatan får inte ge ett slutet intryck.

Täckta bilparkeringar, murar och övriga konstuktioner på gårdsplanen ska ha en koppling till bostadshusens arkitektur och stadsbilden. Gårdens konstuktioner får inte minska trivseln och trygghetskänslan i gårdsområdena.

Högklassiga och hållbara material ska användas i byggnadernas fasader.

Eventuella elementfogar skall döljas med hjälp av arkitektoniska medel.

Utrymmen mellan byggnaderna och gatuområdet ska stenläggas eller i övrigt behandlas so en del av det urbana gaturummet.

Den öppna platsen i korsningen av Håkansbölevägen och Fuxgränden ska anläggas av högklassiga material.

Förråd för friluftsredskap och skrmtak kan byggas utöver byggrätten och utan att begränsas av byggnadsytan. Förråd och takkonstruktioner ska förses med gröntak.

Skyddsrummen får placeras oberoende av tomtindelningen.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet. PÅtomter som gränsar till varandra ska dagvattensystemen planeras och byggas så att de passar ihop med varandra. Till bygglovet ska en plan för dagvattenhanteringen bifogas.

Gårdsplaner ska förverkligas som ett område med mångsidig Planteringsområdet skall bestå av träd, buskar, perenner och gräs som beaktar årstidernas växling. De delar av gårdsplanen som inte användas som nödvändiga gångvägar, områden för lek eller utevistelse eller utnyttjas för stadsodling, ska förses med planteringar.

Pihat tulee jäsentää erilaisilla pinnoitteilla ja istutuksilla.

Gårdsplaner skall delas in med olika slags beläggningar och planteringar.

Rakennusluvan yhteydessä alueelle tulee laatia pihasuunnitelma ja vihertehokkuuslaskelma, jossa tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,8.

I samband med bygglovet ska föreställas en gårdsplan och dess gröneffektivitetkalkylering. Gården ska uppnå minst 0,8 gröneffektivitet.

Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Byggnader ska utrustas med maskinell till- och frånluftsventilation, där tilluften tas från taknivå på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen måste utrustas med tillräckligt effektiva filter.

Aurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja suositellaan tehtäväksi.

Det rekommenderas att solpaneler och andra energisparande och -producerande lösningar installeras.

Tonttia ei saa aidata toista tonttia vastaan.

En tomt får inte inhängas mot en annan tomt.

Pysäköinti

Autopaikkojen vähimmäismäärät:
Asunnot 1 ap / 130 k-m²
Liike- ja toimistotilat 1 ap / 60 k-m²
Polkupyörien säilytystilaa vähintään 1 pp / 50 k-m²
Liike- ja toimistotilat 1 pp / 50 k-m²
Polkupyöräpaikoista vähintään puolet on sijoitettava pihatasossa olevaan ulkoiluvälinevarastoon tai katokseen.

Parkering

Minimiantalet bilplatser:
Bostäder 1 bp / 130 m²-vy
Affärs och kontorslokarer 1 bp / 60 m²-vy
Förvaringsutrymme för cyklar, minst 1 / bostadsrum
Affärs och kontorslokarer 1 / 50 m²-vy.
Av cykelplatserna ska minst hälften placeras i ett förråd för friluftsredskap eller under en takkonstruktion på gårdsplanet.

Autopaikkojen suunnittelussa tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.

Vid planeringen av bilplatser ska beredskap finnas för laddningsställen för elbilar.

Meluntorjunta

Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia siitä, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen melutaso ei oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla ylity.

Bullerbekämpning

Genom tekniska lösningar ska man sörja för att bullernivån enligt statsrådets beslut 993/1992 inte överskrids i gårdsområden som är avsedda för vistelse.

Hakunilantien ja Raudikkokujan puoleisilla rakennusten sivuilla asuntojen parvekkeet ja viherhuoneet on lasitettava.

Balkongerna och grönrummen på de sidor av byggnaderna som ligger mot Håkansbölevägen och Fuxgränden ska inglasas.

Oleskeluun tarkoitettujen piha-alueiden meluntorjunnasta on tarvittaessa huolehdittava rakentamisjärjestyksellä tai väliaikaisin ratkaisuin. Mahdollisen väliaikaisratkaisun suunnitelmat ja meluselvitys on esitettävä rakennuslupavaiheessa.

Bullerskyddet i gårdsområden avsedda för utevistelse ska vid behov ombesörjas genom byggnadsordningen eller tillfälliga lösningar. Planerna för en eventuell tillfällig lösning och en bullerutredning ska presenteras i bygglovsskedet.

Meluesteinä toimivat katokset, muurit ja muut pihan rakenteet on rakennettava meluselvityksellä osoitettuun, meluntorjunnan kannnalta riittävään korkeuteen.

Det ska byggas skärmtak, murar och andra gårdskonstuktioner som bullerskydd på en i bullerutredningen anvisad tillräcklig höjd med avseende på bullerbekämpning.

Tonttien 12, 3 ja 4 Hakunilantien puoleisten asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller ska på tomterna 12, 3 och 4 vara minst 35 dB i bostadsrummens ytterväggar mot Håkansbölevägen.

Tontin 3 eteläsivun asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller ska i bostadsrummens ytterväggar på den södra sidan av tomt 3 vara minst 30 dB.

Tonttien 5 ja 6 Raudikkokujan puoleisten asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller ska på tomterna 5 och 6 vara minst 30 dB i bostadsrummens ytterväggar mot Fuxgräden.

Tontteja 3, 4, 5, 6 ja 11 koskevia määräyksiä:

Bestämmelser som gäller tomterna 3, 4, 5, 6 och 11:

Kadun puolen julkisivuilla kahden alimman kerroksen parvekkeet on toteutettava joko ranskalaisina parvekkeina tai sisäänvedettyinä parvekkeina. Määräys ei koske tonttia 11.

I fasaderna mot gatan ska de två nedersta våningarnas balkonger förverkligas antingen som franska balkonger eller indragna balkonger. Balkonger som skjuter ut från fasaden är inte tillåtna. Bestämmelsen gäller inte tomt 11.

Väestönsuoja- ja teknisiä tiloja lukuunottamatta maantaso- ja 2. kerroksen yhteiskäytössä olevien tilojen tulee olla kantavia rakenteita muuttamatta muutettavissa liike-, toimi- ja työtiloiksi.

Med undantag av skyddsrum och tekniska utrymmen ska utrymmen som används gemensamt på markplanet och på andra våningen kunna omvandlas till affärs-, kontors- och arbetslokaler utan att ändringar behöver göras i de bärande konstruktionerna.

Porrashuoneisiin tulee olla kulku sekä pihalta että kadulta lukuun ottamatta tontin 11 asuinrakennuksia.

Till trapphusen ska det finnas ingångar både från gården och gatan med undantag av bostadshusen på tomt 11.

Porrashuoneiden ja keskikäytävien 20 k-m²/kerros ylittävän osan saa rakentaa kussakin kerroksessa porrashuonetta kohti rakennusoikeuden lisäksi edellyttäen, että tämä lisää porrashuoneen viihtyisyyttä ja luonnonvaloisuutta. Tämä tila ei mitoita autopaikkoja eikä väestönsuojaa.

En del som överskrider 20 m²-vy /våning i trapphusen och centralcorridorerna får byggas utöver byggrätten i varje våning per trapphus under förutsättning att den ökar trivseln och dagsljuset i trapphuset. Detta utrymme dimensionerar varken bilplatser eller befolkningsskydd.

Asumista palvelevat yhteistilat, tekniset tilat, pysäköintilaitokset, ajoluiskat, parvekkeiden ja terassien kiinteästi lasitetut osat saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi, kutenkin enintään 60 % sallitusta kerrosalasta. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja eikä väestönsuojaa.

Gemensamma utrymmen som betjänar boendet, tekniska utrymmen, parkeringsanläggningen, körramper, balkongers och terrassers permanent inglasade delar får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen, dock högst 60% av den tillåtna våningsytan. Detta utrymme dimensionerar varken bilplatser eller befolkningsskydd.

Viherhuoneet saa rakentaa kerrosalan lisäksi.

Grönrummen får byggas utöver våningsytan.

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.

	Tonttia 4 koskevia määräyksiä:	**Bestämmelser som gäller tomt 4:**
	Hakunilantien ja Raudikkokujan kulmauksessa sijaitseva rakennus on toteutettava tornimaisena ja arkkitehtuuriltaan erityisen laadukkaana. Kulmaosan julkisivumateriaalin ja -värin on poikettava muusta kokonaisuudesta. Rakennusosan luoteen puoleista sisäkulmaa tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin.	Byggnaden i hörnet av Håkansbölevägen och Fuxgränden ska byggas så att den är tornlik och av särskilt hög kvalitet till sin arkitektur. Hörndelens fasadmaterial och -färg ska avvika från den övriga helheten. Byggnadsdelens nordvästra innerhörn ska framhävas med arkitektoniska medel.
	Hakunilantien ja Raudikkokujan kulmaukseen tulee tehdä liiketilaa katutasoon vähintään 50 k-m². Liiketilan lisäksi voidaan rakentaa toimitilaa. Liike- ja toimitila voidaan rakentaa rakennusoikeuden rajoittamatta. Liiketilaa tulee korostaa katoksilla, valoilla tai vastaavalla tavalla.	I hörnet vid Håkansbölevägen och Fuxgränden ska göras affärs utrymme minst 50 m²-vy på gatuplanet. Utöver affarslokarer kan kontorslokarerna kan byggas utan begränsing av byggrätten. Affärslokalen ska framhävas genom skrämtak, belysning eller på något annat motsvarande sätt.
	Tonttia 11 koskevia määräyksiä:	**Bestämmelser som gäller tomt 11:**
	Asuntokohtaiset pihat tulee aidata noin 80 cm korkuisin muurein ja istutuksin.	Bostädernas gårdsplaner ska inhägnas med ca 80 cm höga murar och planteringar.
	Tontteja 12, 8 ja 10 koskevia määräyksiä:	**Bestämmelser som gäller tomterna 12, 8 och 10:**
	Pihalla tulee olla puita, pensaita ja leikkipaikka.	På gården skall finnas träd, buskar och en lekplats.
	Asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi ylimmän asuinkerroksen yläpuolelle saa rakentaa yhteiskäyttöön tarkoitettua sauna-, kerho- ja harrastustilaa. Tämä tila ei mitoita autopaikkoja eikä väestönsuojaa.	Utöver den byggrätt som anvisats i detaljplanen får ovanför det översta bostadsvåningplanet byggas bastu-, klubb- och hobbyutrymmen för gemensamt bruk. Detta utrymme dimensionerar varken bilplats eller befolkningsskydd.
LPA	**Autopaikkojen korttelialue**	**Kvartersområde för bilplatser**
	Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Toisiinsa rajautuvilla tonteilla tulee hulevesijärjestelmät suunnitella ja toteuttaa yhteensopiviksi.	På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet. På tomter som gränsar till varandra ska dagvattensystemen planeras och byggas så att de passar ihop med varandra.
	Parkkiruudut on toteuttava puoliläpäisevällä pinnoituksella.	Parkeringsrutorna ska beläggas med halvgenomsläpplig ytbeläggning.
	Alueet tulee jäsentää erilaisilla pinnotteilla ja istutuksilla.	Området skall delas in med olika slags beläggningar och planteringar.
VP	**Puisto.**	**Park.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
ma	**Maanalainen tila**	**Underjordiskt utrymme**
	Tilasta voidaan osoittaa rakennusoikeuteen laskettavaan asumiseen 400 k-m2.	Av utrymmen kan 400 m2-vy anvisas för boende som räknas in i byggrätten.
jk	**Alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa**	**För områdets interna gångtrafik reserverad del av område**
jk	**Ohjeellinen alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa.**	**Riktgivande del av område reserverad för områdets interna gångtrafik.**
	Yhteyden sijainti on ohjeellinen, mutta yhteystarve on sitova.	Förbindelsens läge är riktgivande, medan behovet av förbindelsen är bindande.
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
vm	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Byggnadsyta där transformator får placeras.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi	**Trädrad som skall bevaras/planteras**
	Katu.	**Gata.**
p	**Ohjeellinen pysäköimispaikka.**	**Riktgivande parkeringsplats.**
3	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning**
	Pihakatu	**Gårdsgata**
pp	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik**
	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**

12	**Kaupunginosan numero**	**Stadsdelsnummer**
VANT	**Kaupunginosan nimi**	**Namn på stadsdel**
123	**Korttelin numero**	**Kvartersnummer**
KATU	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område**
1234	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta**
IV	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav**
e = 0.12	**Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/ rakennuspaikan pinta-alaan**	**Exploateringstal, dvs. förhållandet mellan våningsytan och tomtens/ byggnadsplatsens yta**
	TONTTIJAKO	TOMTINDELNING
	Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhtsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Vesa Karisalo
Aluearkkitehti / Områdesarkitekt

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Stadsmätning

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Vantaalla / Vanda __.__.20__

Kimmo Junttila
Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

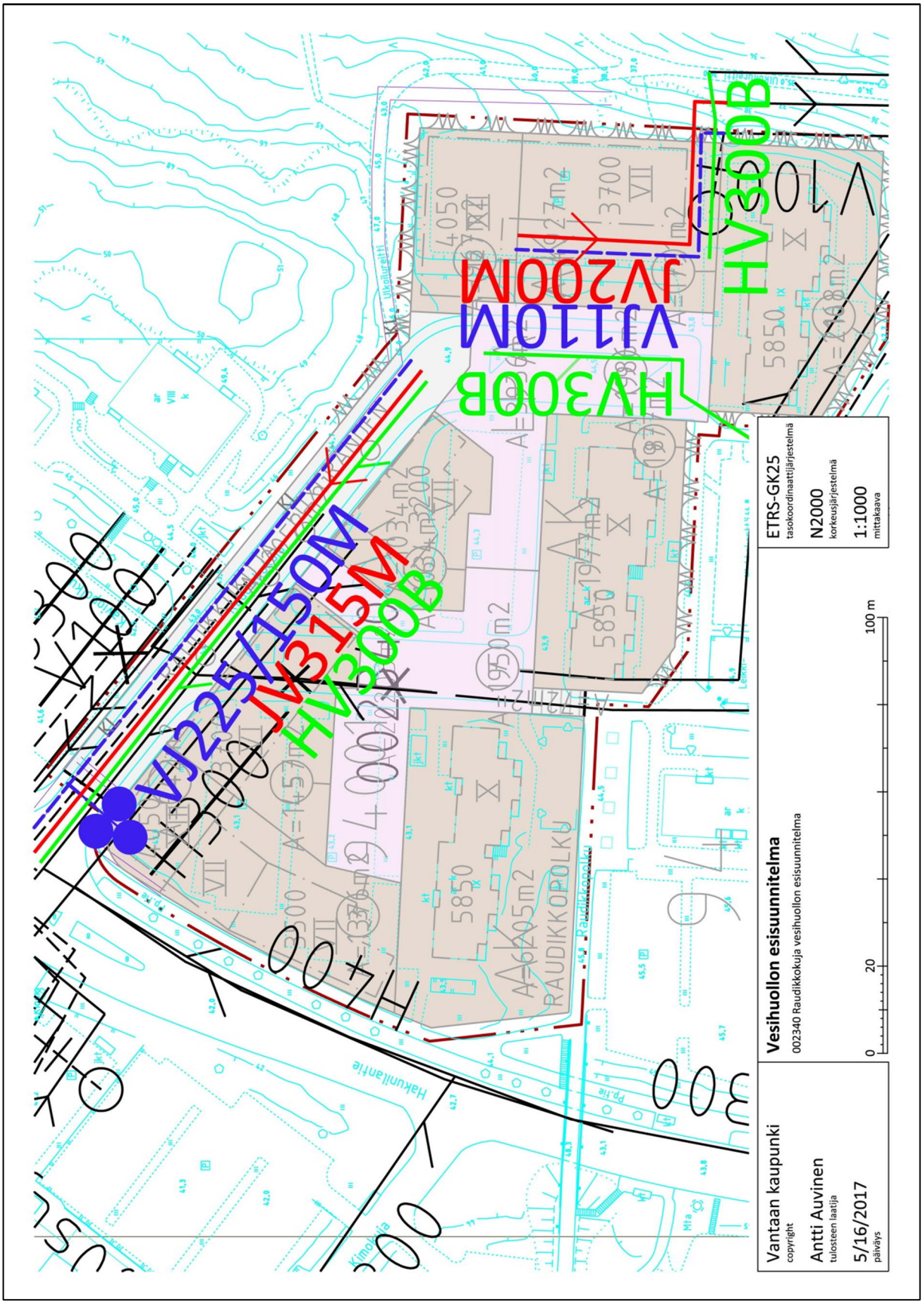
Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

19.8.2019 KALA

MJA



VESIHUOLLON ESISUUNNITELMA



RAUDIKKOKUJAN TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

8.7.2019

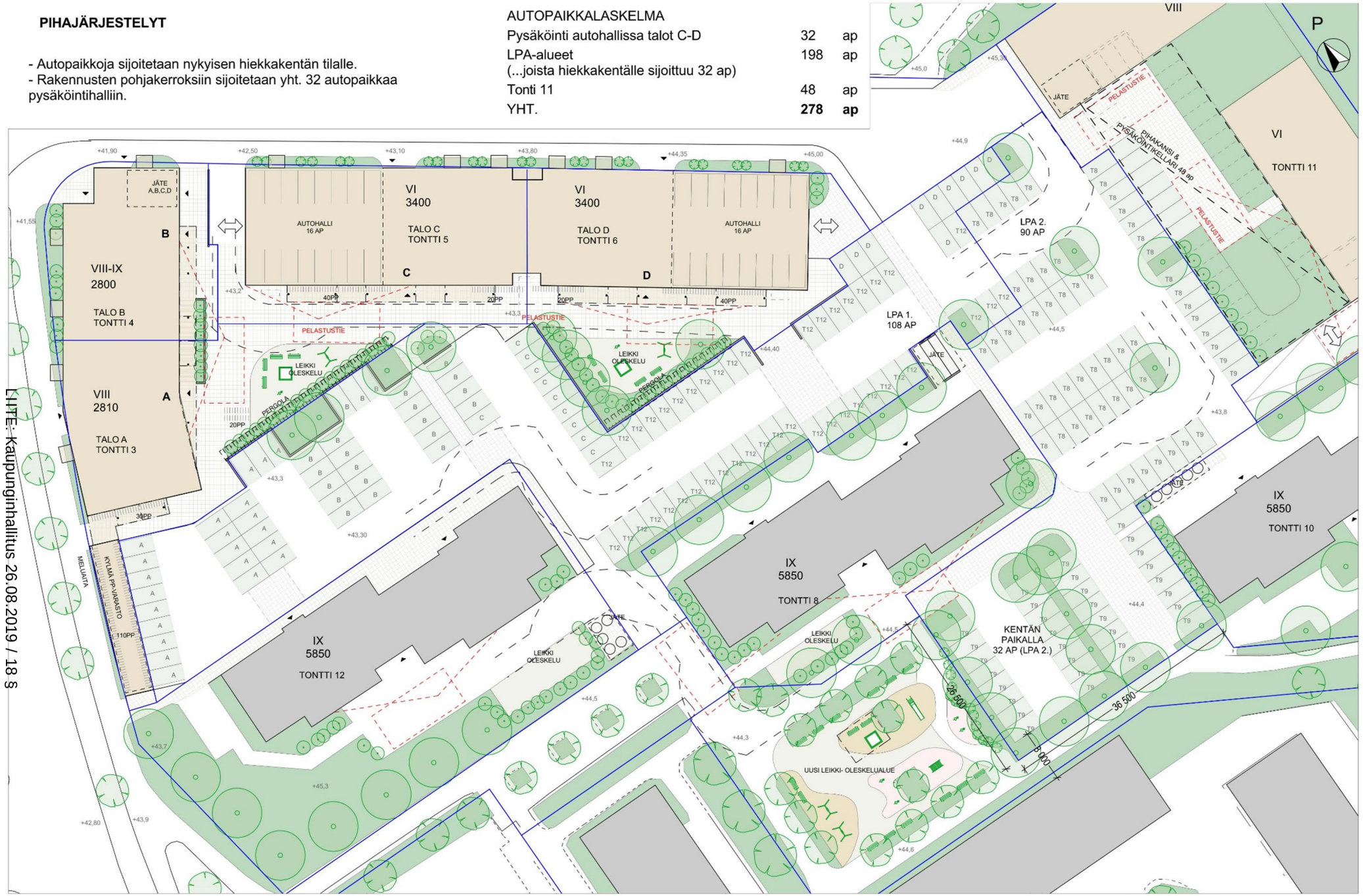
schauman

PIHAJÄRJESTELYT

- Autopaikkoja sijoitetaan nykyisen hiekkakentän tilalle.
- Rakennusten pohjakerroksiin sijoitetaan yht. 32 autopaikkaa pysäköintihalliin.

AUTOPAIKKALASKELMA

Pysäköinti autohallissa talot C-D	32	ap
LPA-alueet	198	ap
(...joista hiekkakentälle sijoittuu 32 ap)		
Tonti 11	48	ap
YHT.	**278**	**ap**



RAUDIKKOKUJAN TÄYDENNYSRAKENTAMINEN
8.7.2019

PIHAJÄRJESTELYT
1:500

schauman

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 18 §

002340 / Raudikkokuja, Hakunila 19.8.2019

schauman

ILMAKUVA ETELÄÄN

RAUDIKKOKUJAN TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

8.7.2019

schauman

RAUDIKKOKUJAN TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

8.7.2019

RAUDIKKOKUJA VANTAA - HAVAINNEKUVA (VE punainen)

7.3.2018

ARK´IDEA

YIT

Tuloskortti

Kohteen osoite: Raudikkokuja, tontit 1_3_5_7_8_10

Päivämäärä: 1.8.2019

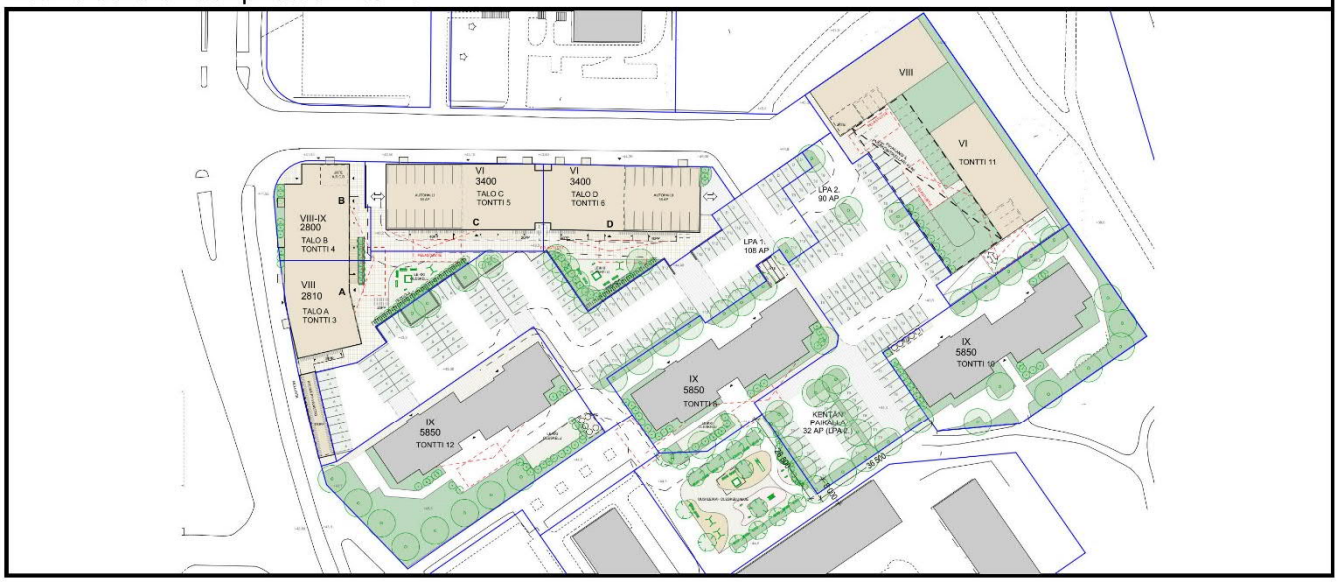
Lomakkeen täyttäjä ja yritys: Niko Mähönen, Schauman arkkitehdit

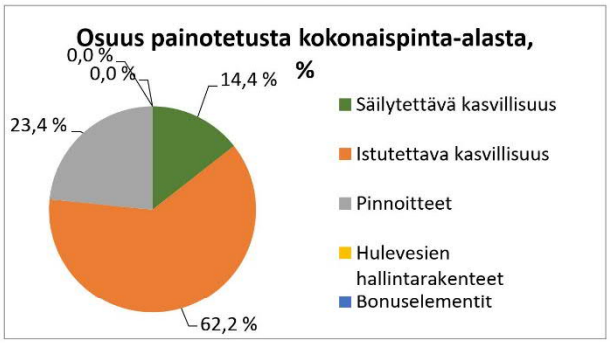
Saavutettu vihertehokkuus
0,8
Tavoitetaso
0,8
Minimitaso
0,6

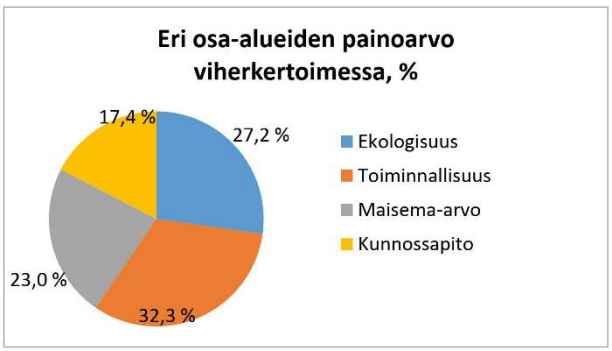
Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

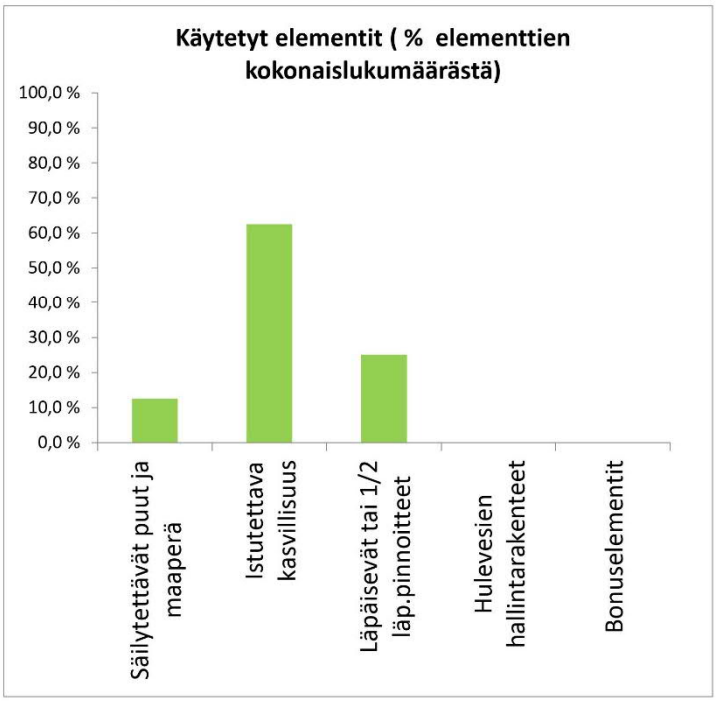
Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävät puut ja maaperä	1	5
Istutettava kasvillisuus	5	13
Läpäisevät tai 1/2 läp.pinnoitteet	2	2
Hulevesien hallintarakenteet	0	5
Bonuselementit	0	ei käytössä Vantaalla
Yhteensä	8	25

Asemakaavavaiheen pihasuunnitelma









19 § **Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus, B. Esisopimus määräalan kaupasta ja C. Esisopimus määräalan luovutuksesta/ Sato Oyj/ Asemakaavamuutos nro 002340**

VD/10924/10.00.01.05/2017
HP/AK/HW/AVP/MV/LL

Kaupunginhallitus on hyväksynyt kokouksessaan 28.5.2018 § 35 asemakaavamuutokseen nro 002340 liittyvän maankäyttösopimuksen. Tätä ennen KH on hyväksynyt 8.1.2018 § 26 asemakaavamuutokseen nro 002340 liittyvän maankäyttösopimuksen, mikä päätös on poistettu (KH28.5.1.2018 § 35). Kaupunginhallituksen 28.5.2018 § 35 päätöksen jälkeen kaavan hakija on ehdottanut uusia muutoksia asemakaavamuutosehdotukseen. Muutokset edellyttävät asemakaavamuutosehdotuksen uutta käsittelyä, uutta maankäyttösopimusta, sekä kaupunginhallituksen asemakaavaamuutokseen nro 002340 liittyvän maankäyttösopimuspäätöksen 28.5.2018 § 35 poistamista ja asian käsittelemistä uudelleen.

Asemakaavamuutoksella nro. 002340 Hakunilan kaupunginosan kortteliin 94001 tulee uutta asuinkerrostalojen rakentamisen sallivaa rakennusoikeutta yhteensä 18660 k-m^2. Asemakaavamuutokseen liittyen Sato-Asunnot Oy sopimusalueeseen kuuluvien LPA-tonttien 92-94-1-1, 92-94-2-1 ja 92-94-3-1 omistajana ja Vantaan kaupunki ovat sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Sato-Asunnot Oy:n osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin. Sato-Asunnot Oy toteuttaa Vatrotalot 5 Oy:n takana olevan nykyisen leikkipaikan uudistuksen. Esisopimuksilla määräalan kaupasta ja luovutuksesta varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen eli tontinosien ja pysäköintialueen myynti Sato-Asunnot Oy:lle ja katualueen luovutus kaupungille.

SATO-konserniin kuuluvat Kiinteistö Oy Raudikkokuja 3, Vatrotalot 5 Oy ja SATOkoti 23 Oy ovat hakeneet asemakaavan muutosta, joka koskee kortteleita 94001, 94002 ja 94003 Hakunilan kaupunginosassa. Kiinteistö Oy Raudikkokuja 3, Vatrotalot 5 Oy ja SATOkoti 23 Oy ovat myyneet omistamansa LPA-tontit 92-94-1-1, 92-94-2-1 ja 92-94-3-1 12.10.2017 allekirjoitetulla kauppakirjalla Sato-Asunnot Oy:lle omaan tai perustettavien yhtiöiden lukuun. Voimassa olevassa asemakaavassa sopimusalue on osoitettu autopaikkojen korttelialueeksi (LPA), asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK) sekä katualueeksi. Asemakaavamuutoksella nro. 002340, sopimusalueelle tulee uutta asuinkerrostalojen rakentamisen sallivaa rakennusoikeutta yhteensä 18660 k-m^2. Sopimusalue on osoitettu liitteessä nro A1.

Asemakaavan muutokseen nro 002340 liittyen Vantaan kaupunki ja Sato-Asunnot Oy ovat neuvotelleet ja sopineet alueen **Kunnallistekniikan rakentamissopimuksella** maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun mukaisesti kunnallistekniikan rakentamisesta ja yhtiön osallistumisesta asemakaavan muutosaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin mm. seuraavaa:

Sopimusalueen asemakaavamuutoksen mukainen käyttö edellyttää Raudikkokujan katualueen- ja vesihuollon rakentamista. Kaupunki toteuttaa Raudikkokujan liikennöinnin mahdollistavaan tasoon asemakaavamuutoksen voimaantulon jälkeen 20 kk kuluessa siitä, kun yhtiö on kirjallisesti pyytänyt toteutusta kaupungininsinööriltä. Kaupunki huolehtii yhteistyössä HSY:n kanssa tarvittavan vesihuoltoverkon rakentamisesta kadunrakentamista vastaavassa aikataulussa.

Yhtiö toteuttaa nykyisen leikkipaikan tilalle uuden leikkipaikan samassa yhteydessä hiekkakentän tilalle tulevan pysäköintialueen kanssa. Uuden leikkipaikan rakentamisen yhteydessä Yhtiö uusii myös

leikkipaikan valaistuksen. Leikkipaikalla tehtävät työt tehdään Kaupungin valvonnassa ja leikkipaikan valmistuessa se luovutetaan Kaupungille.

Asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuoto ja asuntojen huoneistotyyppijakaumasta on sovittu seuraavaa:
Sopimusalueelle osoitettavasta uudesta asumisen rakennusoikeudesta (yhteensä 18 660 k-m^2) vähintään 40 % on toteutettava vapaarahoitteisina omistusasuntoina ja vähintään 20 % on toteutettava asumisoikeusasuntoina, TAI
Sopimusalueelle osoitettavasta uudesta asumisen rakennusoikeudesta vähintään 50 % on toteutettava vapaarahoitteisina omistusasuntoina.

Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuinrakennuksissa, jotka eivät ole erityisryhmille kohdennettuja tai erikseen kaupungin hyväksymiä erityiskohteita, asuntojen kokonaismäärästä korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä asuinrakennusta kohden.

Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotoa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 200 €/k-m^2. Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 1 000 €/h-m2 sallittujen yksiöiden määrän ylittävien huoneistoneliöiden osalta.

Sato-Asunnot Oy maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten ulkoisen kunnallistekniikan korvauksena yhteensä **2 840 174 euroa.**

Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi kolmessa erässä asemakaavan muutoksen nro 002340 tultua voimaan. Yhtiö luovuttaa Kaupungille summaltaan yhteensä **2 840 174** euron kaupungin hyväksymän pankkitakauksen sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi

Esisopimuksilla määräalan kaupasta ja määräalan luovutuksesta varmistetaan kaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen.

Esisopimuksella määräalan kaupasta Vantaan kaupunki ja Sato-Asunnot Oy sopivat seuraavaa:

Vantaan kaupunki myy Sato-Asunnot Oy:lle omaan tai perustettavien yhtiöiden lukuun n. 2687 m^2:n suuruisen määräalan Vantaan kaupungin yleisestä alueesta 92-94-9901-0 ja noin 935 m^2 suuruisen määräalan Vantaan kaupungin yleisestä alueesta 92-94-9903-21. Määräala on asemakaavamuutoksen nro. 002340 mukaista asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK) ja autopaikkojen korttelialuetta (LPA). Määräala on merkitty ohjeellisesti karttaliitteeseen B1.

Kauppahinta on **875 372 euroa**.

Esisopimuksella määräalan luovutuksesta Vantaan kaupunki ja Sato-Asunnot Oy sopivat seuraavaa:

Sato-Asunnot Oy luovuttaa Vantaan kaupungille n. 73 m^2:n suuruisen määräalan tilasta 92-94-3-1. Määräala on asemakaavamuutoksessa nro. 002340 osoitettu katualueeksi. Luovutus on vastikkeeton. Määräala on merkitty ohjeellisesti karttaliitteeseen C1

Lopullisen kauppakirjan ja luovutuskirjan tekemisen edellytyksenä on, että asemakaavan muutos nro 002340, on tullut voimaan.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 9. luvun 1 §:n kohdan 36 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.8.2019 § 11

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) poistetaan kaupunginhallituksen tekemä päätös 28.5.2018 § 35
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Sato-Asunnot Oy:n kanssa omaan tai perustettavien yhtiöiden lukuun liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus, B. Esisopimus määräalan kaupasta ja C. Esisopimus määräalan luovutuksesta, kun asemakaavamuutosehdotus nro 002340 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta
c) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen kauppakirjan ja luovutuskirjan, kun asemakaavan muutos nro 002340 on tullut voimaan
d) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttö-sopimuksen, lopullisen vaihtokirjan sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 19

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) poistetaan kaupunginhallituksen tekemä päätös 28.5.2018 § 35
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Sato-Asunnot Oy:n kanssa omaan tai perustettavien yhtiöiden lukuun liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus, B. Esisopimus määräalan kaupasta ja C. Esisopimus määräalan luovutuksesta, kun asemakaavamuutosehdotus nro 002340 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta
c) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen kauppakirjan ja luovutuskirjan, kun asemakaavan muutos nro 002340 on tullut voimaan
d) valtuutetaan kiinteistöt ja asuminen -tulosalueen lakimies allekirjoittamaan maankäyttö-sopimuksen, lopullisen vaihtokirjan sekä tekemään em. sopimuksiin teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- maankäyttösopimus
- liite A1: Sopimusalue
- liite B1: kaupan kohteena oleva määräala
- liite C1: luovutettava määräala

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
Tonttipäällikkö Armi Vähä-Piikkiö, puh 040 7337447
projekti-insinööri Mikko Vanhanen, puh 043 8248831
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

MAANKÄYTTÖSOPIMUS

Asemakaavamuutos nro 002340, Raudikkokuja, Hakunila.

Tähän sopimuskokonaisuuteen kuuluvat:

1. kunnallistekniikan rakentamissopimus,
2. esisopimus määräalan kaupasta, ja
3. esisopimus määräalan luovutuksesta.

SOPIMUKSEN TAUSTA JA TARKOITUS

SATO-konserniin kuuluvat Kiinteistö Oy Raudikkokuja 3 (y-tunnus: 0197036-7), Vatrotalot 5 Oy (y-tunnus: 2627969-5) ja SATOkoti 23 Oy (y-tunnus: 2771817-8) ovat hakeneet asemakaavamuutosta, joka koskee kortteleita 94001, 94002 ja 94003 kaupunginosassa 94, Hakunila (jäljempänä ”**Sopimusalue**”). Voimassa olevassa asemakaavassa 941000 Sopimusalue on osoitettu autopaikkojen korttelialueeksi
(asemakaavamerkintä LPA), asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK) sekä katualueeksi. Asemakaavamuutoksella nro 002340, [päivätty xx.xx.20xx] sopimusalueelle tulee uutta asuinkerrostalojen rakentamisen sallivaa rakennusoikeutta yhteensä 18 660 k-m^2. Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteessä A1. Kiinteistö Oy Raudikkokuja 3, Vatrotalot 5 Oy ja SATOkoti 23 Oy ovat myyneet omistamansa LPA-tontit 92-94-1-1, 92-94-2-1 ja 92-94-3-1 12.10.2017 allekirjoitetulla kauppakirjalla Sato-Asunnot Oy:lle omaan tai perustettavien yhtiöiden lukuun.

Asemakaavamuutokseen nro 002340 liittyen Sato-Asunnot Oy Sopimusalueeseen kuuluvien LPA-tonttien 92-94-1-1, 92-94-2-1 ja 92-94-3-1 omistajana ja Vantaan kaupunki ovat sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Sato-Asunnot Oy:n osallistumisesta kunnallistekniikan korvauksiin. Sato-Asunnot Oy toteuttaa Vatrotalot 5 Oy:n takana olevan nykyisen leikkipaikan uudistuksen. Osa leikkipaikan viereisestä hiekkakentästä Sato-Asunnot Oy ostaa pysäköintialueeksi. Esisopimuksella määräalan luovutuksesta ja määräalan kaupasta varmistetaan asemakaavamuutoksen mukaisten maankäyttöratkaisujen toteutuminen eli katualueen luovutus kaupungille ja tontinosien myynti Sato-Asunnot Oy:lle perustettavien yhtiöiden lukuun.

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. Osapuolet

Vantaan kaupunki (y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7
01300 Vantaa
(jäljempänä ”**Kaupunki**”)

Sato-Asunnot Oy (y-tunnus: 1471718-4)
omaan tai perustettavien yhtiöiden lukuun
PL 401
00601 Helsinki
(jäljempänä ”**Yhtiö**”)

Kaupunki ja Yhtiö yhdessä jäljempänä ”**Osapuolet**”.

2. Tarkoitus

2.1 Kaupunki ja Yhtiö Sopimusalueen omistajana sopivat tällä sopimuksella maankäyttö- ja rakennuslain 12 a luvun mukaisesti kunnallistekniikan rakentamisesta ja Yhtiön osallistumisesta asemakaavamuutosaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen Kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

3. Kunnallistekniikan rakentaminen

3.1 Sopimusalueen asemakaavamuutoksen mukainen käyttö edellyttää Raudikkokujan katualueen ja vesihuollon rakentamista. Kaupunki toteuttaa Raudikkokujan liikennöinnin mahdollistavaan tasoon asemakaavamuutoksen voimaantulon jälkeen 20 kuukauden kuluessa siitä, kun Yhtiö on kirjallisesti pyytänyt toteutusta kaupungininsinööriltä. Aikataulu edellyttää, ettei rakentaminen esty Kaupungista riippumattomista syistä. Kaupunki huolehtii yhteistyössä HSY:n kanssa tarvittavan vesihuoltoverkon rakentamisesta kadunrakentamista vastaavassa aikataulussa.

3.2 Yhtiö toteuttaa nykyisen leikkipaikan tilalle uuden leikkipaikan samassa yhteydessä hiekkakentän tilalle tulevan pysäköintialueen kanssa. Uuden leikkipaikan rakentamisen yhteydessä Yhtiö uusii myös leikkipaikan valaistuksen. Leikkipaikan suunnitelmat on hyväksytettävä Kaupungilla ennen rakentamisen aloittamista. Leikkipaikan laatutason tulee vastata tasoltaan Kaupungin viime aikoina rakentamia leikkipaikkoja. Leikkipaikalla tehtävät työt tehdään Kaupungin valvonnassa ja leikkipaikan valmistuessa se luovutetaan Kaupungille.

4. Osallistuminen yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin

4.1 Yhtiö maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten ulkoisen kunnallistekniikan korvauksena yhteensä **2 840 174 euroa**.

4.2 Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus maksetaan Kaupungille kolmessa erässä siten, että

- 1. erä määrältään **946 725 euroa** maksetaan välittömästi asemakaavamuutoksen nro 002340 tultua voimaan,
- 2. erä määrältään **946 725 euroa** maksetaan 12 kuukauden kuluttua asemakaavamuutoksen nro 002340 tultua voimaan,
- 3. erä määrältään **946 725 euroa** maksetaan 24 kuukauden kuluttua asemakaavamuutoksen nro 002340 tultua voimaan.

4.3 Maksuerät suoritetaan Kaupungin lähettämiä erillisiä laskuja vastaan.

4.4 Yhtiö luovuttaa Kaupungille määrältään yhteensä **2 840 174 euron** suuruisen Kaupungin hyväksymän pankkitakauksen tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisen vakuudeksi, joka kuitataan vastaanotetuksi tämän sopimuksen allekirjoituksin.

5. Vesihuoltoverkostoon liittyminen

5.1 Sopimusalue ja sille toteutettavat rakennukset Yhtiö on velvollinen liittämään kustannuksellaan HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin.

5.2 Kaupungilla on oikeus siirtää Yhtiötä enempää kuulematta tähän sopimukseen perustuvat vesihuoltolaitteita koskevat oikeutensa ja velvollisuutensa mahdollisesti perustettavalle julkis- tai yksityisoikeudelliselle vesihuoltoyhtymälle.

6. Asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuoto ja asuntojen huoneistotyyppijakauma

6.1 Sopimusalueelle osoitettavasta uudesta asumisen rakennusoikeudesta (yhteensä 18 660 k-m^2) vähintään 40 % (7 464 k-m^2) on toteutettava vapaarahoitteisina omistusasuntoina ja vähintään 20 % (3 732 k-m^2) on toteutettava asumisoikeusasuntoina, TAI

6.2 Sopimusalueelle osoitettavasta uudesta asumisen rakennusoikeudesta (yhteensä 18 660 k-m^2) vähintään 50 % (9 330 k-m^2) on toteutettava vapaarahoitteisina omistusasuntoina.

6.3 Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuinrakennuksissa, jotka eivät ole erityisryhmille kohdennettuja tai erikseen kaupungin hyväksymiä erityiskohteita, asuntojen kokonaismäärästä (kappalemäärä) korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä asuinrakennusta kohden.

6.4 Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotoa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 200 €/k-m^2.

6.5 Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 1 000 €/h-m2 sallittujen yksiöiden määrän ylittävien huoneistoneliöiden osalta.

7. Sopimuksen muuttaminen

7.1 Mikäli olosuhteissa tapahtuu huomattavia muutoksia, joista johtuen sopimusta on tarkistettava, Osapuolet sitoutuvat neuvottelemaan niistä erikseen.

8. Erimielisyyksien ratkaiseminen

8.1 Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista Osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa.

9. Sopimuksen velvoitteiden siirto kolmannelle

9.1 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.

9.2 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.

10. Sopimuksen voimaantulo

10.1 Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun Osapuolet ovat sen allekirjoittaneet ja molemmilla Osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun asemakaavamuutos nro 002340 on tullut voimaan.

10.2 Tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa, ellei asemakaavamuutos nro 002340 ole tullut voimaan 31.12.2022 mennessä.

10.3 Mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2022 mennessä hyväksynyt asemakaavamuutoksen nro 002340, 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 Osapuolilla oikeus vaatia tämän sopimuksen sopimusehtojen täyttämistä. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen, tämä sopimus raukeaa.

10.4 Kumpikaan Osapuoli ei esitä tämän sopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

B. ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN KAUPASTA

Tämän esisopimuksen perusteella sitoutuvat tämän sopimuksen allekirjoittaneet osapuolet Vantaan kaupunki ja Sato-Asunnot Oy tekemään kohdassa B. I määriteltyjen edellytysten täyttyessä seuraavan sisältöisen kauppakirjan jäljempänä kohdassa B.II mainituista alueista ja ehdoilla sekä noudattamaan lisäksi kohdassa B. III mainittuja ehtoja.

B. I KAUPPAKIRJAN EDELLYTYKSET

Lopullisen kauppakirjan tekemisen edellytyksenä on, että asemakaavamuutos nro 002340 on tullut voimaan.

B. II KAUPPAKIRJA

1 Osapuolet

Myyjä

Vantaan kaupunki (y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7
01300 Vantaa
(jäljempänä ”**Kaupunki**”)

Ostaja

Sato Asunnot Oy (y-tunnus: 1471718-4)
omaan tai perustettavien yhtiöiden lukuun
PL 401
00601 Helsinki
(jäljempänä ”**Yhtiö**”)

Kaupunki ja Yhtiö jäljempänä yhdessä ”**Osapuolet**”.

Kaupan kohde

Noin 2687 m^2 suuruinen määräala Vantaan kaupungin yleisestä alueesta 92-94-9901-0 ja noin 935 m^2 suuruinen Vantaan kaupungin yleisestä alueesta 92-94-9903-21 (jäljempänä ”**Määräala**”).

Määräala on asemakaavamuutoksen nro 002340 mukaista asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK) ja autopaikkojen korttelialuetta (LPA).

Määräala on merkitty ohjeellisesti oheiseen karttaliitteeseen B1.

Kauppakirjan ehdot

Tämän kaupan kaikki ehdot on esitetty tässä kauppakirjassa.

11. Kauppahinta

11.1 Kauppahinta on **875 372 euroa**. Kauppahinta on maksettu tilisuorituksena Kaupungin lähettämää laskua vastaan ennen kaupantekotilaisuutta ja kuitataan maksetuksi tämän kauppakirjan allekirjoituksin.

12. Omistus- ja hallintaoikeus

12.1.1 Määräalan omistus- ja hallintaoikeus siirtyy Yhtiölle tämän kauppakirjan allekirjoitushetkellä.

13. Kiinnitykset, rasitukset ja maksut

13.1 Kaupunki luovuttaa Määräalan kiinnityksistä tai muista niihin verrattavista rasituksista vapaana.

13.2 Kaupungin ei tarvitse poistaa johtokartasta ilmeneviä määräalalla sijaitsevia putkia ja johtoja. Kaupunki luovuttaa Määräalan muista rasitteista vapaana.

13.3 Kaupunki vastaa niistä Määräalaan kohdistuvista veroista ja muista maksuista, joiden maksuunpanon perustana on tämän kauppakirjan allekirjoitushetkeä edeltävä aika. Kauppakirjan allekirjoituksen jälkeen maksuista vastaa Yhtiö.

14. Kohteeseen tutustuminen

14.1 Yhtiö on tarkastanut Määräalan, sen alueen ja rajat sekä tutustunut alueen maasto-olosuhteisiin. Yhtiö on verrannut näitä seikkoja Määräalasta esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Yhtiöllä ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

15. Asiakirjoihin tutustuminen

15.1 Yhtiö on tutustunut Määräalaa koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisteriote, kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

15.2 Yhtiö on tutustunut myös naapurikiinteistöjä koskeviin asiakirjoihin, joita ovat kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

16. Irtaimisto

16.1 Tätä kauppaa ei seuraa mitään irtaimistoa, eikä irtaimen omaisuuden myymisestä ole tämän kaupan yhteydessä tehty eri sopimusta.

17. Maaperä

17.1 Kaupungin tietojen mukaan Määräalalla ei aiemmin ole harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista.

17.2 Mikäli rakennettaessa kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän puhdistamiseen, Yhtiö 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.

B. III MUUT ESISOPIMUKSEN EHDOT

1 Esisopimuksen voimaantulo

17.3 Tämä esisopimus tulee voimaan heti kun Osapuolet ovat sen allekirjoittaneet. Lopullinen kauppakirja tehdään kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun kohdassa B. I mainittu luovutuksen edellytys on täyttynyt.

17.4 Tämä esisopimus lakkaa olemasta voimassa

- kun lopullinen kauppakirja on allekirjoitettu, tai
- jos kauppakirjan edellytykset ovat täyttymättä 31.12.2022.

17.5 Mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2020 mennessä hyväksynyt asemakaavamuutoksen nro 002340, 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 Osapuolilla oikeus vaatia tämän sopimuksen sopimusehtojen täyttämistä. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen, tämä sopimus raukeaa.

17.6 Kumpikaan Osapuoli ei esitä minkäänlaisia korvausvaatimuksia, jos tämä esisopimus lakkaa olemasta voimassa.

18. Esisopimuksen velvoitteiden siirto kolmannelle

18.1 Osapuolet sitoutuvat ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot kaupan kohdetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä.

18.2 Jos Osapuoli ei ole siirtänyt velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Osapuoli vastaa tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta luovutetun alueen osalta.

[lopullisen kauppakirjan allekirjoitukset ja kaupanvahvistus]

C. ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN LUOVUTUKSESTA

Tämän esisopimuksen perusteella sitoutuvat tämän sopimuksen allekirjoittaneet osapuolet Vantaan kaupunki ja Sato-Asunnot Oy tekemään kohdassa C. I määriteltyjen edellytysten täyttyessä seuraavan sisältöisen kauppakirjan jäljempänä kohdassa C.II mainituista alueista ja ehdoilla sekä noudattamaan lisäksi kohdassa C. III mainittuja ehtoja.

C. I LUOVUTUSKIRJAN EDELLYTYKSET

Lopullisen luovutuskirjan tekemisen edellytyksenä on, että asemakaavamuutos nro 002340 on tullut voimaan.

C. II LUOVUTUSKIRJA

1 Osapuolet

Luovuttaja	Sato Asunnot Oy (y-tunnus: 1471718-4) omaan tai perustettavien yhtiöiden lukuun PL 401 00601 Helsinki (jäljempänä ”**Yhtiö**”)
Luovutuksensaaja	Vantaan kaupunki (y-tunnus: 0124610-9) Asematie 7 01300 Vantaa (jäljempänä ”**Kaupunki**”)
Luovutuksen kohde	Noin 73 m^2 suuruinen määräala Vantaan kaupungin tilasta 92-94-3-1 (jäljempänä ”**Määräala**”). Määräala on asemakaavamuutoksessa nro 002340 osoitettu katualueeksi. Määräala on merkitty ohjeellisesti oheiseen karttaliitteeseen C1.
Luovutuskirjan ehdot	Tämän luovutuksen kaikki ehdot on esitetty tässä luovutuskirjassa.

19. Luovutushinta

19.1 Luovutus on vastikkeeton.

20. Omistus- ja hallintaoikeus

20.1 Määräalan omistus- ja hallintaoikeus siirtyy Kaupungille tämän luovutuskirjan

allekirjoitushetkellä.

21. Kiinnitykset, rasitukset ja maksut

21.1 Yhtiö luovuttaa Määräalan kiinnityksistä tai muista niihin verrattavista rasituksista ja rasitteista vapaana.

21.2 Yhtiö vastaa niistä Määräalaan kohdistuvista veroista ja muista maksuista, joiden maksuunpanon perustana on tämän luovutuskirjan allekirjoitushetkeä edeltävä aika. Luovutuskirjan allekirjoituksen jälkeen maksuista vastaa Kaupunki.

22. Kohteeseen tutustuminen

22.1 Kaupunki on tarkastanut Määräalan, sen alueen ja rajat sekä tutustunut alueen maasto-olosuhteisiin. Kaupunki on verrannut näitä seikkoja Määräalasta esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Kaupungilla ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

23. Asiakirjoihin tutustuminen

23.1 Kaupunki on tutustunut Määräalaa koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisteriote, kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

23.2 Kaupunki on tutustunut myös naapurikiinteistöjä koskeviin asiakirjoihin, joita ovat kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

24. Irtaimisto

24.1 Tätä luovutusta ei seuraa mitään irtaimistoa, eikä irtaimen omaisuuden luovuttamisesta ole tämän luovutuksen yhteydessä tehty eri sopimusta.

25. Maaperä

25.1 Yhtiön tietojen mukaan Määräalalla ei aiemmin ole harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista.

25.2 Mikäli rakennettaessa kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän puhdistamiseen, Kaupunki on velvollinen välittömästi ottamaan yhteyttä Yhtiöön, jotta tarvittavasta menettelystä voidaan sopia. Tällöin Yhtiö vastaa pilaantuneiden maa-ainesten poistamisesta aiheutuvista tavanomaisiin maanrakennuskustannuksiin nähden ylimääräisistä kustannuksista ja työn tekemisestä sovitaan erikseen.

C. III MUUT ESISOPIMUKSEN EHDOT

1 Esisopimuksen voimaantulo

25.3 Tämä esisopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet. Lopullinen luovutuskirja tehdään kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun kohdassa C. I mainittu luovutuksen edellytys on täyttynyt.

25.4 Esisopimus lakkaa olemasta voimassa

- kun lopullinen luovutuskirja on allekirjoitettu, tai
- jos luovutuskirjan edellytykset ovat täyttymättä 31.12.2022.

25.5 Mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2022 mennessä hyväksynyt asemakaavamuutoksen nro 002340, 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 sopijapuolilla oikeus vaatia tämän sopimuksen sopimusehtojen täyttämistä. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen, tämä sopimus raukeaa.

25.6 Kumpikaan Osapuoli ei esitä minkäänlaisia korvausvaatimuksia, jos esisopimus lakkaa olemasta voimassa

26. Esisopimuksen velvoitteiden siirto kolmansille

26.1 Osapuolet sitoutuvat ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot luovutuksen kohdetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä.

26.2 Jos osapuolet eivät ole siirtäneet velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Osapuolet vastaavat tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta luovutetun alueen osalta.

[lopullisen luovutuskirjan allekirjoitukset ja kaupanvahvistus]

Tätä maankäyttösopimusta, sisältäen kunnallistekniikan rakentamissopimuksen, esisopimuksen määräalan kaupasta ja esisopimuksen määräalan luovutuksesta, on laadittu kolme yhtäpitävää kappaletta, yksi Sato-Asunnot Oy:lle, yksi Vantaan kaupungille ja yksi julkiselle kaupanvahvistajalle.

Vantaalla, [x. päivänä xkuuta 20xx]

VANTAAN KAUPUNKI

_____
[nimi]

SATO-ASUNNOT OY

_____ _____
[nimi] [nimi]

Liitteet:

Liite A1	Sopimusalue
Liite B1	Kaupan kohteena oleva määräala
Liite C1	Luovutettava määräala

KAUPANVAHVISTUS

Kaupanvahvistajana todistan, että [nimi] Vantaan kaupungin puolesta ja [nimi] Sato-Asunnot Oy:n puolesta ovat allekirjoittaneet tämän maankäyttösopimuksen, sisältäen kunnallistekniikan rakentamissopimuksen, esisopimuksen määräalan kaupasta ja esisopimuksen määräalan luovutuksesta, ja että he ovat olleet yhtä aikaa läsnä sopimusta vahvistettaessa. Olen tarkistanut allekirjoittajien henkilöllisyyden ja todennut, että sopimus on tehty maakaaren 2 luvun 1 §:ssä säädetyllä tavalla.

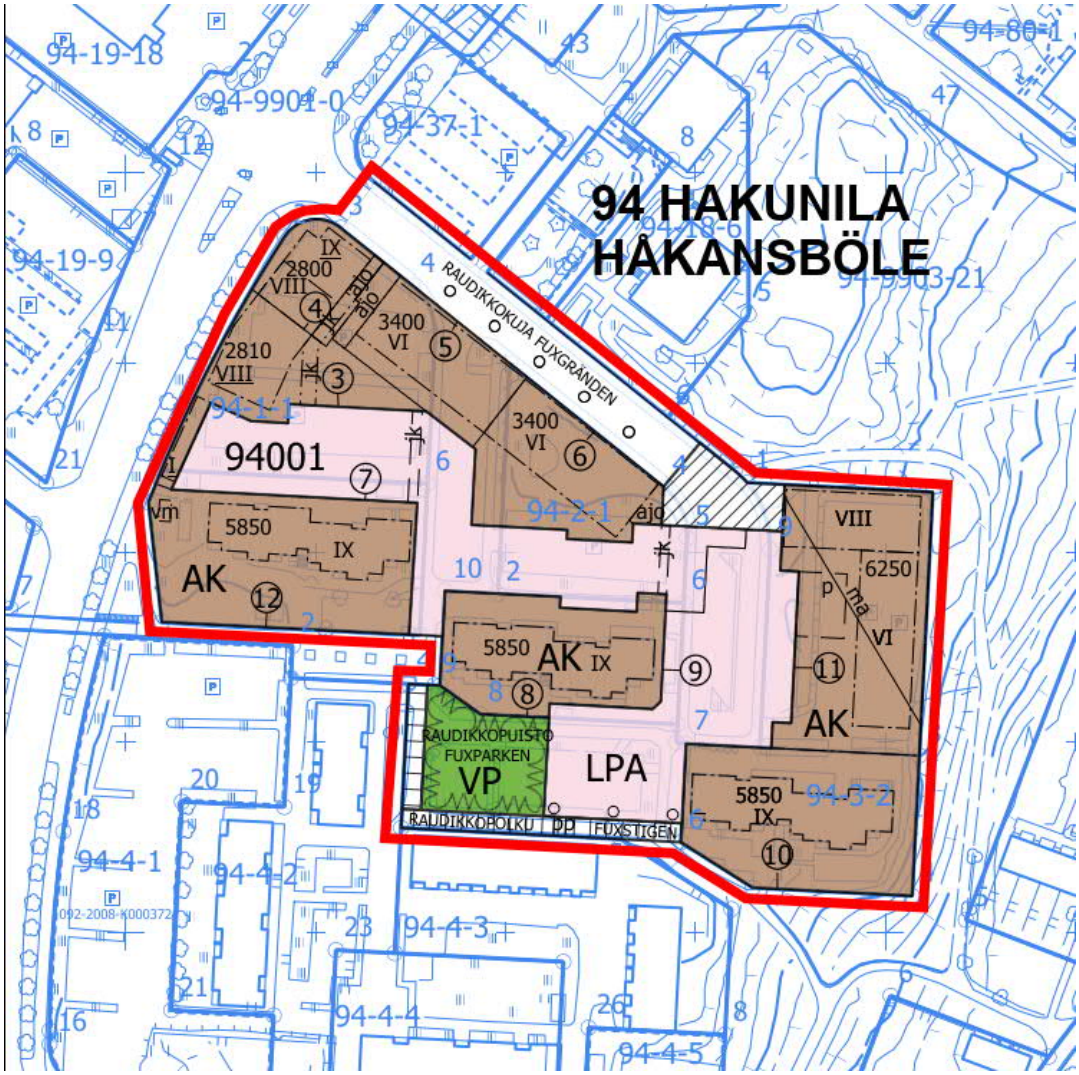
Vantaalla, [x. päivänä xkuuta 20xx]

_____
[nimi]

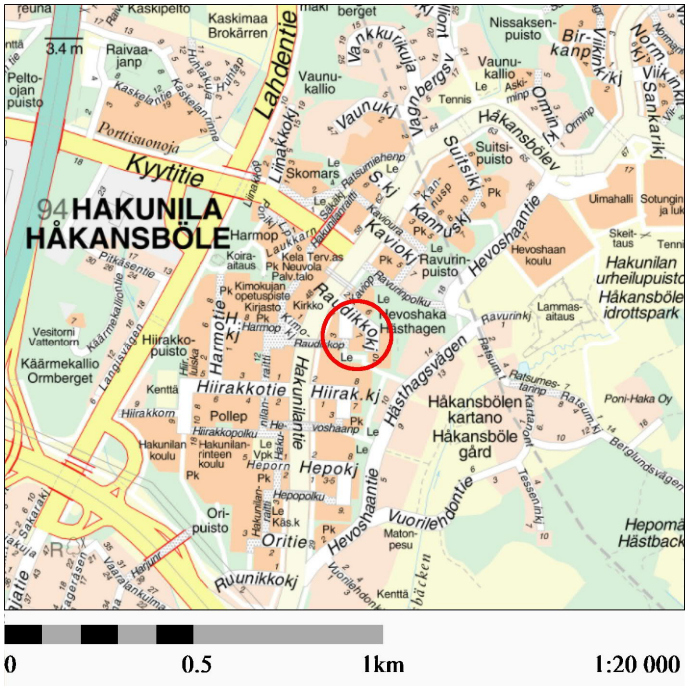
LIITE A1

SOPIMUSALUE (PUNAISELLA RAJATTU)

ASEMAKAAVAMUUTOS NRO. 002340 (KARTTA PÄIVÄTTY 7.8.2019)



KOHTEEN SIJAINTI

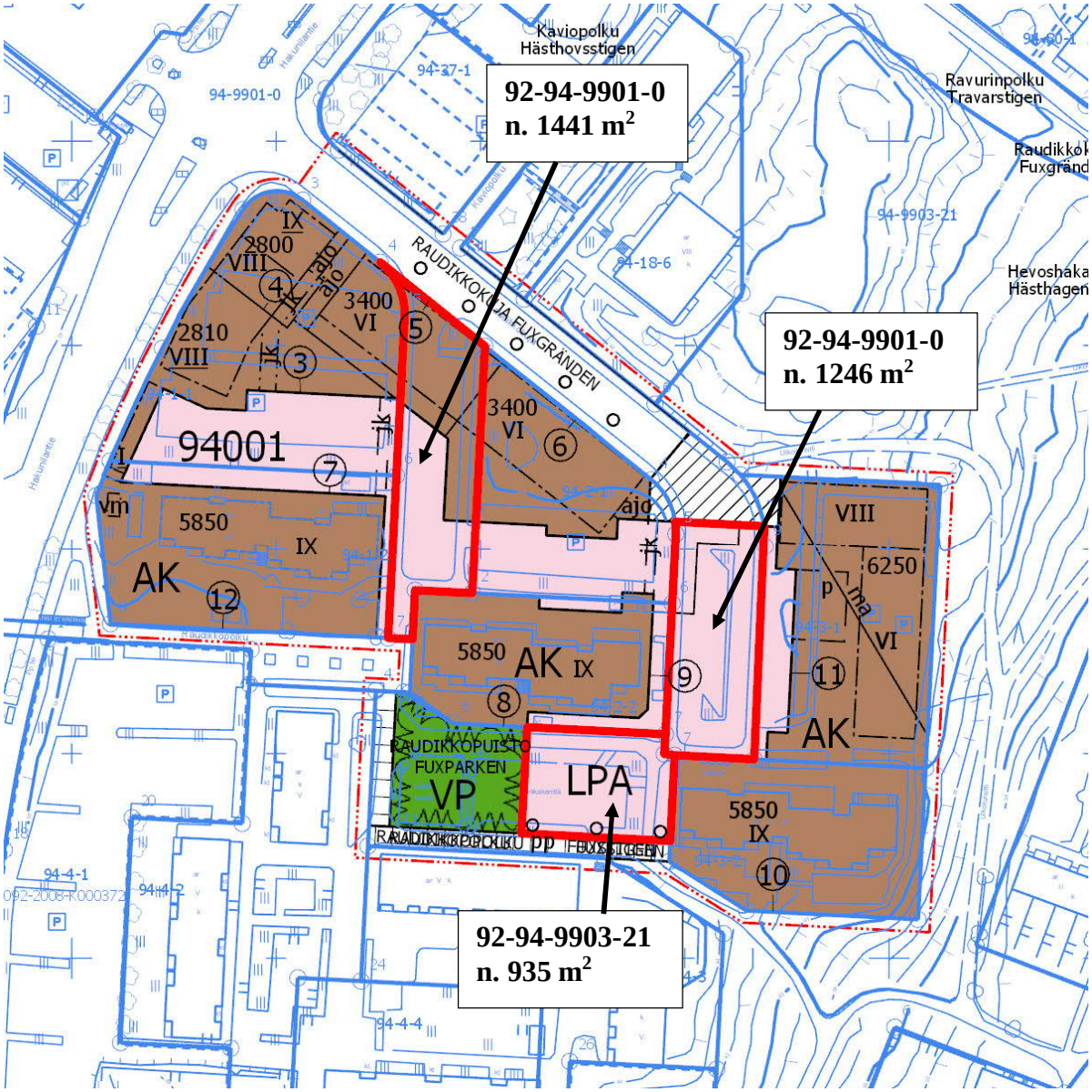


ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN MYYNNISTÄ / SATO-ASUNNOT OY

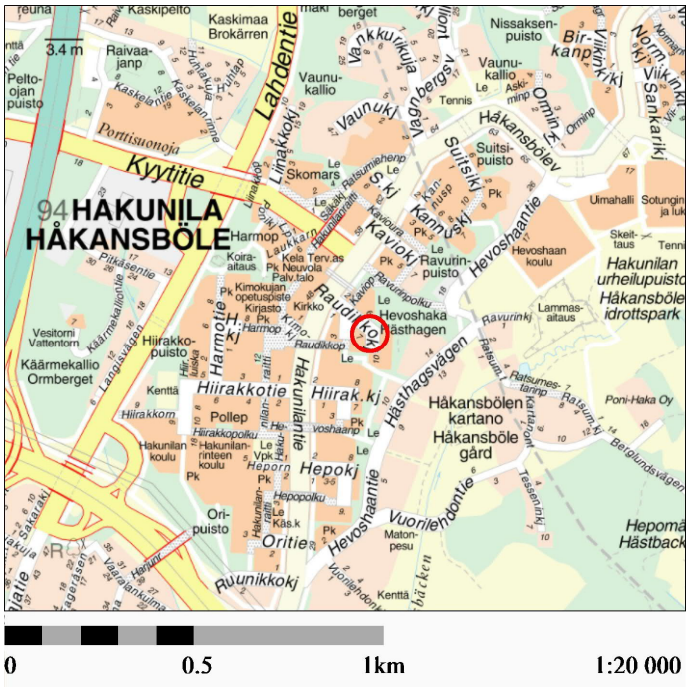
Kaupunginosa: HAKUNILA (94)

n. 1441 m²:n ja n. 1246 m²:n (yhteensä n. 2687 m²) suuruinen määräala yleisestä alueesta 92-94-9901-0

n. 935 m²:n suuruinen määräala yleisestä alueesta 92-94-9903-21



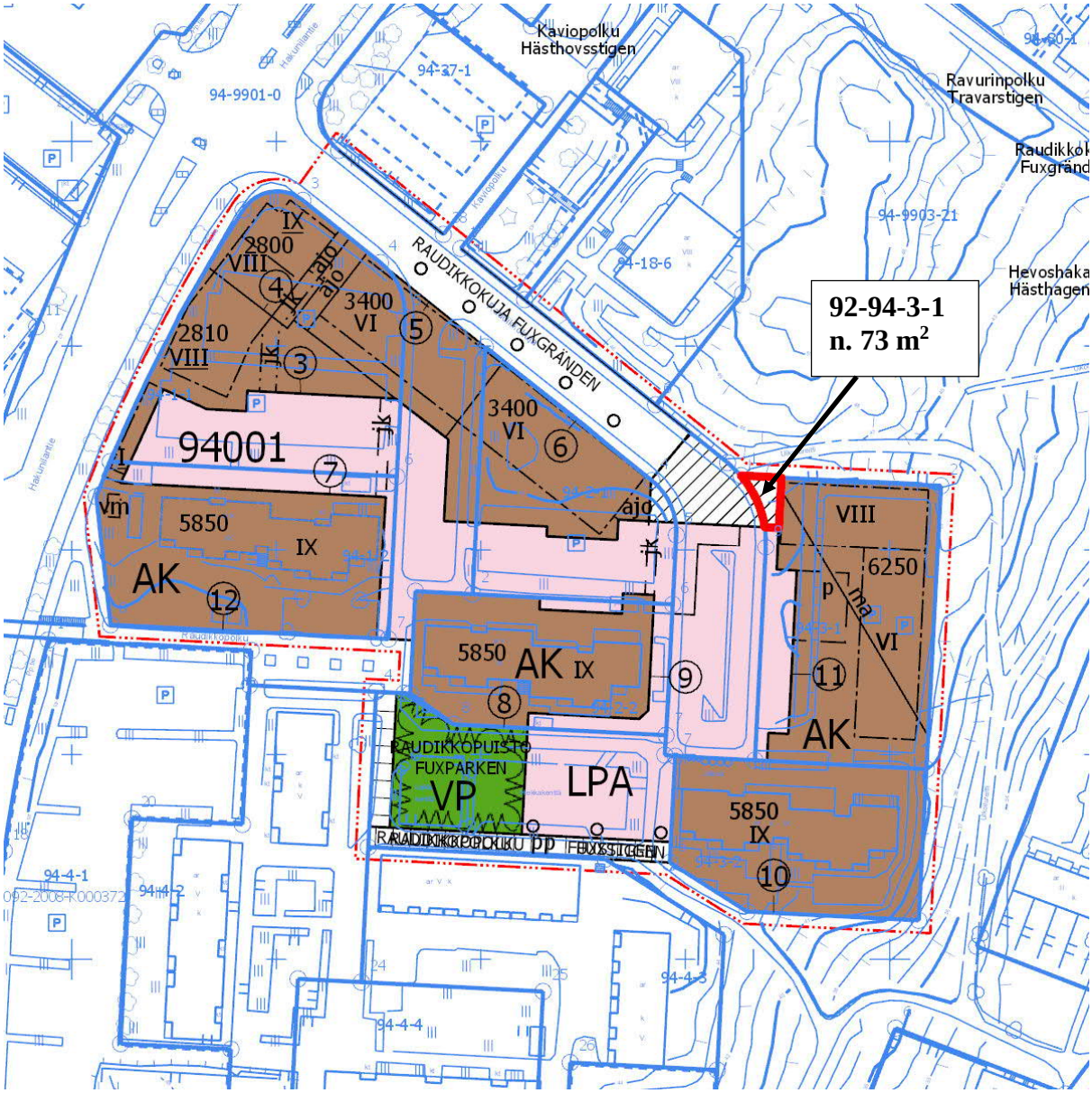
KOHTEEN SIJAINTI



ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN LUOVUTUKSESTA / SATO-ASUNNOT OY

Kaupunginosa: HAKUNILA (94)

n. 73 m^2:n suuruinen määräala kiinteistöstä 92-94-3-1



20 § Asemakaavamuutos 002390 ja tonttijaon muutos, 50 Tammisto / Tammistontie 2

VD/979/10.02.04.00/2018

HP/TLA/JOR/JJU/MKU/HY-L

Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa 3-5-kerroksisten asuinkerrostalojen rakentaminen Tammistontien ja Tammiston kauppatien risteykseen kaupunkikuvallisesti näkyvälle paikalle. Rakennusoikeutta tontille esitetään 4400 k-m².

Asemakaavamuutos koskee korttelia 50003 sekä katualuetta, kaupunginosassa 50 Tammisto.

Tonttijaon muutos koskee korttelia 50003.

Alue sijaitsee Tammiston kaupunginosassa Tammistontien ja Tammiston kauppatien risteyksessä osoitteessa Tammistontie 2, korttelissa 50003 tontilla 9. Lännessä aluetta rajaa 2–3 -kerroksinen asuinkerrostaloalue ja etelässä 2-kerroksinen liike- ja toimistorakennus. Pohjoisessa ja idässä alue rajautuu edellä mainittuihin katualueisiin. Kaava-alueen pinta-ala on noin 0,7 ha.

Kaavan hakija
Rakennusliike Lapti Oy.
Kaavatyö on aloitettu kaavamuutosnumerolla 002325 (aiemmin nimellä Tammiston kauppatie). Se on ollut Vantaan kaupunkisuunnittelun vuoden 2018 työohjelmassa, joka on kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymä.

Maanomistus
Kaavamuutosalue on yksityisessä maanomistuksessa lukuun ottamatta pientä Tammiston kauppatien puolesta katualueenosaa, joka liitetään tonttiin.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen valmisteluun on osallistunut Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy sekä WSP Finland Oy konsultteina.

Yleiskaava
Kaavamuutoksen alue on kaupunginvaltuustossa 17.12.2007 hyväksytyssä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa A3 pientaloaluetta. Kaavamääräyksen mukaan alueelle saa rakentaa ensisijaisesti pientaloja. Alueelle voidaan sallia myös asuinympäristöön soveltuvia työtiloja.
Tekeillä olevassa uudessa yleiskaava alue on tiivistä asuntoaluetta A, jota voidaan rakentaa kaikilla talotyypeillä, sekä urbanisoituvaa katukuvan kehitysaluetta, johon mahdollisesti rakennetaan raitiovaunureitti. Kaavahanke on valmisteilla olevan yleiskaavaluonnoksen mukainen.
Kaavatyölle asetettujen tavoitteiden mukainen kerrostalorakentaminen poikkeaa voimassa olevasta yleiskaavasta. Tammistossa ja Tammiston kauppatien varressa yleiskaavan tarkistuksen tavoitteena on mm. ajanmukaistaa ja tiivistää kaupunkirakennetta sekä kehittää joukkoliikenneyhteyksiä. Tammiston kauppatien luonnetta kehitetään kaupunkimaisemmaksi. Yleiskaavatyölle asetettujen tavoitteiden lisäksi Tammiston alueella jo tapahtunut kaupunkiympäristön muutos työpaikka-alueesta kaupan ja asumisen alueeksi perustelevat suunnittelualueen tehokkaampaa rakentamista. Kaavatyö on hyväksytty kaupunkisuunnittelun vuoden 2018 työohjelmaan (kaupunkisuunnittelulautakunta 29.1.2018 §7). Kaavamuutoksen selostuksessa on esitetty ja selostettu suunnitelman suhde tekeillä olevaan yleiskaavaan.

Korttelisuunnitelma on tehty siten, että se sopeutuu massoittelulta ja kerroskorkeuksiltaan viereiseen pientalo- ja rivitaloalueeseen. Uusi rakentaminen parantaa alueen kaupunkikuvaa nykyhetkeen verrattuna ja rajaa Tammistontien ja Tammiston kauppatien katutilaa. Mittakaava on sovitettu ympäröivään rakenteeseen siten, että kerroskorkeudet madaltuvat nykyisten asuinkortteleiden suuntaan. Arkkitehtuurinsa puolesta rakennukset ovat moderneja ja julkisivut mittakaavaltaan pienipiirteisiä. Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista.

Asemakaavan muutos
Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa asuinkerrostalojen rakentaminen. Voimassa olevassa asemakaavassa suunnittelualue on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T-3). Alueen nykyinen rakennusoikeus määräytyy kaavassa osoitetun tehokkuusluvun e=0.50 mukaan, mikä vastaa 2315 k-m²:ä. Asemakaavamuutoksella muutetaan tontin käyttötarkoitus asuinkerrostalojen korttelialueeksi AK. Kerroskorkeudet vaihtelevat III:sta V:een. Rakennusoikeutta tontille esitetään 4400 k-m², josta 50 k-m² tulee rakentaa liiketilana Tammiston Kauppatien suuntaisen talon eteläkulmaan kadunpuolelle. Talon pohjoiskulmaan saa rakentaa 100 k-m² liiketilaa kaavakartalla esitetyn rakennusalan lisäksi.
Lopputuloksena on ympäristön rakennuksiin tiiliverhoilullaan ja harjakatollaan mukautuva sekä portaittain 3-5 kerroksiseksi rakentuva asuinkortteli. Sisäpihalla kasvaa aiemman puutarhatontin tavoin kukkivat puut ja autokatoksen niittykatto antaa tukea viereisen luonnonsuojelualueen niittykasvien pölytyksen luontoarvoihin.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 30.9.2018.
MRL 62 §:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä ja kannanottoja saapui 7 kpl. Mielipiteet ja niiden vastineet on esitetty kaavamuutoksen selostuksessa.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Asemakaavatyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Sopimus
Asemakaavan muutokseen liittyy toteuttamissopimus.

Muutoskustannukset maksaa hakija Lapti Oy ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 3 (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (930 €), yhteensä 10 930 €.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.8.2019 § 12

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.8.2019 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002390 sekä tonttijaon muutosehdotus, 50 Tammisto / Tammistontie 2
b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija Lapti Oy maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (930 €), yhteensä 10 930 €.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 20

Maakäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.8.2019 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002390 sekä tonttijaon muutosehdotus, 50 Tammisto / Tammistontie 2

b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja

c) vahvistaa maksuluokaksi 3 ja todeta, että hakija Lapti Oy maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (930 €), yhteensä 10 930 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaavamuutoksen selostus 19.8.2019
- Selostuksen liitteet (1–3):
  Liite 1: Viitesuunnitelmat, Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy, 27.5.2019
  Liite 2: Pihasuunnitelma, WSP, 27.5.2019
  Liite 3: Hulevesisuunnitelma, WSP, 27.5.2019

  Muut kaavamuutoksen liittyvät asiakirjat ovat kaupunkisuunnittelun kaavamuutosta koskevilla internetsivuilla.

Täytäntöönpano: Maakäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus-. ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Johanna Rajala, puh. 0503028975, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
asemakaavasuunnittelija Jonna Juusola, puh. 0438266958, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

002390 TAMMISTONTIE 2

TAMMISTO



MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 19.8.2019 päivättyä asemakaavamuutoskarttaa nro 002390. Kaavoitus on tullut vireille 30.9.2018.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

On osa korttelia 50003 ja katualuetta kaupunginosassa 50, Tammistossa. (kumoutuvan asemakaavan osa korttelista 50003, kaupunginosassa 50, Tammistossa).

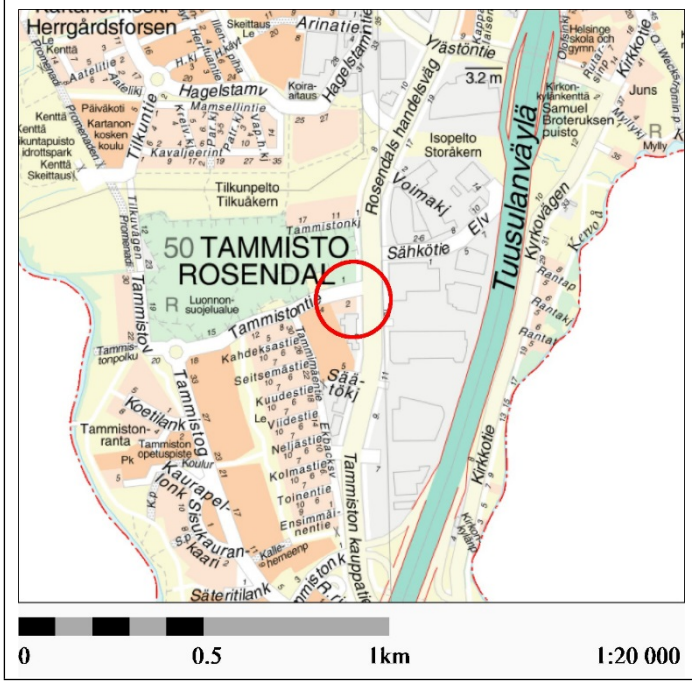
Tonttijaon muutos:

Osa korttelista 50003 kaupunginosassa 50, Tammistossa.

Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa asuinkerrostalojen rakentaminen. Voimassa olevan asemakaavan on teollisuus- ja varastorakennusten kortteli T-3 muutetaan asemakaavamuutoksella tontin käyttötarkoitus asuinkerrostalojen korttelialueeksi AK. Kerroskorkeudet vaihtelevat III:sta V:een.

Kaavaan liittyy toteuttamissopimus.
Kaavan laatija: Jonna Juusola, asemakaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki; jonna.juusola (at) vantaa.fi, puh. 043 8266958.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Tammistontien ja Tammiston Kauppatien risteyksessä. Aluetta rajaa pohjoisessa Tammistonmäen luonnonsuojelualue ja etelässä varasto- ja liiketilakorttelit. Idässä alue rajautuu liiketilakortteleihin ja lännessä 2-3 kerroksinen kerrostaloalue.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Rakennusliike Lapti Oy:n jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 24.1.2018. Kaavamuutoksen numeroksi tuli työohjelmassa numero 002390 Tammistontie 2 (aiemmin nimellä 002325 Tammiston kauppatie).
- Kaavoitus tuli vireille 30.9.2018.
- Mielipiteet pyydettiin 29.10.2018 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 7 kappaletta.
- Hankkeesta järjestettiin OAS-vaiheen asukastilaisuus 12.9.2018 ja suunnitteluvaiheen asukastilaisuus 6.3.2019.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 4

2. Lähtökohdat 5

2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 5

2.2 Suunnittelutilanne 10

3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 13

3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 13

3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 13

3.4. Asemakaavan tavoitteet 14

3.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 16

4. Asemakaavan kuvaus 18

4.1 Kaavan rakenne 18

4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 18

4.3 Aluevaraukset 18

4.4 Kaavan vaikutukset 20

4.5 Ympäristön häiriötekijät 26

4.5 Nimistö 26

5. Asemakaavan toteutus 26

6. Kaavatyöhön osallistuneet 26

7. Asemakaavan seurantalomake 28

8. Asemakaavakartta ja –määräykset 30

9. Muu suunnitelma-aineisto 34

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

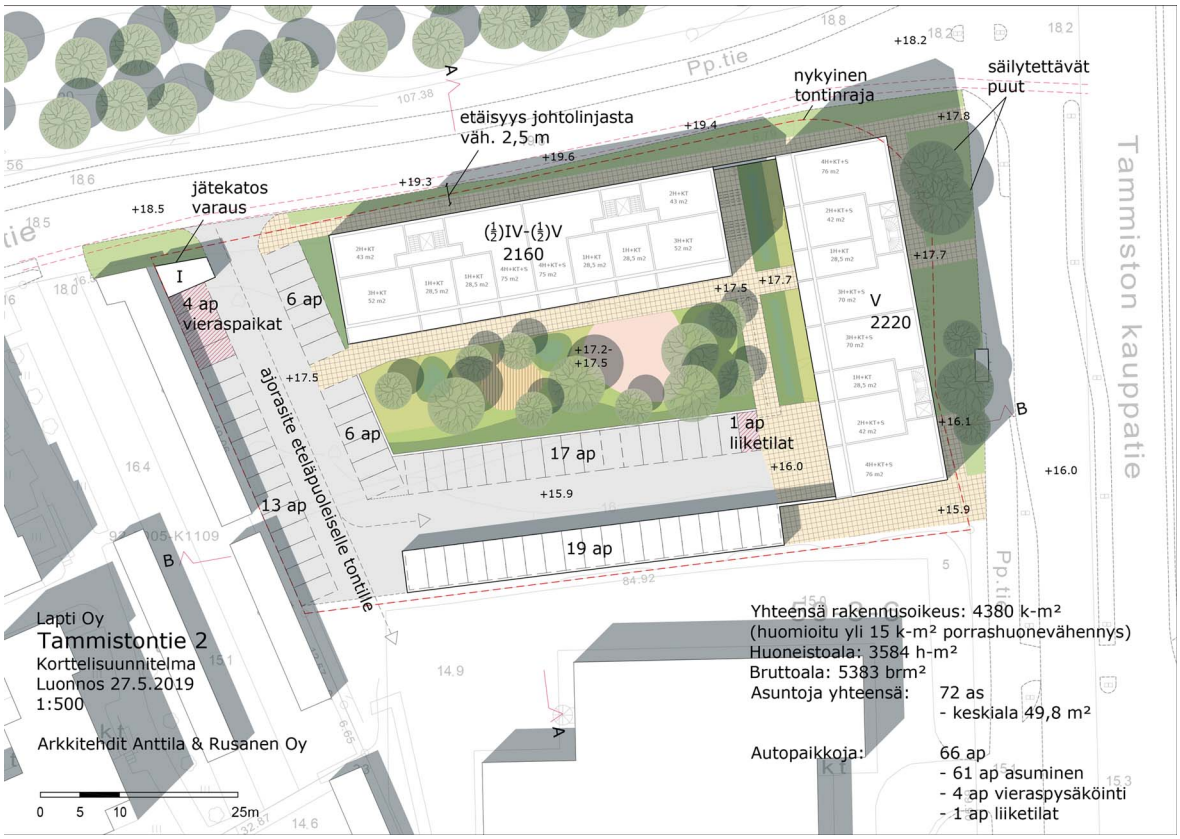
- Liite 1: Viitesuunnitelmat, Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy, 27.5.2019
- Liite 2: Pihasuunnitelma, WSP, 27.5.2019
- Liite 3: Hulevesisuunnitelma, WSP, 27.5.2019

ERILLISET LIITTEET (NETTISIVUILLA)

- Liite 4: Meluselvitys, Ramboll, 26.2.2019

1. TIIVISTELMÄ

Kaavamuutoksen alue on kaupunginvaltuustossa 17.12.2007 hyväksytyssä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa A3 pientaloaluetta. Tekeillä olevassa uudessa yleiskaava alue on tiivistä asuntoaluetta A, jota voidaan rakentaa kaikilla talotyypeillä. Yleiskaavaluonnoksessa Tammiston Kauppatie on katukuvan kehitysaluetta, johon mahdollisesti rakennetaan tulevaisuudessa raitiovaunureitti. Tavoitteena on rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että katukokonaisuus on viihtyisä ja luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen. Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista.
Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa asuinkerrostalojen rakentaminen. Voimassa olevassa asemakaavassa suunnittelualue on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T-3). Alueen nykyinen rakennusoikeus määräytyy kaavassa osoitetun tehokkuusluvun e=0.50 mukaan, mikä vastaa 2315 k-m²:ä. Asemakaavamuutoksella muutetaan tontin käyttötarkoitus asuinkerrostalojen korttelialueeksi AK. Kerroskorkeudet vaihtelevat III:sta V:een. Rakennusoikeutta tontille esitetään 4400 k-m², josta 50 k-m² tulee rakentaa liiketilana Tammiston Kauppatien suuntaisen talon eteläkulmaan kadunpuolelle. Talon pohjoiskulmaan saa rakentaa 100 k-m² liiketilaa kaavakartalla esitetyn rakennusalan lisäksi.
Lopputuloksena on ympäristön rakennuksiin tiiliverhoilullaan ja harjakatollaan mukautuva sekä portaittain 3-5 kerroksiseksi rakentuva asuinkortteli. Sisäpihalla kasvaa aiemman puutarhatontin tavoin kukkivat puut ja autokatoksen niittykatto antaa tukea viereisen luonnonsuojelualueen niittykasvien pölytyksen luontoarvoihin.



2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaavamuutosalue sijaitsee Tammiston kaupunginosassa, Tammistontien ja Tammiston kauppatien risteyksessä. Tammisto on liikenteellisesti keskeisellä paikalla Kehä III:n, Tuusulanväylän ja Vantaajoen välisellä alueella. Lännessä aluetta rajaa 2–3 -kerroksinen asuinkerrostaloalue ja etelässä 2-kerroksinen liike- ja toimistorakennus. Pohjoisessa ja idässä alue rajautuu edellä mainittuihin katualueisiin. Kaava-alueen pinta-ala on noin 0,7 ha mukaan lukien katualueet.



Viistokuva idästä vuodelta 2016. Asemakaavan muutosalue on rajattu keltaisella katkoviivalla.

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Kaava-alue sijoittuu Keravajoen ja Vantaajoen jokisuistojen välissä sijaitsevan Tammistonmäen selänteen vaiheittumisvyöhykkeelle. Tammiston kaupunginosassa kohtaavat jääkauden jälkeensä jättämät kalliomäet ja hedelmälliset jokilaaksojen savikot.

Kaavamuutosalueella korkeuserot vaihtelevat n. + 19 metristä n. + 15 metriin (mpy). Rinne viettää etelään ja lounaaseen.

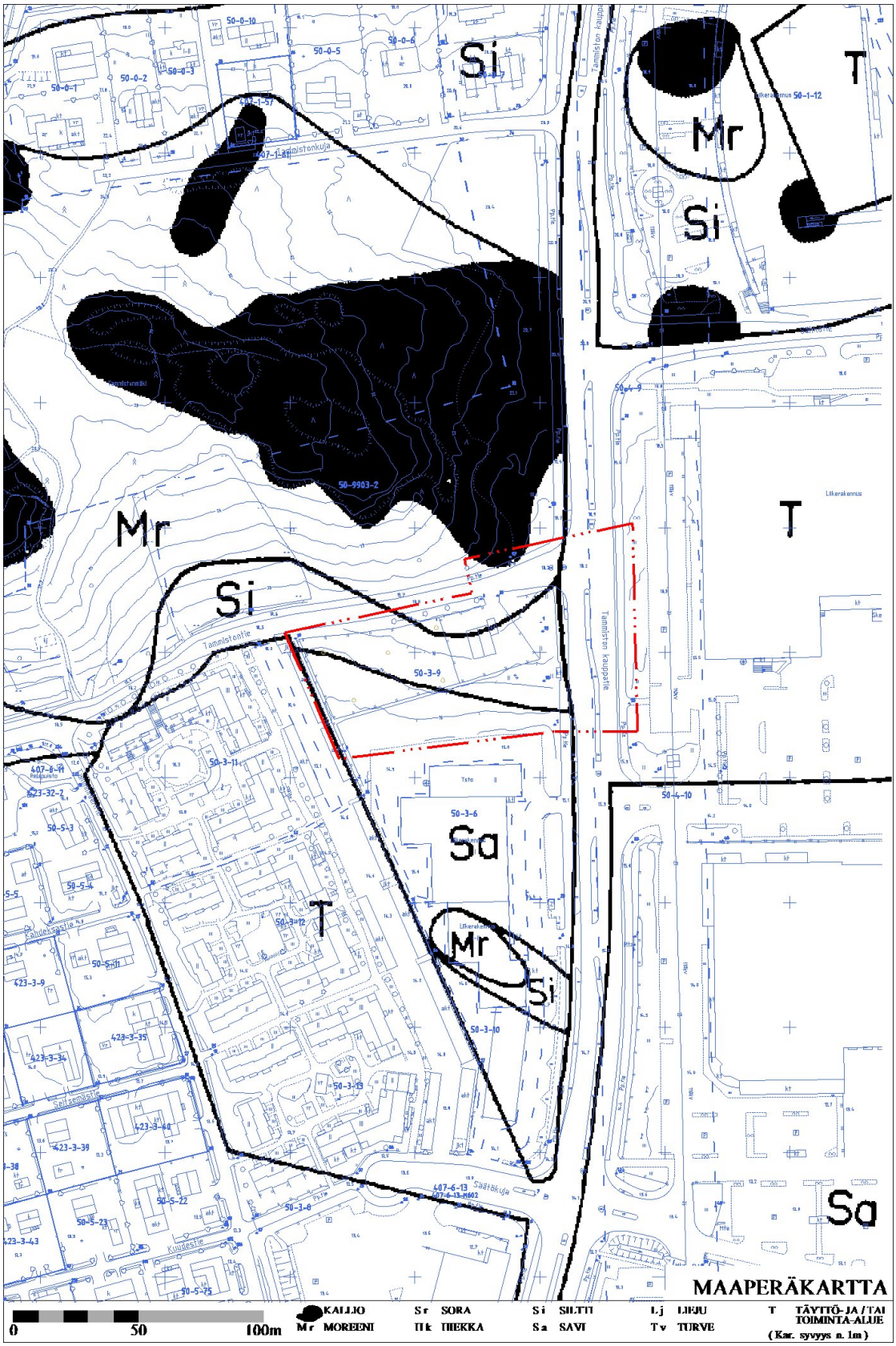
Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alueen ympäristössä on rakennettua vesihuoltoa.

Maaperä

Kaavamuutosalue sijoittuu osittain kallioista mäkeä ympäröivälle moreenirinnealueelle. Maaperä tontin alueella on ylempänä moreenia ja alempana savea sekä silttiä.

Rakennuksia tuskin voidaan kaavamuutosalueella perustaa maanvaraisesti. Tarkemmat maaperäanalyysit siltin ja saven syvyydestä tulee tehdä rakennuslupavaiheessa.


Si
T
Mr
Si
Mr
Si
T
Sa
Mr
Si
T
Sa
MAAPERÄKARTTA
0
50
100m
KALLIO
MOREENI
Sr SORA
Hk HIEKKA
Si SILTTI
Sa SAVI
Lj LIEJU
Tv TURVE
T TÄYTTÖ- JA / TAI TOIMINTA-ALUE
(Kar. syvyys n. 1m)

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Tammiston kaupunginosan väkiluku oli 3453 asukasta vuonna 2018. Alueen väestö on kasvanut viimeisen 15 vuoden aikana erityisesti alueen rivi- ja kerrostaloalueiden rakentumisen myötä.

Alueella toimii muun muassa Tammiston omakotiyhdistys.

Palvelut ja työpaikat

Tammiston kauppatien varressa on lukuisia kaupallisia palveluita, kuten Ostospuisto Tammisto ja lukuisia Outlet-myymälöitä, sekä toimi- ja varastotilaa. Tammistossa toimii kaupungin päiväkoteja. Lähin koulu sijaitsee Pakkalassa.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Suunnittelualue on Tammistoa. Kaavamuutos monipuolistaa toteutuessaan alueen yhdyskuntarakennetta lisäämällä kaupunginosan asuin- ja liiketilakantaa ja muuttamalla rakennusten sijoittelua kaupunkimaisemmaksi. Asuinkorttelin vehreä sisäpiha ylläpitää alueen kasvillisuuden määrää. Samalla alueen maankäyttö tehostuu. Kaavamuutos tukee tavoitetta tiivistää kaupunkirakennetta hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella, mikä on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaavamuutosalueen pohjoispuolella kulkeva Tammistontie on osa vanhaa Tomtbackan (Haltiala) ja Helsingin pitäjän kirkonkylän välistä tielinjausta, joka näkyy 1700-luvun lopun kartoissa.

Kaava-alueella sijaitsee 1950-luvulla rakennettu asuinrakennus, jota ei kuitenkaan ole luokiteltu rakennusperintökohteeksi.

Virkistys

Vantaa- ja Keravajoen varsien virkistysreitit sijaitsevat lähellä ja Kartanonkosken liikuntapuistossa on laajat liikkumisen mahdollisuudet. Lähellä Helsingin puolella ovat myös Haltialan kotieläintila ja Ruutinkoski.

Liikenne

Tämänhetkinen liikkuminen painottuu yksityisautoiluun ja bussiliikenteeseen kohti Helsingin keskustaa. Tammistontien pohjoispuolella on kevyenliikenteen tie, johon tontilta ohjataan läheisten suojateiden kautta ja Tammiston Kauppatien molemmin puolin sijaitsee yhdistetyt kevyen liikenteen tieosuudet.
Vuonna 2017 on tehty Tammiston kauppatien liikenneselvitys, johon se raitiovaunun tilantarve perustuu. Lisäksi vuonna 2018 on laadittu Tuusulanväylän Ylästön suuntaisliittymän toteuttamiskelpoisuusselvitys. Aviapoliksen liikenneverkko- ja raitiovaunuselvitys ovat tekeillä ja valmistunevat vuoden 2019 aikana.

Vesihuolto

Vedenjakelu
Kaava-alueen eteläpuolella tontilla 20-3-6 kulkee vuonna 1985 rakennettu DN225 vesijohto. Kaava-alueen länsipuolella Tammiston kauppatiellä kulkee vuonna 1989 rakennettu DN225 vesijohto. Kaava-alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin. Tikkurilan painepiiri saa vetensä Helsingin

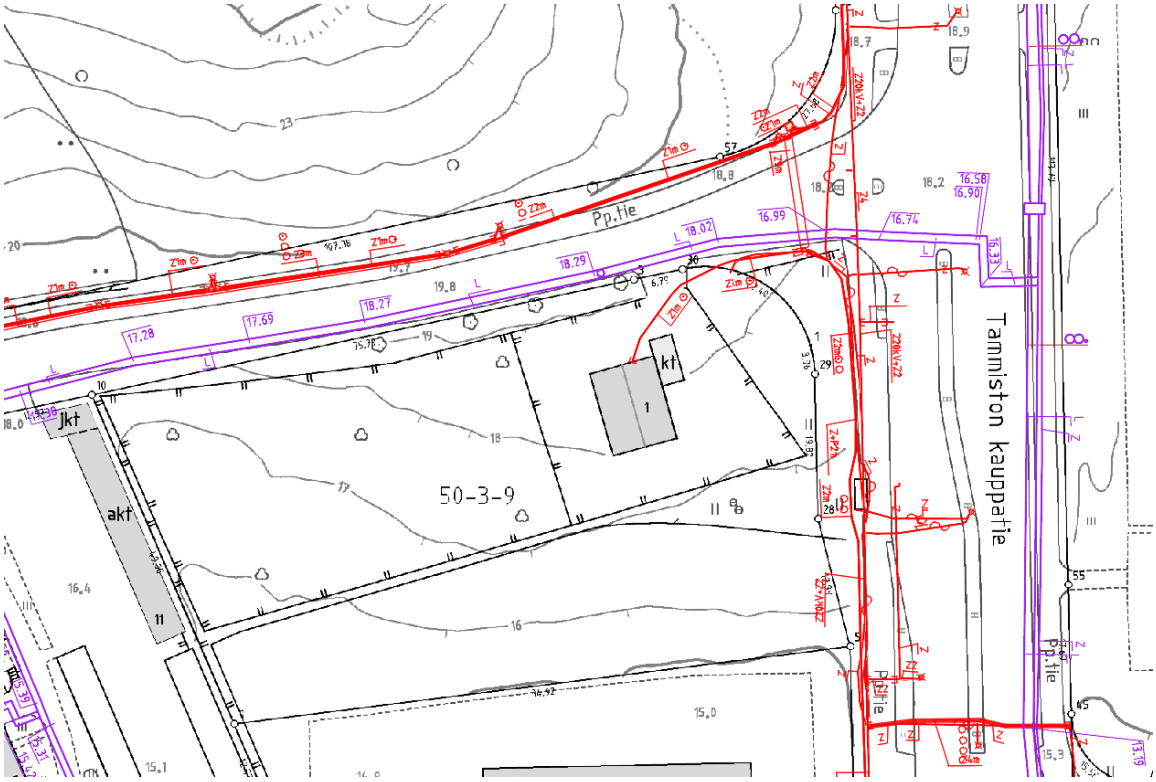
Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta, josta vesi pumpataan Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta Tikkurilaan.

Alueen verkostopainetta ylläpidetään Hiekkaharjun vesitornilla. Alueen painetasot vaihtelevat välillä +85…+67. Vesitornin varastotilavuus on 6700 m³.

Jätevesiviemäröinti
Kaava-alueen eteläpuolella tontilla 20-3-6 kulkee vuonna 1985 rakennettu DN250 jätevesiviemäri. Jätevedet kulkeutuvat Tuusulanväylän vartta Siltamäen jätevedenpumppaamolle ja päätyvät lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesijärjestelmä
Kaava-alueen pohjoispuolella Tammistontiellä kulkee vuonna 2006 rakennettu DN300 hulevesiviemäri. Kaava-alueen länsipuolella Tammiston kauppatiellä kulkee vuonna 1999 rakennettu DN300 hulevesiviemäri. Alueen hulevedet johtuvat putkia pitkin Vantaanjokeen.

Kaukolämpö ja sähköverkko



Violetilla kaukolämpöverkko ja punaisella sähköverkko. Tammistonmäen luonnonsuojelualueen pohjoispuolella sijaitsee lisäksi sähköverkon suurjännitejohdot. Kuvalähde: Vampatti 28.5.2019

Ympäristöhäiriöt

Suunnittelualue ei ole lentomelualueella. Alueelle ulottuu jonkin verran tieliikennemelua, joka on kuitenkin hallittavissa meluselvityksen mukaisin ratkaisuin.

2.1.4 Maanomistus

002390 asemakaavamuutoksen tontin omistaa Rakennusliike Lapti Oy. Kaavaan sisältyvän katualueen omistaa Vantaan kaupunki.



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 luoda edellytykset väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle sekä luoda edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen.

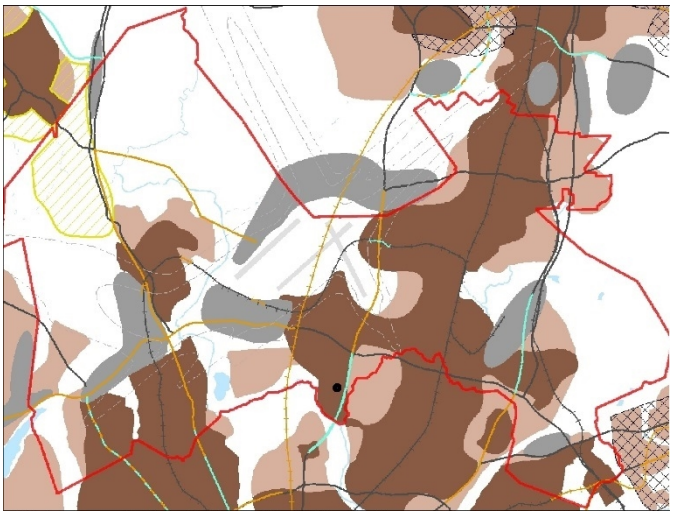
Maakuntakaava



Uudenmaan maakuntakaavassa alue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi. Maakuntakaavaa täydentää 2. vaihemaakuntakaava. Ympäristöministeriö on vahvistanut 2. vaihemaakuntakaavan 30.10.2014. Suunnittelualueen pohjois- ja luoteispuolella on turkoosilla merkitty Tammistonmäen luonnonsuojelualue. Suunnittelualueen eteläpuolelle on osoitettu merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö.

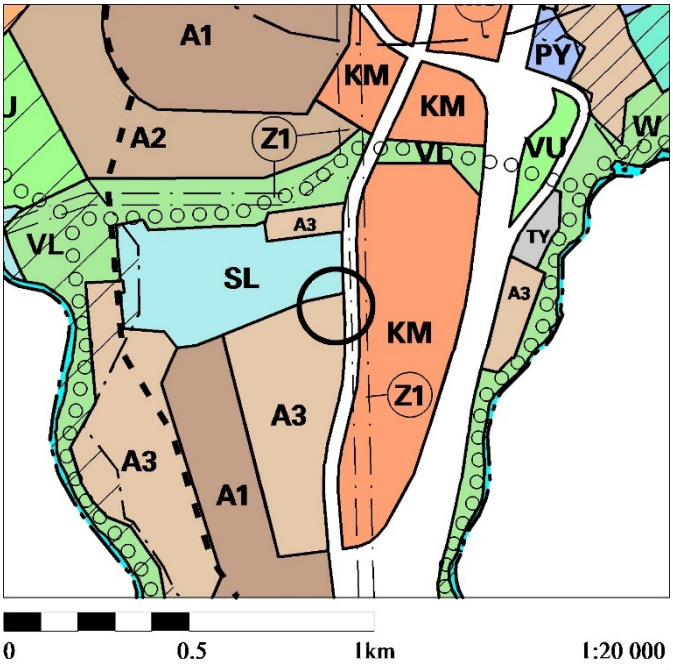
Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on merkitty mustalla ympyrällä.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050



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). Vantaan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt suunnitelman 11.5.2015.

Yleiskaava



Alue on voimassa olevassa yleiskaavassa pientaloaluetta (A3).

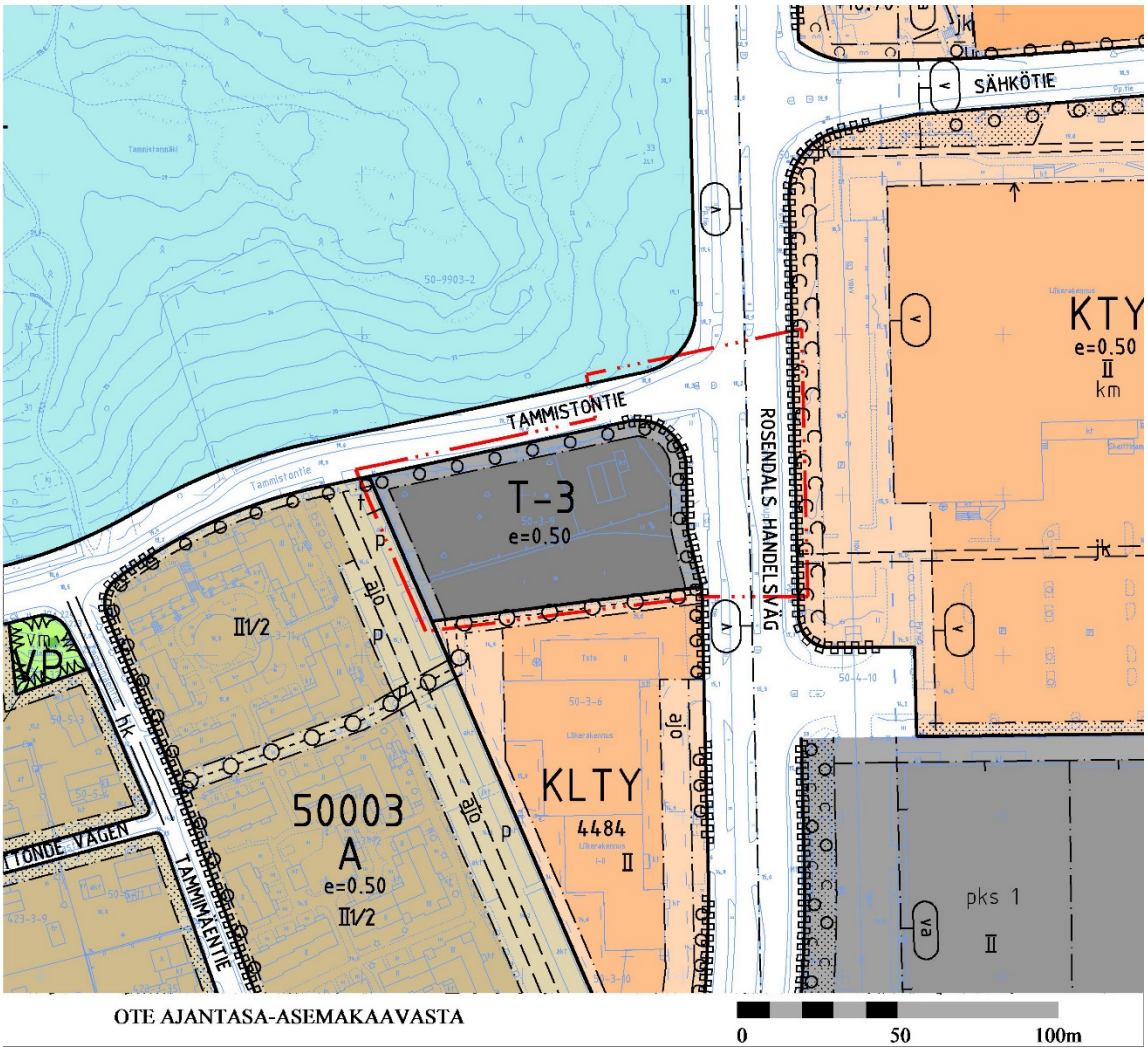
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009.

Yleiskaavaluonnos 2020



Tekeillä olevassa yleiskaavassa 2020 alue on asuntoaluetta A ja urbanisoituvaa katukuvan kehitysaluetta, johon mahdollisesti rakennetaan raitiovaunureitti. Kaavahanke on valmisteilla olevan yleiskaavaluonnoksen mukainen.

Asemakaava



Korttelissa on voimassa asemakaavamuutos nro 001278 (Kh 5.5.1997). Siinä suunnittelualue on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta T-3. Länsipuolella on asuinrakennusten korttelialuetta A.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Rakennusliike Laptin jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 24.1.2018. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002390 ja kaavoitus tuli vireille 30.9.2018.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.3.1 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, HSL, Museovirasto, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.3.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viran-omaisille.

Vuorovaikutustilaisuus ja tonttikatselmus pidettiin 12.9.2018 ennen osallistumis- ja arviointisuunnitelman tekoa. Osallisuus- ja arviointisuunnitelmaan tuli määräaikaan mennessä viranomaislausunnot ja kaksi mielipidettä. Viranomaislausunnot eivät aiheuttaneet suunnitelmille muutostarpeita. Mielipiteissä ja asukastilaisuudessa tuotiin esiin toive 3-4 kerrosluvuista ja pyyntö arkkitehtonisen ilmeen sovittamisesta olemassa olevaan rakennuskantaan lähistöllä sekä perheasuntojen tarpeesta alueella.

- Vantaan energia Oy lausunto: Kaavoituksessa tulee huomioida liitteen maakaapeliverkot. Pien- ja keskijänniteverkon maakaapelit sijaitsevat tontin itälaidalla ja pienjännitekaapeli on kytketty Tammistontieltä nykyiseen kohteeseen. Kaukolämpöverkon kaapelit sijaitsevat Tammiston kauppatien itäpuolella ja Tammiston tien eteläreunalla lähellä tontin rajaa.
- HSY lausunto: Suunnittelualueen vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Uudet rakennukset voidaan liittää lähtökohtaisesti suunnittelualueen eteläreunan yleiseen vesihuoltoon (vesijohto 225 M (rak. -85) ja jätevesiviemäri 250 M (rak. -85)), alueella nykyisin olevan rakennuksen tavoin. Uusien rakennusten liittäminen vesihuoltoon tarkastellaan vielä uudelleen kaavoituksen edetessä ja laaditaan tarvittaessa kustannusarvio ja esisuunnitelma.
- Vantaan kaupunginmuseon lausunto: Kaava-alueella ei ole erityisiä kulttuuriympäristöön liittyviä maisema-arvoja, eikä sieltä tunneta muinaisjäännöksiä. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, ellei kaava-aluetta laajenneta historiallisen tielinjauksen alueelle.

- Fingrid lausunto: Alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten heillä ei ole kommentoitavaa kaavaan.
- Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä lausunto: HSL:llä ei ole lausuttavaa asemakaavamuutokseen.
- Asukasmielipide: Ei halua kaupunkimaista rakentamista ja maksimikerrosluvuksi toivovat 3-4 krs ja tyyliltään Tammistontie 4:n kaltaista. Korkeat rakennukset erottuisivat liikaa pientalovaltaisessa suurmaisemassa.
- Asukasmielipide As Oy Tammistonvaari: Kritisoi suunniteltua rakennuskorkeutta. Vaatii tontin rakennuskorkeudeksi korkeintaan 3-kerroksisia taloja, kuten Tammistontie 4 – kaavassa osoitettu. Perusteluna välitön haitta maiseman sulkeutumisesta ja varjostamisesta. Vedotaan MRL 1999/132 §54, jossa asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen ja §117, jonka mukaan "Rakennuksen tulee soveltua rakennettuun ympäristöön ja maisemaan sekä täyttää kauneuden ja sopusuhtaisuuden vaatimukset". Samalla todetaan, että Rodendalinringissä on kerroskorkeutta porrastamalla saatu kerrostalot paremmin sovitettua maisemaan. Mielipiteessä vaaditaan pysäköintipaikkojen sijoituksen selkeää sijoituspaikan esittämistä, jotta suunnitelmaa voisi kommentoida.

Toinen vuorovaikutustilaisuus pidettiin keväällä 2019, jolloin suunnitelmat olivat edenneet OAS:n mielipiteet huomioiden eteenpäin. Keskustelua herätti erityisesti Tammiston Kauppatien ruuhkaisuus ja julkisen liikenteen riittämättömyys. Viereisen asuinkorttelin (Tammistontie 4) pysäköintialuetta käytetään jatkuvasti läpiajoon. Tämä häiritsee asukkaita ja vaarantaa lasten turvallisuutta. Lapti toi maanomistajana esiin aikomuksensa kehittää tonttia nykyisen T-3 kaavan mukaisesti, ellei kaava etene asuntorakentamisella. Tämä tarkoittaisi 3-kerroksista varastorakennusta, mikä aiheuttaisi Tammistontielle rekka- ja huoltoajoliikennettä.

3.4. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kaupungin 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:

- Erilaisten väestöryhmien asumistarpeisiin vastaaminen tarjoamalla edellytykset kohtuuhintaiselle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Yhdyskuntarakenteen eheytyminen ja joukkoliikenteen edistäminen sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen tiivistämällä ja

täydentämällä olevaa keskustaa raideliikenteen aseman välittömässä läheisyydessä

Maa- ja asuntopoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja tontinluovutusta (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.
- Uudistamme keskustojen pysäköintijärjestelyt esteettisesti korkeatasoisiksi.
- Luomme mahdollisuuksia luonnon monimuotoisuudelle myös rakennetuissa ulkotiloissa.
- Huolehdimme pihojen kauneudesta, monimuotoisuudesta ja vesitaloudesta.
- Otamme käyttöön uusia työkaluja, kuten vihertehokkuuden.

Kaupungin muut tavoitteet:

- Tiivistää ja täydentää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella.
- Kehittää Tammiston kauppatien luonnetta kaupunkimaisemmaksi.
- Mahdollistaa alueelle korkeatasoista ja viihtyisää asuinrakentamista. Sovittaa uudisrakentaminen luontevaksi osaksi alueen kaupunkikuvaa.
- Varmistaa tontin riittävä viherpinta-ala vihertehokkuuslaskennalla.

Liikennesuunnittelun tavoitteet

- Liikennesuunnittelun tavoitteena on tontilta suora kulku Tammiston kauppatien kevyen liikenteen väylälle.
- Lisäksi olisi hyvä saada jalankulkumahdollisuus tontilta Tammistontien lähimmälle suojatielle ja sitä kautta tien toisen puolen kevyenliikenteen reitille.

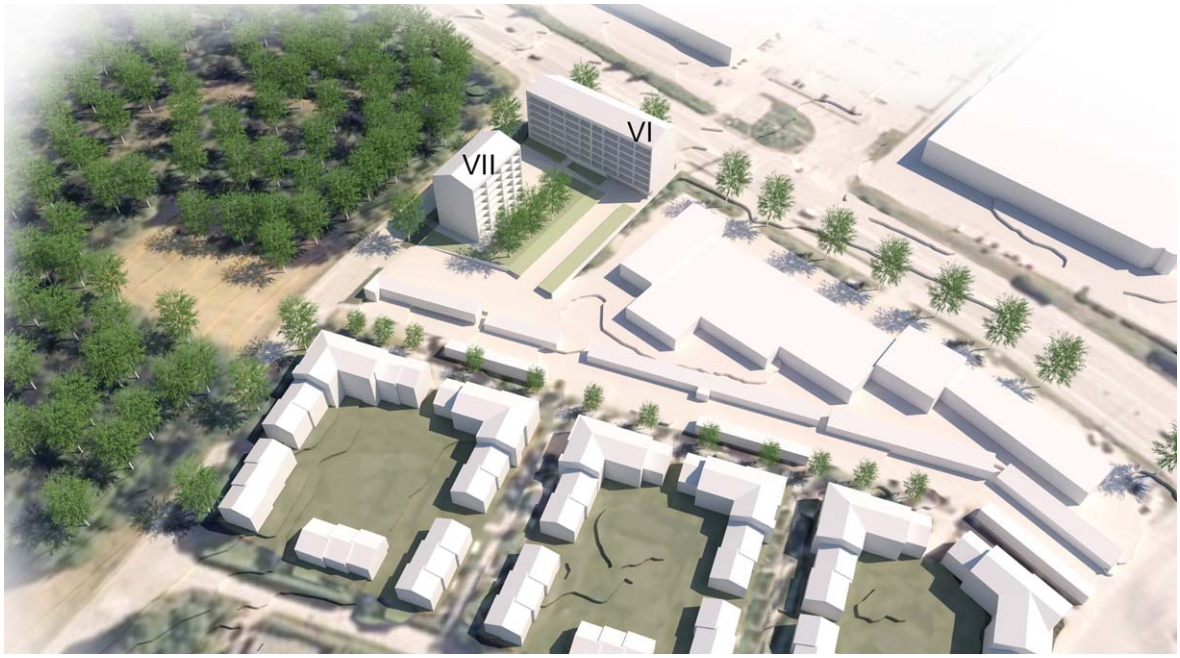
3.4.2 Maanomistajan tavoitteet

- Tontin käyttötarkoituksen muutos teollisuusrakentamisesta kaupunkimaiseen kerrostalorakentamiseen.
- Tehostaa alueen maankäyttöä lisäämällä korttelialueen rakennusoikeutta ja nostamalla kerroslukua.
- Hakijan OAS-luonnoksessa rakennusoikeudeksi esitettiin 5100 k-m2 ja kerrosluvuksi VI−VII.

3.5 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Asemamuutoksen aikana on tutkittu erilaisia luonnosvaihtoehtoja.

Vaihtoehdossa A 6-7-kerroksiset rakennusmassat rajaavat korttelia katualueesta. Rakennusoikeutta on noin 5100 kem2.



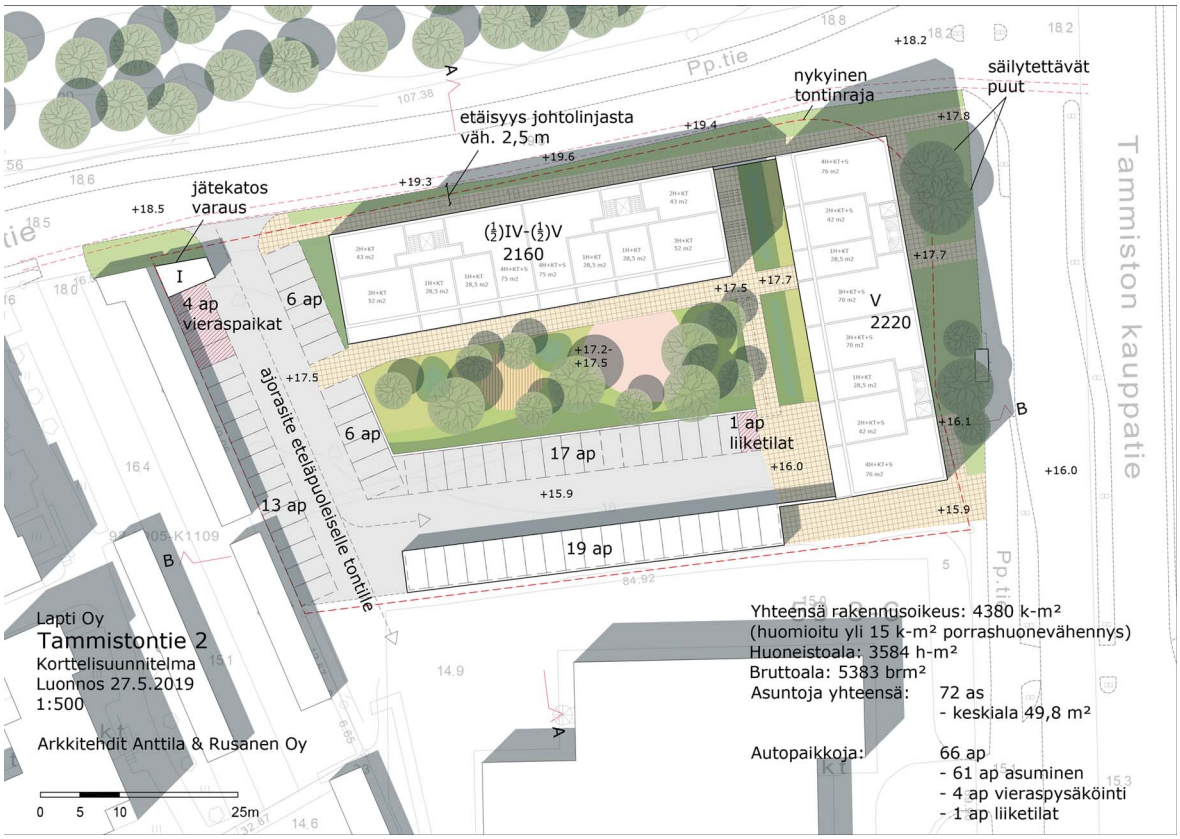
Vaihtoehto A

Vaihtoehdossa B on tutkittu kahta erillistä pistetalotyyppistä rakennusmassaa. 8-kerroksiset rakennukset sisältävät noin 7200 kem2.



Vaihtoehto B

Vaihtoehdossa C 3-5-kerroksiset rakennusmassat ja autokatokset rajaavat korttelia. Rakennusoikeutta on maltillisemmin kuin vaihtoehdoissa A ja B. Lisäksi kerroskorkeudet ovat matalammat.



Vaihtoehto C

3.5.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavaratkaisu perustuu vaihtoehtoon C, joka on jatkosuunnittelussa tutkittu perusteellisesti. Suunnittelun aikana huomioitiin tuoreen yleiskaavaluonnoksen ja maanomistajien tavoitteet sekä asukkaiden OAS-vaiheessa ja asukastilaisuudessa ilmaistut mielipiteet. Tavoitteena suunnittelussa oli luoda viihtyisä ja vetovoimainen urbaani katutila Tammiston kauppatielle, jolloin katutila toimii myöhemmin raitiovaunupysäkin kanssa. Kerrosluvut kohtuullistettiin OAS-vaiheen VI–VII:sta III-V:een ja sovitettiin liikennesuunnittelun linjaamat paikoitusmäärät tontille. 0,9 vihertehokkuudella tavoitellaan asukkaille vehreää ja monipuolista oleskelupihaa, jonka tunnelmaa lisäävät kukkivat hedelmäpuut ja pihan ekologista arvoa lisäävät autokatoksen ja mahdollisten talousrakennusten viherkatot.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla muutetaan nykyinen tontin käyttötarkoitus teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue T-3 asuinkerrostalojen korttelialueeksi AK. Kerroskorkeudet vaihtelevat III:sta V:een. Rakennusoikeutta tontille esitetään 4400 k-m², josta 50 k-m² tulee rakentaa liiketilana Tammiston Kauppatien suuntaisen talon eteläkulmaan kadunpuolelle. Talon pohjoiskulmaan saa rakentaa 100 k-m² liiketilaa kaavakartalla esitetyn rakennusalan lisäksi. Asuinrakennukset ja autokatokset rajaavat sisälleen viihtyisän ulko-oleskelutilan.

4.1.1 Mitoitus

Astyyppi	pinta-ala väli	kpa	kpl	% lukumäärästä	m2/asuntotyyppi	% asuinpinta-alasta
1h+kt	27-31	28,1	**22**	**30,6 %**	619,0	**17,3 %**
2h+kt+s	40-49	45	**19**	**26,4 %**	855,0	**23,9 %**
3h+kt+s	55-70	60,7	**16**	**22,2 %**	971,0	**27,1 %**
4h+kt+s	75-80	75,5	**15**	**20,8 %**	1133,0	**31,7 %**
kaikki yht.			**72**		**3578,0**	
	Asuntojen keskipinta-ala:				**49,7**	
	Bruttoala:				**5390,0**	
	Kerrosala (rakennusoikeudellinen):				**4380,0**	
	Tilavuus:				**16170,0**	
	Brm2/Asm2:				**1,51**	
	Tilavuus/Asm2:				**4,52**	
	Autopaikat:				**66**	

Asukasmäärä: 88 (1 asukas/ 50 kem2)

Asuinkerrostalojen korttelialue, AK 0,5 hehtaarin alue. Rakennusoikeus on 4400 k-m2. Tehokkuusluku e=0,9

Autopaikkojen vähimmäismäärä on 1 ap/90 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/asunto. Perusnormista voidaan vähentää 15 %, jos pysäköinti keskitetään nimeämättömin paikoin pysäköintialueelle. Lisäksi vieraspysäköintiin tulee varata 1 ap / 1500 k-m2 ja liiketiloille 1 ap. Pysäköintipaikoille tulisi rakennusvaiheessa tehdä varaus sähköautojen latausmahdollisuuteen.

Polkupyöräpaikkoja on vähintään Pyöriä 1 pp/30 k-m² ja 2 kpl/liikehuoneisto, joista 50 % on helposti käytettäviä. Osa pyöräpaikoista saa sijaita autokatoksen yhteydessä.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

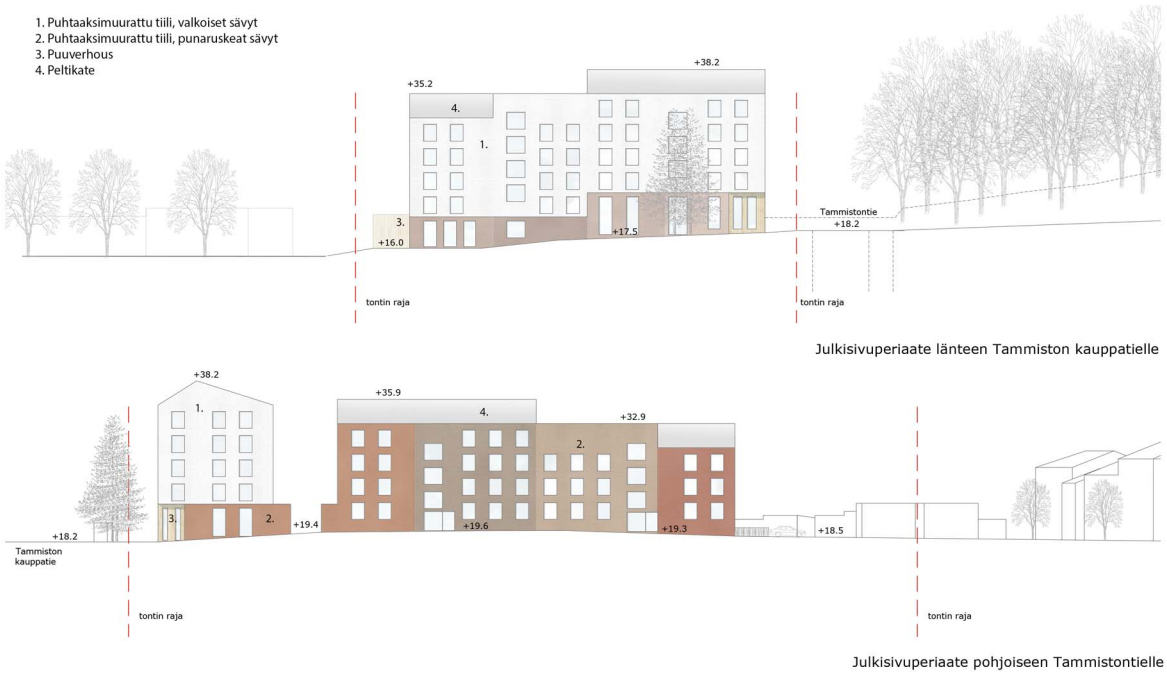
Asemakaavassa on annettu tarkat määräykset muun muassa arkkitehtuurista ja piharakenteista, mikä edesauttaa kaupunkikuvallisesti laadukkaan korttelin muodostamista.

4.3 ALUEVARAUKSET

Pääosa alueesta on kerrostalojen korttelialuetta AK.

4.3.1 Korttelialueet

AK, asuinkerrostalojen korttelialueet



Arkkitehtitoimisto Anttila & Rusasen näkemys tiiliverhoilluista rakennuksista.

Rakennusten massoittelussa, kattomuodoissa, julkisivuissa ja julkisivumateriaaleissa tulee kiinnittää huomiota siihen, että syntyy vaihtelevia, intensiivisiä ja arkkitehtonisesti korkeatasoisia katu- ja korttelitiloja. Korttelialueesta rakennetaan ilmeeltään urbaani ja kaupunkikuvallisesti monimuotoinen ja laadukas kokonaisuus, joka luo visuaalisesti monimuotoista kävely-ympäristöä.

Rakennusten pääasiallisena julkisivumateriaalina käytettään paikalla muurattua tiiltä. Tammistontien suuntaisessa talossa käytettään maanläheisiä ruskeanpunertavan sävyisiä tiiliä. Sävyt sovitetaan Tammistontie 4 rakennusten tiilisävyihin. Tammiston Kauppatien suuntaisessa talossa käytetään valkoisen sävyisiä tiiliä. Asuinrakennusten katujulkisivut jaetaan pystysuunnassa vähintään kahteen osaan käyttämällä tiilen eri sävyä, kylläisyysastetta tai värin vaaleusastetta. Rakennusrajat luovat vaihtelua julkisivujen muodoissa ja yksityiskohdissa, ikkunajaotuksissa sekä käytettävien värien ja materiaalien suhteen.

Tammistontien ja Tammiston Kauppatien kulmassa ympäristön laatuun ja arkkitehtuuriin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista. Tammiston Kauppatien varressa maantasokerroksen julkisivusta vähintään 30% tulee olla liike- ja toimistotilojen julkisivuja. Tilat avautuvat kadun suuntaan.



Arkkitehtitoimisto Anttila & Rusasen näkemys Tammistontien risteyksestä

Korttelipihan suunnittelussa huomioidaan eri-ikäisten käyttäjien tarpeet. Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu ja huomioiden puita, pensaita, perennoja ja nurmikkoa, suosien eri aikaan kukkivia lajeja pölyttäjille. Suureksi (> 9m) kasvavia puita on istutettava vähintään 4 kpl ja kukkivia puita lisäksi vähintään 5 kpl. Pihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on istutettava. Kulkuteiden pinnoitteina käytetään puoliläpäisevää kiveystä ja asvalttia saa käyttää vain ajoteillä.

Kaikkien pihan autokatosten ja talousrakennusten katoilla tulee olla viherkatto, joiden kasvualustan on oltava vähintään 20 cm paksu. Viherkaton on oltava tyypiltään niitty-/ketokatto tai kattopuutarha.

4.3.2 Muut alueet

Katualueet

Kaavamuutosalueeseen kuuluva katualueen osa istutetaan. Alueella olevat makedonianmännyt säilytetään. Suunnittelussa huomioidaan alueen urbanisoituva katukuva ja mahdollisesti katutilaan sijoitettavat kaupunkipyörät.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Kortteli 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

Kaavamuutos täydentää Tammiston kaupunginosaa, mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä. Uusia asuntoja tulee noin 72 kappaletta arviolta noin 85-90 uudelle asukkaalle.

Yhdyskuntarakenne

Kaava-alue sijoittuu Tammiston kaupunginosaan, Tammistontien ja Tammiston kauppatien risteykseen kaupunkikuvallisesti näkyvälle paikalle. Ratkaisu edistää asuinalueen täydennysrakentamista ja täydentää kaupunkirakennetta.
Tekeillä olevassa uudessa yleiskaava alue kuuluu tiiviiseen asuntoalueeseen A, jota voidaan rakentaa kaikilla talotyypeillä. Yleiskaavaluonnoksessa Tammiston Kauppatie on katukuvan kehitysaluetta, johon mahdollisesti rakennetaan tulevaisuudessa raitiovaunureitti. Tavoitteena on rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että katukokonaisuus on viihtyisä ja luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen. Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista.



Kaupunkikuva

Uusi rakentaminen parantaa alueen kaupunkikuvaa nykyhetkeen verrattuna ja rajaa Tammistontien ja Tammiston kauppatien katutilaa. Mittakaava on sovitettu ympäröivään rakenteeseen siten, että kerroskorkeudet madaltuvat nykyisten asuinkortteleiden suuntaan. Arkkitehtuurinsa puolesta rakennukset ovat moderneja ja julkisivut mittakaavaltaan pienipiirteisiä.

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Kaava-alueelle tulee 2 kerrostaloa ja noin 72 asuntoa. Valmistuvat asunnot helpottavat osaltaan pääkaupunkiseudun asuntopulaa. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lisäämällä asuntotuotantoa ja monipuolistamalla asuntokantaa.

Palvelut ja työpaikat

Kaava-alueelle on mahdollista sijoittua rakennukseen kivijalkaan pienimuotoista liike- tai toimitilaa.

Taloudelliset vaikutukset

Kaavan toteuttamiseen liittyvien kunnallisteknisen rakentamisen kustannukset ovat verrattain pieniä. Tonttia sivuavien tieosuuksien korko- ja sijaintimuutoksiin ei ole tarvetta eli ne säilytetään nykyisellään. Kaupunki saa kaavahankkeen kautta sopimuskorvaukset rakennusoikeudesta.

Virkistys

Hanke uusine asukkaineen lisää virkistysalueiden, kuten Vantaanjokivarren virkistysreittien käyttöä.

Liikenne

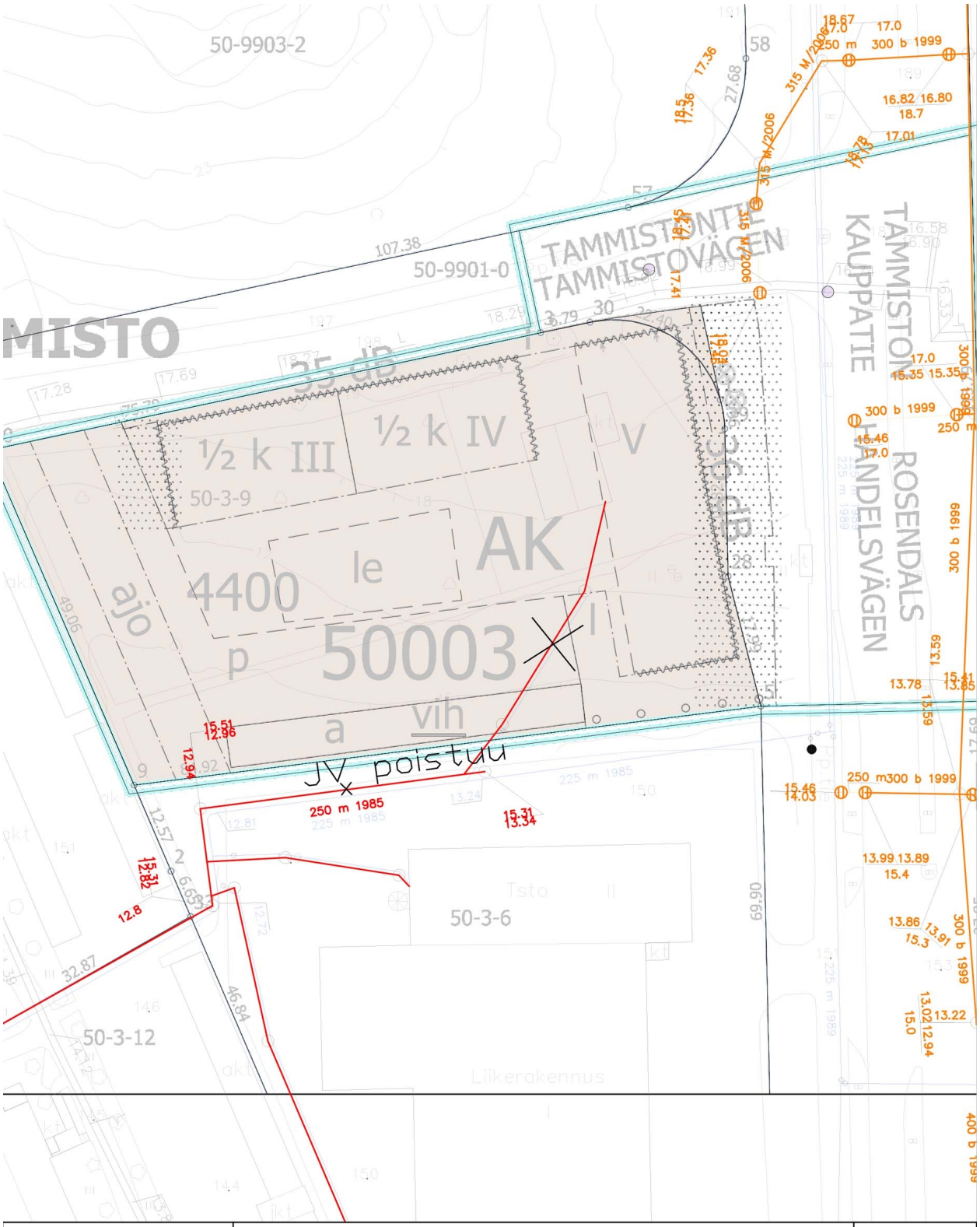
Kaava-alue sijaitsee Tammistossa. Julkisen liikenteen pääreitit kulkevat Tammiston Kauppatien ja Tuusulan väylän suuntaisesti. Kaupunkipyörien mahdollinen sijainti aivan tontin vieressä katualueella helpottaa pyöräilyä osana julkisen liikenteen käyttöä.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Asemakaavamuutosehdotus ei esitä korko- tai tielinjauksen muutoksia Tammistontien historiallisen tielinjauksen alueelle.

Vesihuolto

Kaavamuutosalue tukeutuu olemassa olevaan vesihuoltoverkostoon, joten kaavamuutoksesta ei aiheudu suunnittelu- tai rakennuskustannuksia yleiselle vesihuollolle.

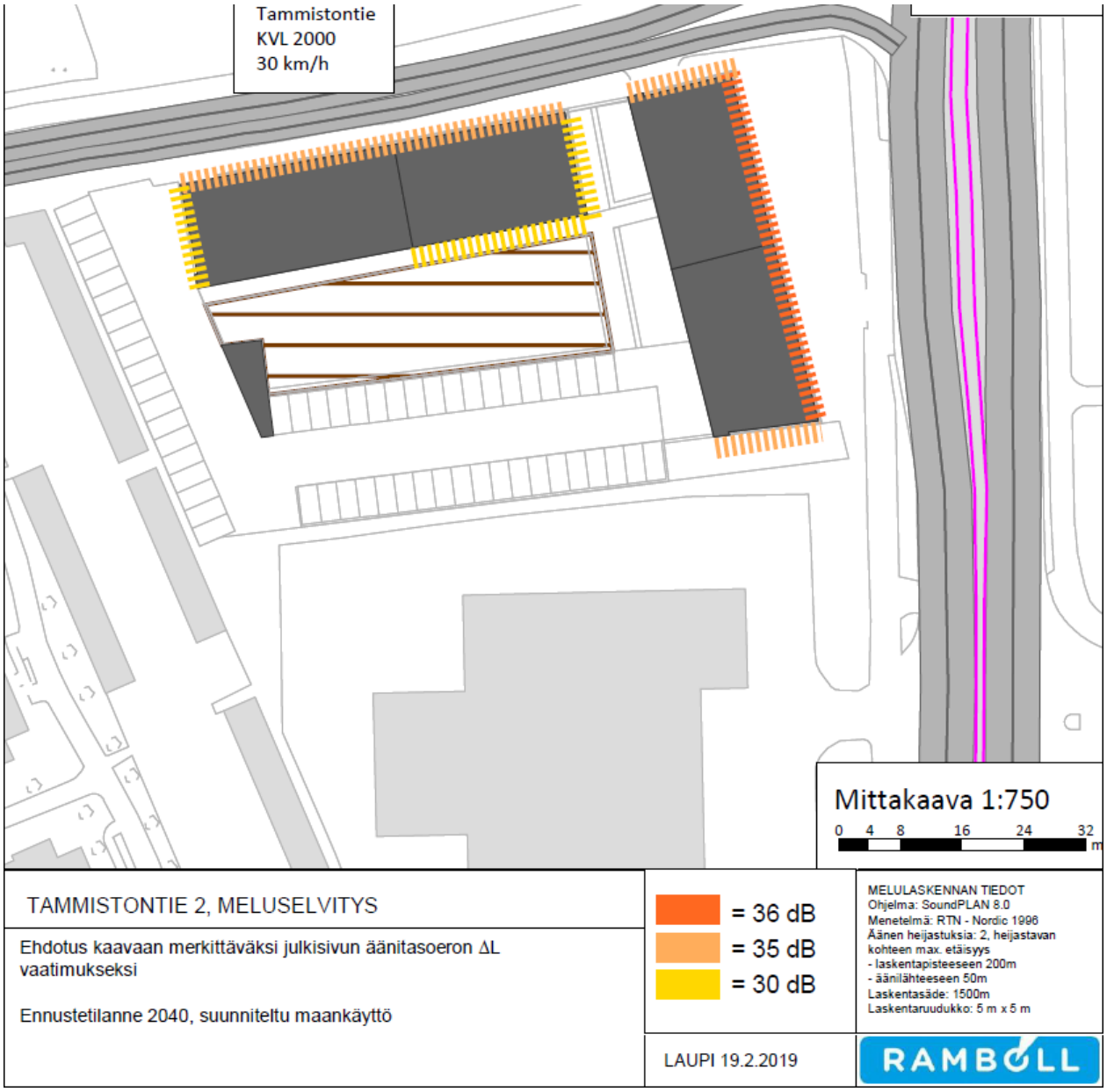


Vantaan kaupunki copyright Paula Luomala tulosteen laatija 23.5.2019 päiväys	Vesihuollon esisuunnitelma 2390 Tammistontie 2 0 20 100 m	ETRS-GK25 Koord.järj. N2000 Korkeusjärj. 1:1500 Mittakaava

Vesihuollon esisuunnitelma

Ympäristöhäiriöt

Viitesuunnitelmista on tehty meluselvitys (Liite 4. Ramboll Oy, 26.2.2018). Kohteen meluntorjunnan tarpeen määrää tieliikenne. Asuinhuoneiden ulkokuoren äänieristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB Tammistontien ja 36 dB Tammiston Kauppatien suuntaan. Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia siitä, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen melutaso ei oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla tai parvekkeilla ylity. Asunnot eivät saa avautua vain julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Parvekkeet saavat avautua vain sisäpihan puolelle.



4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille alueille, eikä sillä ole merkittävää vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vihertehokkuuden 0,9 arvolla tuotetaan tontille hulevesien kasvipeitteiset viivytys- ja imeytysrakenteet sekä viihtyisän vehreä sisäpiha asukkaille. Viljelymahdollisuudet luovat

yhteisöllisyyttä ja lähiruokatuotannon vaihtoehdon asukkaille. Autokatoksen ja mahdollisten talousrakennusten kattojen niittyviherkatto palauttaa aiemman pientalon puutarhan pölytysarvoja, mikä on tärkeää tontin sijaitessa aivan Tammistonrinteen suojelualueen niittyjen läheisyydessä.

Tuloskortti

Päivämäärä: 28.5.2019
Lomakkeen täyttäjä ja yritys:

Kohteen osoite: Tammistontie 2

Vuokko Yli-Jama WSP Finland

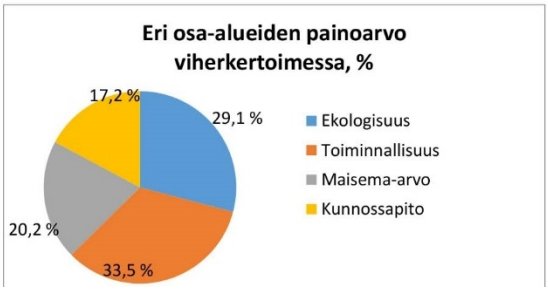
Saavutettu vihertehokkuus
0,9
Tavoitetaso
0,8
Minimitaso
0,6

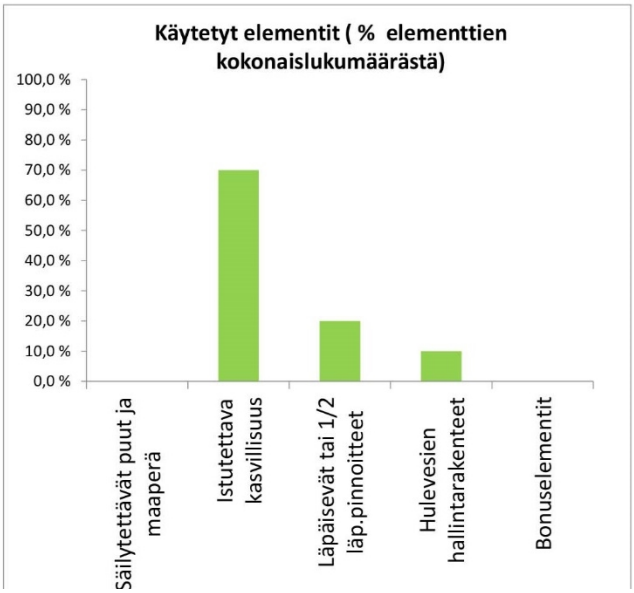
Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Elementtityypin kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävät puut ja maaperä	0	5
Istutettava kasvillisuus	7	13
Läpäisevät tai 1/2 läp.pinnoitteet	2	2
Hulevesien hallintarakenteet	1	5
Bonuselementit	0	ei käytössä Vantaalla
Yhteensä	10	25

Asemakaavavaiheen pinta-ala kaavio







Asemakaavavaiheen pinta-alakaavio täydennetään nähtävilläolon jälkeen.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on nykyisin pääosin kasvipäällysteistä pintaa. Alueen tiivistymisen johdosta rakennetun pinnan osuus kasvaa merkittävästi nykyisestä, jonka seurauksena hulevesien muodostuminen lisääntyy. Kaava-alueella muodostuvia hulevesiä on viivytettävä ja imeytettävä 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 tarkennettu hulevesisuunnitelma, jotka 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 kortteli tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Se tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.5 NIMISTÖ

Kaavamuutos ei aiheuta muutoksia nimistöön.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus. Tavoitteena on aloittaa rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Rakennusliike Lapti Oy:	Joni Heikkola	
	Tuomas Lindfors	
Maanomistajan konsultit:	Noora Lahdenperä	arkkitehti
	Mikko Rusanen	arkkitehti
	Arto Kaituri	maisema-arkkitehti
	Vuokko Yli-Jama	maisema-arkkitehti

Vantaan kaupunki:

Kaupunkisuunnittelu:	Jonna Juusola	asemakaavasuunnittelija
	Päivi Veitola	asemakaavasuunnittelija
	Veli-Pekka Ristimäki	asemakaava-arkkitehti
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Virpi Mamia	yleiskaavasuunnittelija
	Johanna Rajala	aluearkkitehti
	Anitta Pentinmikko	aluearkkitehti

Kuntatekniikan keskus :	Paula Luomala	vesihuollon suunnittelu
	Samuli Haveri	liikenneinsinööri
	Jarmo Pajunen	liikenneinsinööri
Rakennusvalvonta:	Timo Tamminen	lupa-arkkitehti
	Jari Saajo	lupa-arkkitehti
	Ilkka Rekonen	lupa-arkkitehti

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 10. päivänä kesäkuuta 2019.

Jonna Juusola	Johanna Rajala
asemakaavasuunnittelija	aluearkkitehti

7. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	28.05.2019
Kaavan nimi	002390 Tammisto 50 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	30.09.2018
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002390
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,7515	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,7515

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	**0,7515**	**100,0**	**4400**	**0,59**	**0,0000**	**2085**
A yhteensä	0,4672	62,2	4400	0,94	0,4672	4400
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	0,0000		0		-0,4631	-2315
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,2843	37,8	0		-0,0041	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					

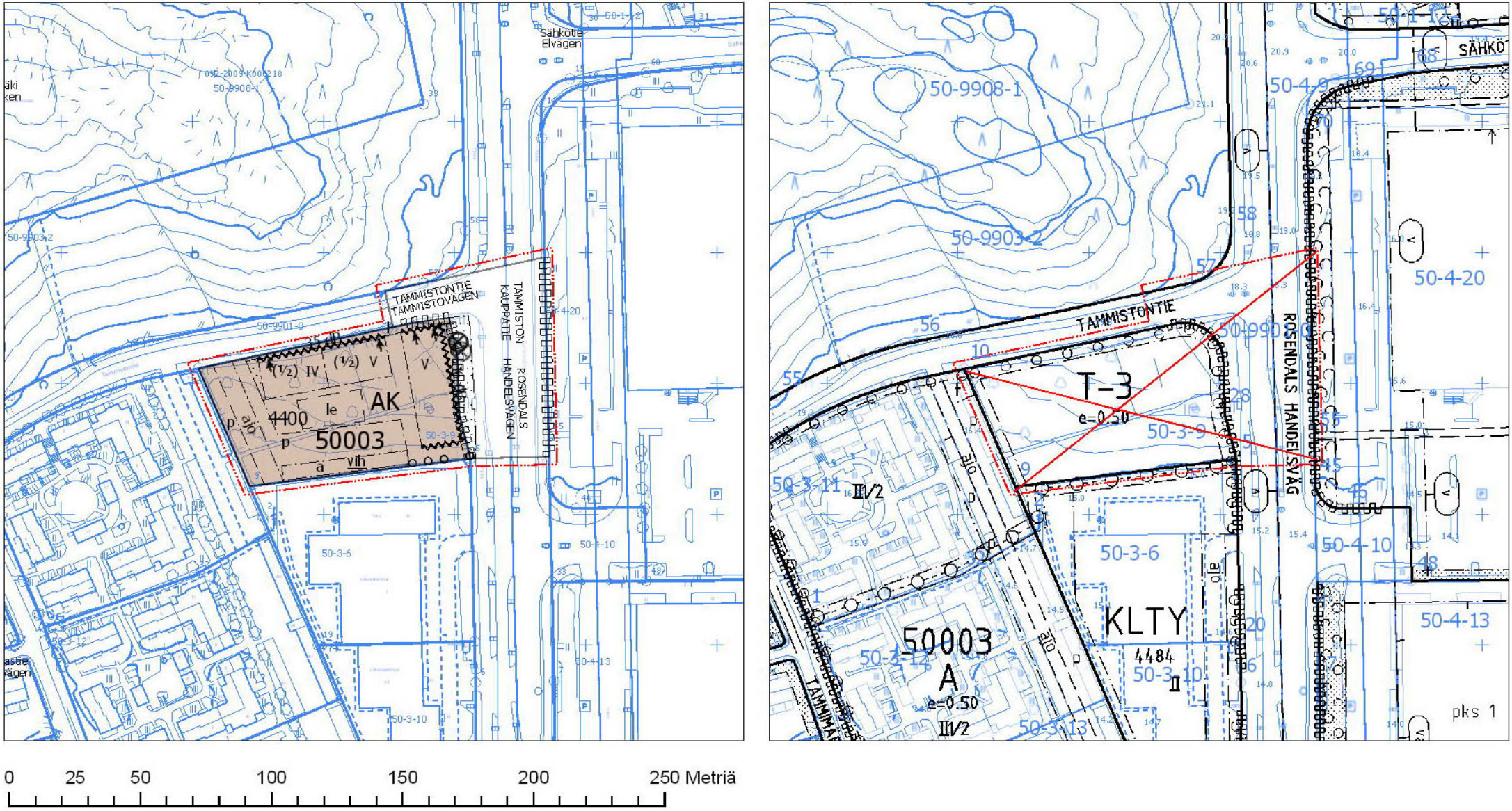
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,7515**	**100,0**	**4400**	**0,59**	**0,0000**	**2085**
A yhteensä	0,4672	62,2	4400	0,94	0,4672	4400
AK	0,4672	100,0	4400	0,94	0,4672	4400
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	0,0000		0		-0,4631	-2315
T-3	0,0000		0		-0,4631	-2315
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,2843	37,8	0		-0,0041	0
Kadut	0,2843	100,0	0		-0,0041	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

8. ASEMAKAAVAKARTTA JA –MÄÄRÄYKSET

1:2000 ASEMAKAAVAMUUTOSKARTTA JA POISTUVAT MERKINNÄT



ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva	**Linje 3 m utanför planområdets gräns**
AK **Asuinkerrostalojen korttelialue**	**Kvartersområde för flervåningshus**
Yleistä	
Rakennusten massoittelussa, kattomuodoissa, julkisivuissa ja julkisivumateriaaleissa on kiinnitettävä huomiota siihen, että syntyy vaihtelevia, intensiivisiä ja arkkitehtonisesti korkeatasoisia katu- ja korttelitiloja. Korttelialueesta tulee rakentaa ilmeeltään urbaani ja kaupunkikuvallisesti monimuotoinen ja laadukas kokonaisuus, joka luo visuaalisesti monimuotoista kävely-ympäristöä.	I byggnadernas volymgestaltning, takformer, fasader och fasadmaterial ska uppmärksamhet fästas vid att gator och kvarter bildar varierande och intensiva rum av hög arkitektonisk kvalitet.
Tammistontien ja Tammiston Kauppatien kulmassa ympäristön laatuun ja arkkitehtuuriin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.	I hörnet av Tammistovägen och Rosendals handelsväg ska särskild uppmärksamhet fästas på miljöns kvalitet och arkitekturen. Områdets arkitektur och miljöbyggande ska vara högklassigt och genomförandet ska hålla hög kvalitet.
Asukkaiden yhteiseen käyttöön tulevaa kerhotilaa tulee osoittaa vähintään 0,5% kerrosalasta. Kerho- tai harrastetilat saa sijoittaa kortteliin keskitetysti.	Minst 0,5% av våningsytan ska anvisas för gemensammaklubblokaler för de boende.
Liike- ja toimitiloja tulee rakentaa maantasokerrokseen 50 k-m² sijoittuen Tammiston Kauppatien suuntaisen talon eteläkulmaan kadun puolelle ja talon pohjoiskulmaan saa lisäksi rakentaa 100 k-m².	Lokalerna får temporärt användas som lokaler som betjänar invånarna.
Liiketilojen kerroskorkeus on vähintään 4 metriä.	Affärslokalernas våningshöjd är mist 4 m.
Tammiston kauppatien suuntaisen rakennuksen eteläkulmaukseen tulee rakentaa liiketila, jonka edustalle sallitaan terassin rakentaminen. Tammiston kauppatien suuntaisen rakennuksen pohjoisnurkan yhteistila tulee rakentaa niin, että se on myöhemmin otettavissa liiketilakäyttöön. Liiketiloihin tulee mahdollistaa jalankulku katualueelta ja tilojen tulee avautua suurin ikkunoin kahteen suuntaan.	Affärslokaler ska huvudsakligen ligga i hörnen av byggnaden mot Rosendals handelsväg och de ska ha stora fönster som öppnas i två riktningar. För den sydliga affärslokalen är det också tillåtet att bygga en terrass på tomtområdet. Affärslokalerna i norra änden kan temporärt användas som gemensamma lokaler för invånarna.
Asumista palvelevat yhteistilat, tekniset tilat, pysäköintilaitokset, ajoluiskat, viherhuoneet, parvekkeiden ja terassien kiinteästi lasitetut osat saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja.	Gemensamma utrymmen som betjänar boendet, tekniska utrymmen, parkeringsanläggningen, körramper, grönrum, balkongers och terrassers permanent inglasade delar får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen. För dessa utrymmen behöver inga bilplatser anvisas.
Rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen tulee sijoittaa asukastiloja, harrastustiloja, työtiloja tai liiketiloja.	I byggnadens första våning ska placeras invånar-, hobby-, arbets- eller affärslokaler.
Porrashuoneiden tulee olla luonnonvaloisia joko suoraan tai välillisesti. Porrashuoneiden 15 k-m² ylittävän osan saa rakentaa kussakin kerroksessa porrashuonetta kohti rakennusoikeuden lisäksi edellyttäen, että tämä lisää porrashuoneiden viihtyisyyttä ja luonnonvaloisuutta. Lisäys ei mitoita autopaikkoja.	Trapphusen ska få dagsljus antingen direkt eller delvis också indirekt. En del som överskrider 15 m²-vy i trapphusen får byggas utöver byggrätten i varje våning per trapphus under förutsättning att den ökar trivseln och dagsljuset i trapphusen. Tilläggsdelen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser.
Jokaisessa asunnossa tulee olla parveke ja ne tulee lasittaa.	Varje bostad ska ha en balkong och de ska inglasas.
Parvekkeet ja erkkerit saa rakentaa rakennusalan rajan yli.	Balkonger och burspråk får byggas så att de skjuter ut över gränsen för byggnadsytan.
Porrashuoneisiin tulee olla kulku sekä pihalta että kadulta tai kulkuaukosta. Kulku sisäänkäynneille oman tontin puolella, koska nykyisiä tielinjauksia tai -korkotasoja ei muuteta.	Till trapphusen skall det finnas ingångar från både gården och gatan.
Julkisivut	
Rakennusten pääasiallisena julkisivumateriaalina on käytettävä paikalla muurattua tiiltä. Tammistontien suuntaisessa talossa on käytettävä maan läheisiä ruskeanpunertavan sävyisiä tiiliä ja Tammiston Kauppatien suuntaisessa talossa valkoisen sävyisiä tiiliä.	Det huvudsakliga materialet i byggnadernas fasader ska utgöras av tegel som murats på platsen. I huset som står i linje med Tammistovägen ska tegel i jordnära brunröda nyanser användas och i huset som står i linje med Rosendals handelsväg ska tegel i vita nyanser användas.
Molempien rakennusten katujulkisivut tulee jakaa pystysuunnassa vähintään kahteen osaan käyttämällä tiilen eri sävyä, kylläisyysastetta tai värin vaaleusastetta. Rakennusrajat luovat vaihtelua julkisivujen muodoissa ja yksityiskohdissa, ikkunajaotuksissa sekä käytettävien värien ja materiaalien suhteen.	Båda byggnadernas gatufasader ska vertikalt delas in i minst två delar genom att använda olika färgnyanser, mättnadsgrad eller ljusintensitet i tegel. Byggnadsgränserna skapar variation i fasadernas former och detaljer, grupperingen av fönster samt de färger och material som används.
Kerho- ja liiketilojen tulee näkyä katuihin, aukioihin ja puistoihin rajautuvien julkisivujen käsittelyssä.	Gemensamma klubblokaler och affärslokaler ska framhävas i behandlingen av fasader som gränsar mot gator, öppna platser och parker.

Tammiston Kauppatien liike- ja toimitilojen julkisivumateriaalien osalta pääosin lasia, vaikka tilat saisikin väliaikaisesti ottaa asukkaiden yhteiskäyttöön.	Affärs- och kontorslokalernas fasadmaterial på Rosendals handelsväg ska huvudsakligen bestå av glas, även om lokalerna temporärt skulle kunna användas gemensamt av invånarna.
Näyteikkunapinnat on säilytettävä läpinäkyvinä, eikä niitä saa kokonaan peittää esimerkiksi mainosjulisteilla.	Skyltfönstren ska bevaras transparenta och de får inte täckas in med till exempel reklamaffischer.
Rakennuksessa tulee olla epäsymmetrinen harjakatto.	Byggnaden skall ha sadeltak.
Levymäiset parvekkeen kannattajat sallitaan vain terassipihojen yhteydessä.	Balkonger, skyddstak eller andra utskjutande delar får ej utsträckas.
Piha	
Tontin yhteispihalle on rakennuslupavaiheessa laadittava pihasuunnitelma, joka perustuu kaavavaiheen pihasuunnitelmaan. Suunnitelmassa esitetään istutukset, hulevesialueet, reitit, leikki- ja oleskelualueet ja pihan muut toiminnot. Korttelipihan suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet. Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu ja huomioiden puita, pensaita, perennoja ja nurmikkoa, suosien eri aikaan kukkivia lajeja pölyttäjille. Suureksi (> 9m) kasvavia puita on istutettava vähintään 4 kpl ja kukkivia puita lisäksi vähintään 5 kpl.	I bygglovsskedet ska det för tomtens gemensamma gård utarbetas en plan för gården, vilken baseras på planskedets plan för gården. I planen presenteras planteringar, dagvattenområden, leder, områden för lek och vistelse och gårdens övriga funktioner. Vid planeringen av kvartersgården ska behoven hos användare i olika åldrar beaktas. Gården ska förverkligas som ett område med mångsidig växtlighet, där det planteras olika slag av träd, buskar, perenner och gräs som beaktar årstidernas växling så att arter som blommar vid olika tidpunkter föredras med tanke på pollineringen. Minst 4 st. träd som blir stora (> 9m) ska planteras och dessutom minst 5 st. blommande träd.
Pihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on istutettava. Kulkuteiden pinnoitteina käytetään puoliläpäisevää kiveystä, asvalttia saa käyttää vain ajoteillä. Tammiston Kauppatien puoleisien kulkuväylien pinnoite tulee olla puoliläpäisevää luonnonkiveä. Pihalla tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,9. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.	De delar av gårdsplanen som inte används som nödvändiga gångvägar, områden för lek eller utevistelse eller utnyttjas för stadsodling, ska förses med planteringar. Halvgenomsläpplig stenläggning ska användas som ytbeläggning på gångvägarna, asfalt får användas enbart på körbanor. Gångfederna mot Rosendals handelsväg ska ha en ytbeläggning av halvgenomsläpplig natursten. Gården ska uppnå minst 0,9 i gröneffektivitet. Gröneffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen för gården.
Pysäköintialue on rajattava piha-alueesta sekä jalankululle ja polkupyöräilylle varatusta kadusta istutuksilla, aidalla tai muurilla.	Parkeringsområdet skall avgränsas från gårdsområdet och från den gata som reserverats för gång- och cykeltrafik med planteringar, ett staket eller en mur.
Hulevedet tulee viivyttää korttelialueella. Rakennuslupaa varten on laadittava Vantaan kaupungin ohjeistuksen mukainen hulevesisuunnitelma.	Dagvattnen från taket och grundtornkning ska fördröjas inom kvartersområdet. För bygglovet ska en dagvattenplan utarbetas enligt Vanda stads anvisningar.
Puhtaat hulevedet katoilta ja perustusten kuivatuksesta tulee imeyttää maaperään tontilla. Alueelta johdettavat hulevedet eivät saa heikentää alapuolisen vesistön tilaa.	Rent dagvatten ska infiltreras i tomtmarken. Dagvatten som avleds från området får inte försämra statusen hos vattendragen nedanför.
Kaikkien pihan autokatosten ja talousrakennusten katoilla tulee olla viherkatto, joiden kasvualustan on oltava vähintään 20 cm paksu. Viherkaton on oltava tyypiltään niitty-/ketokatto tai kattopuutarha.	Alla täckta bilparkeringar och ekonomibyggnader på gården ska ha tak bestående av gröntak vars växtunderlag har en tjocklek av minst 20 cm. Gröntaket ska till typen vara ett ängs-/fälttak eller en takträdgård.
Melu	
Asunnot eivät saa avautua vain julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.	Bostäderna får inte öppna upp endast mot den fasaden, där bullernivån överskrider 65 dB beräknat enligt den genomsnittliga ljudnivån dagtid.
Asuinhuoneiden ulkokuoren äänieristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB Tammistontien ja 36 dB Tammiston Kauppatien suuntaan.	Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens ytterhölje ska vara minst 35 dB mot Tammistovägen och 36dB mot Rosendals handelsvägen.
Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia siitä, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen melutaso ei oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla tai parvekkeilla ylity. Autokatos ja rakennus tulee yhdistää toisiinsa arkkitehtuuriltaan yhtenäisin keinoin.	Genom tekniska lösningar ska man sörja för att bullernivån enligt statsrådets beslut 993/1992 inte överskrids i gårdsområden och på balkonger som är avsedda för vistelse.
Auto- ja pyöräpaikat	
Autopaikkojen vähimmäismäärä on 1 ap/ 90 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/asunto. Perusnormista voidaan vähentää 15 %, jos pysäköinti keskitetään nimeämättömin paikoin pysäköintialueelle. Lisäksi vieraspysäköintiin tulee varata 1 ap / 1500 k-m2 ja liiketiloille 1 ap. Pysäköintipaikoille tulisi rakennusvaiheessa tehdä varaus sähköautojen latausmahdollisuuteen.	Minimiantalet bilplatser är 1 bp/ 90 m²-vy, dock minst 1 bp/bostad. Den grundläggande normen kan minskas med 15 % om parkeringen koncentreras till omarkerade platser i ett parkeringsområde. Dessutom bör 1 bp / 1500 m²-vy reserveras för gästparkering och 1 bp för affärslokaler. I byggnadsskedet ska man reservera möjlighet att ladda elbilar på parkeringsplatserna.
Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m².	Minst 1 bp/5000 k-m2 ska reserveras i närheten av trapp- husen för kortvarig serviceparkering och hemservice.
Polkupyöräpaikkoja tulee olla vähintään 1 pp/30 k-m² ja 2 kpl/liikehuoneisto, joista 50 % on helposti käytettäviä. Osa pyöräpaikoista saa sijaita autokatoksen yhteydessä.	Cykelplatser finns minst 1 cp/30 m²-vy och 2 st./ affärslokal, varav 50 % är lättillgängliga. En del av cykelplatserna får ligga i anslutning till en täckt bilparkering.

	Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.	Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.
	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
12	Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
VANT	Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
123	Korttelin numero	Kvartersnummer
KATU	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område
1234	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta
IV	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna i byggnaden eller i en del därav.
1234	Murtoluku roomalaisen numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen toisen kerroksen alasta saa rakennuksen ensimmäisessä rinteeseen sijoittuvassa kerroksessa käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi.	Ett bråktal framför en romersk siffra anger hur stor del av arealen för byggnadens andra våning man i byggnadens första våning som ligger i sluttning får använda som utrymme som räknas in i våningsytan.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
a	Auton säilytyspaikan rakennusala Autokatoksen Tammiston kauppatien puoleinen pääty tulee käsitellä taiteen keinoin tai tulee toteuttaa viherseinänä.	Byggnadsyta för förvaringsplats för bil Den täckta bilparkeringens fasad mot Rosendals Handelsvägen ska behandlas med konstnärliga metoder eller så ska fasaden förses med fasadvegetation.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni	Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera
le	Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.	Riktgivande del fav område som skall reserveras ör lek och utevistelse.
	Ohjeellinen istutettava alueen osa	Riktgivande del av område som skall planteras
	Istutettava puurivi	Trädrad som skall planteras
	Katu.	Gata.
ajo	Ajoyhteys	Körförbindelse
p	Ohjeellinen pysäköimispaikka.	Riktgivande parkeringsplats.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden
	Suojeltava puu	Träd som skall skyddas
00dB	Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL liikennemelua vastaan on oltava vähintään 00 dB.	Beteckningen anger den sida av byggnadsytan där ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i ytterskiktet ska vara minst 00 dB.
vih	Viherkatto.	Gröntak.
l	Laatoitettava tai kivettävä alueen osa. Materiaalin tulee olla vettäläpäisevä vihertehokkuus- ja hulevesisuunnitelmien mukaisesti.	Områdesdel som skall beläggas med plattor eller sten.
x	Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.	Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.
	TONTTIJAKO	TOMTINDELNING
	Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

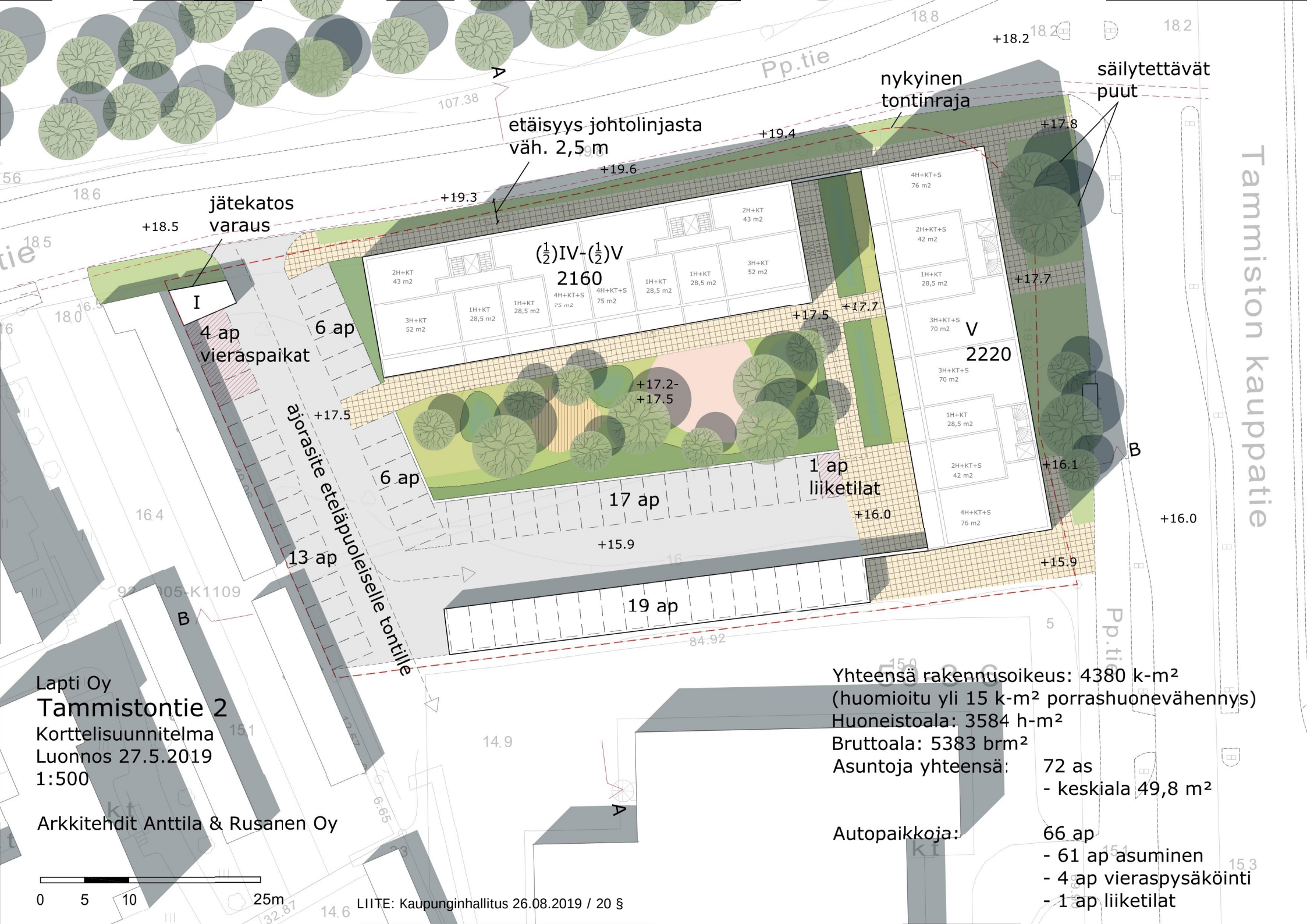
9. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Liite 1: Viitesuunnitelmat, Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy, 27.5.2019
- Liite 2: Pihasuunnitelma, WSP, 27.5.2019
- Liite 3: Hulevesisuunnitelma, WSP, 27.5.2019

ERILLISET LIITTEET (NETTISIVUILLA)

Liite 4: Meluselvitys, Ramboll, 26.2.2019



Lapti Oy

Tammistontie 2

Korttelisuunnitelma
Luonnos 27.5.2019
1:500

Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy

0 5 10 25m

Yhteensä rakennusoikeus: 4380 k-m²
(huomioitu yli 15 k-m² porrashuonevähennys)
Huoneistoala: 3584 h-m²
Bruttoala: 5383 brm²
Asuntoja yhteensä: 72 as
- keskiala 49,8 m²

Autopaikkoja: 66 ap
- 61 ap asuminen
- 4 ap vieraspysäköinti
- 1 ap liiketilat

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 20 §

TAMMISTONTIE 2/LAPTI OY **LASKELMAT** **27.5.2019**

Astyyppi	pinta-ala väli	kpa	kpl	% lukumäärästä	m2/asuntotyyppi	% asuinpinta-alasta
1h+kt	27-31	28,5	**22**	**30,6 %**	627,0	**17,5 %**
2h+kt+s	40-49	43,9	**19**	**26,4 %**	835,0	**23,3 %**
3h+kt+s	55-70	61,8	**16**	**22,2 %**	989,0	**27,6 %**
4h+kt+s	75-80	75,5	**15**	**20,8 %**	1133,0	**31,6 %**
kaikki yht.			**72**		**3584,0**	
	Asuntojen keskipinta-ala:				**49,8**	
	Bruttoala:				**5383,0**	
	Kerrosala (rakennusoikeudellinen):				**4380,0**	
	Tilavuus:				**16170,0**	
	Brm2/Asm2:				**1,50**	
	Tilavuus/Asm2:				**4,51**	
	Autopaikat:				**66**	

peruskrs



Lapti Oy

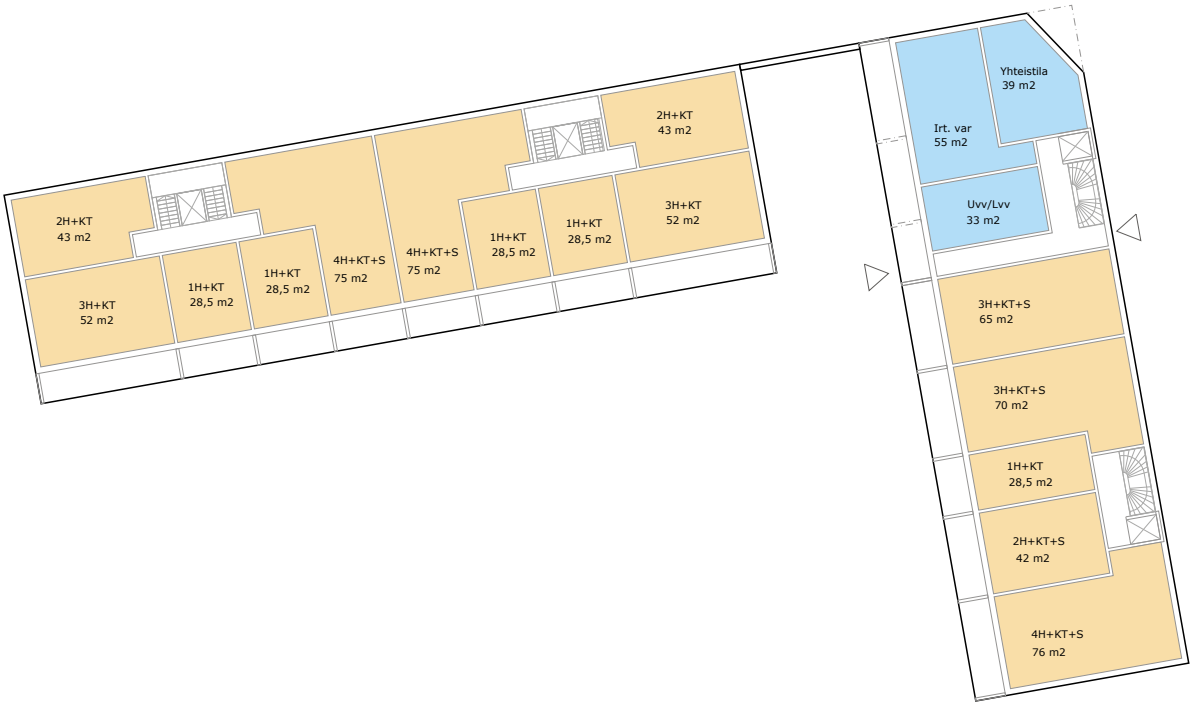
Tammistontie 2

Korttelisuunnitelma
Luonnos 27.5.2019
1:500

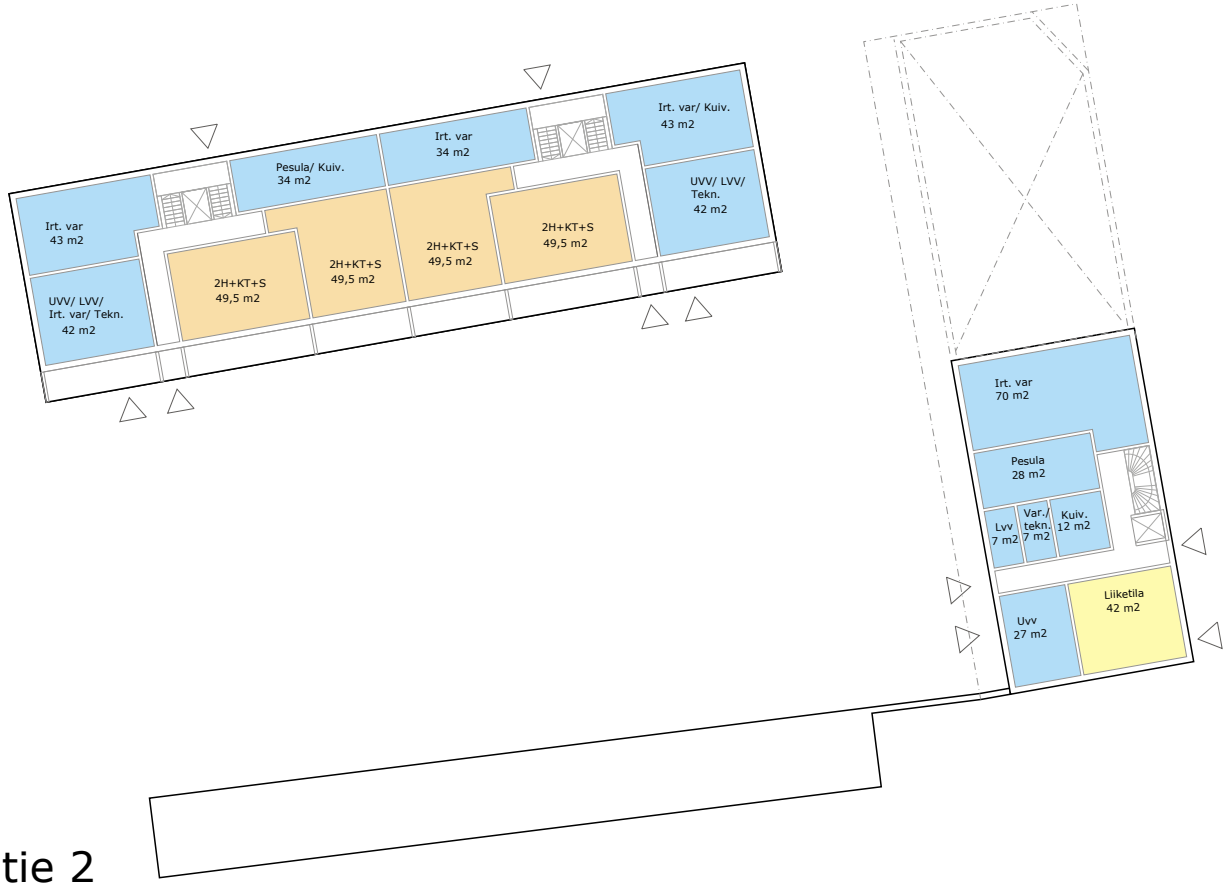
Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy

0 5 10 25m

2. krs



1. krs



Lapti Oy

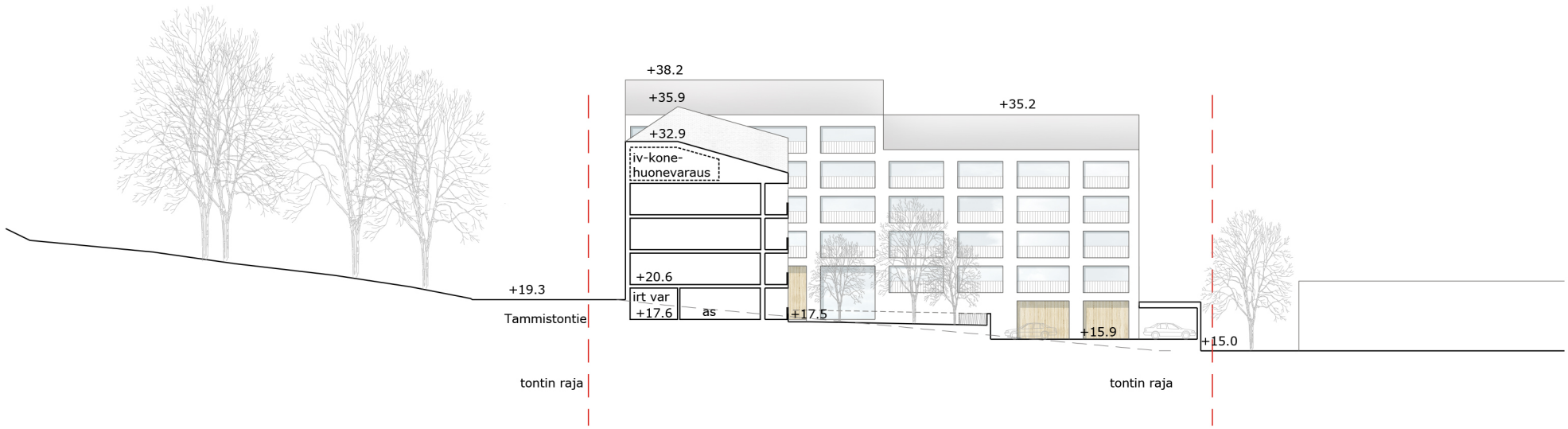
Tammistontie 2

Korttelisuunnitelma
Luonnos 27.5.2019
1:500

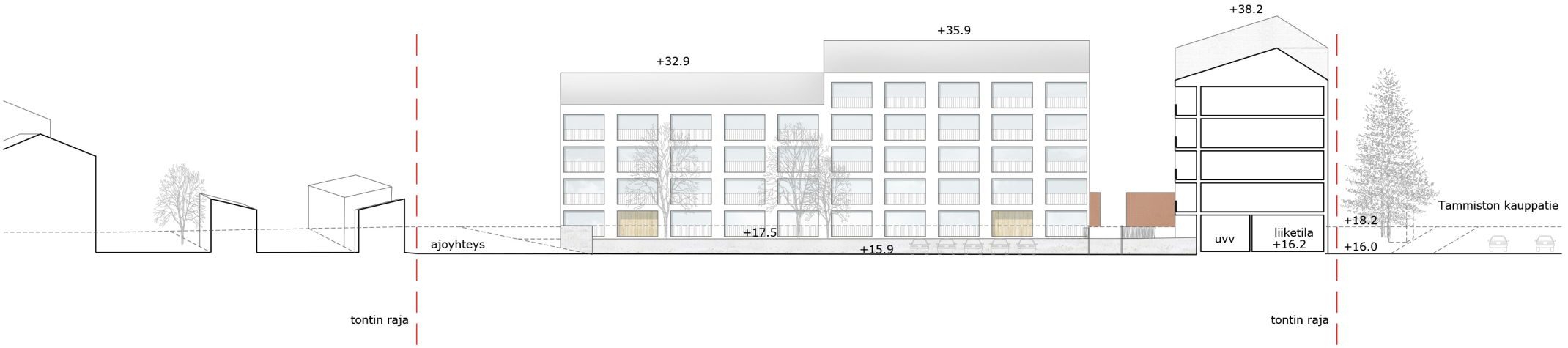
Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy

0 5 10 25m

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 20 §



Leikkausperiaate A-A



Leikkausperiaate B-B

Lapti Oy

Tammistontie 2

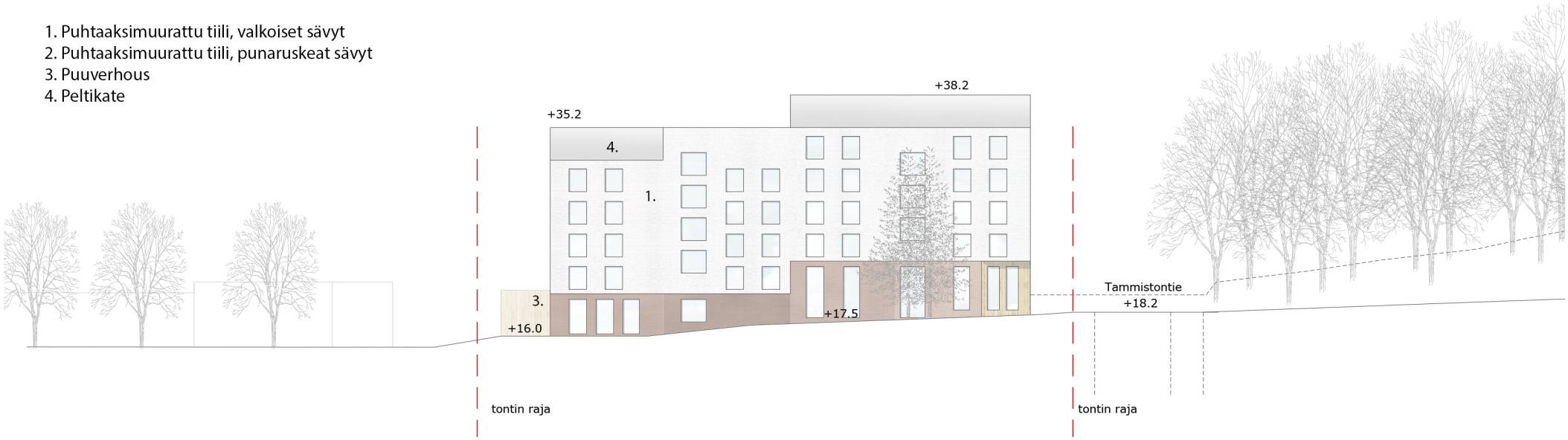
Korttelisuunnitelma

Luonnos 27.5.2019

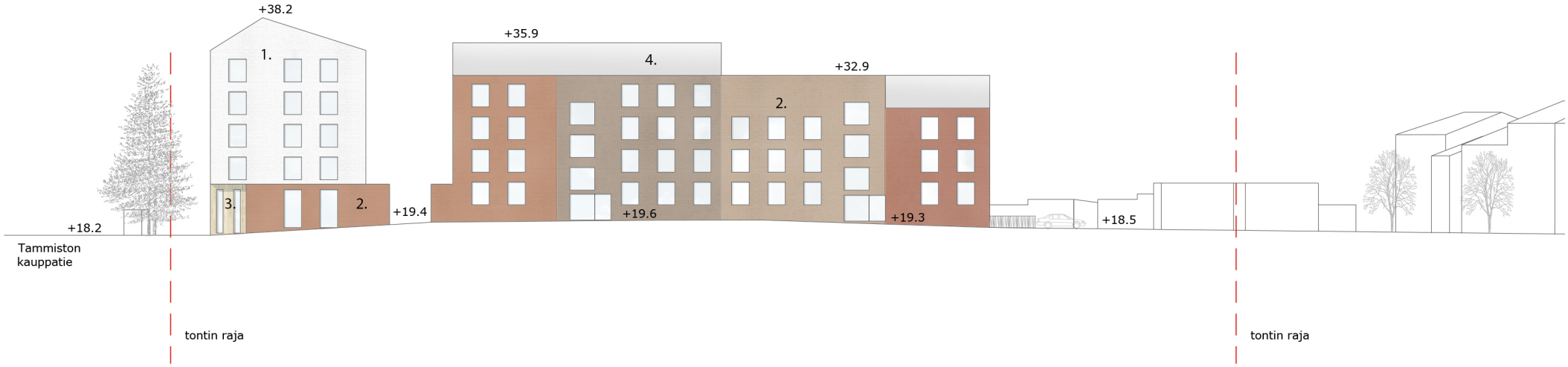
Leikkausperiaatteet 1:500

0 5 10 25m

1. Puhtaaksimuurattu tiili, valkoiset sävyt
2. Puhtaaksimuurattu tiili, punaruskeat sävyt
3. Puuverhous
4. Peltikate



Julkisivuperiaate länteen Tammiston kauppatielle



Julkisivuperiaate pohjoiseen Tammistontielle

Lapti Oy

Tammistontie 2

Korttelisuunnitelma
Luonnos 27.5.2019
Julkisivuperiaatteet 1:500

0 5 10 25m



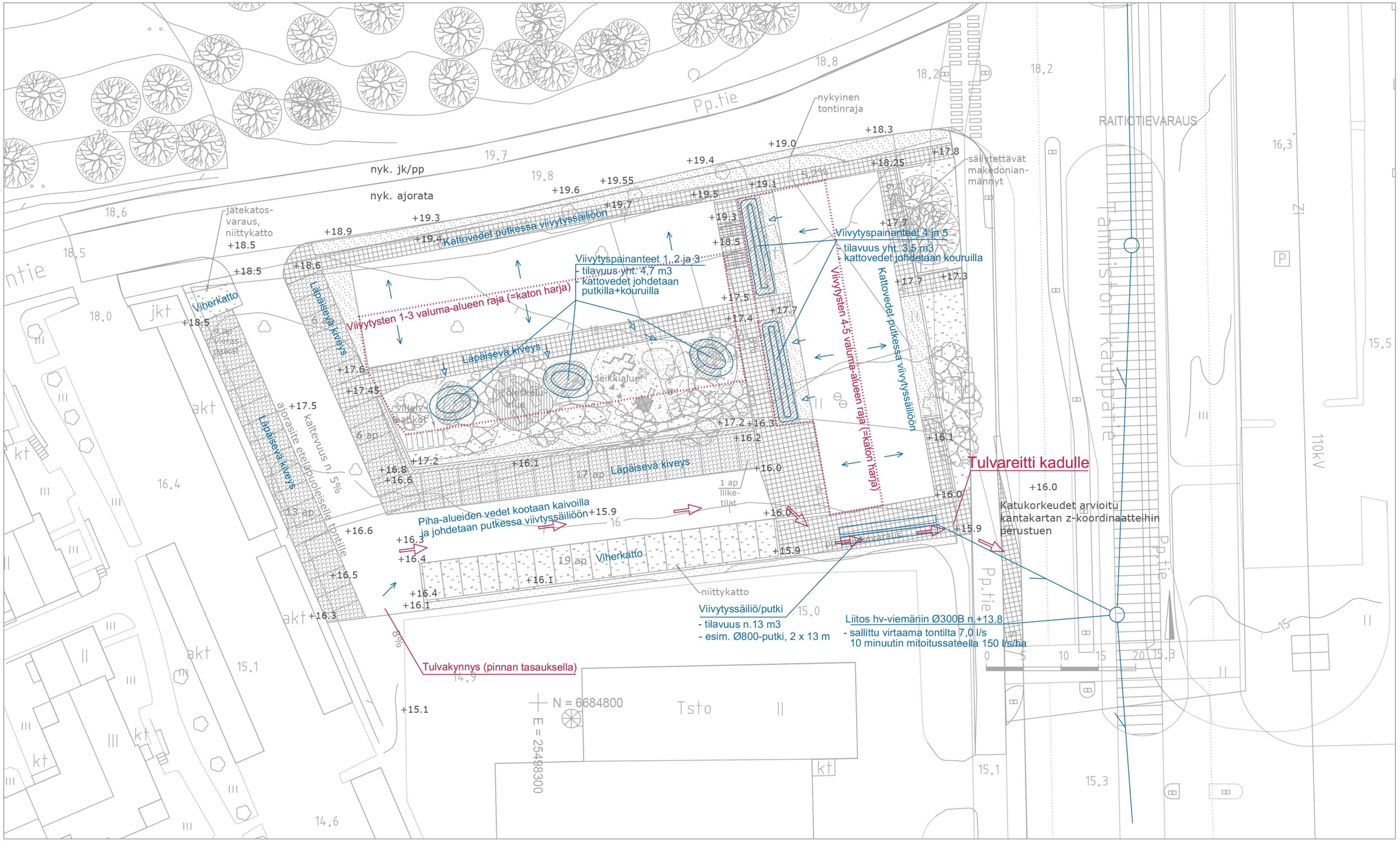


TAMMISTONTIEN PIHASUUNNITELMA

1:500 (A3)

27.5.2019

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 20 §



TAMMISTONTIEN PIHASUUNNITELMA

Hulevesisuunnitelma

mk 1:500 (A3)

27.5.2019

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 20 §

21 § **Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekninen rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta / Rakennusliike Lapti Oy / asemakaavamuutos 002390**

VD/4823/10.00.01.05/2019

HP/AK/HW/JK/MVa/AVP/HP/HY-L

Rakennusliike Lapti Oy on hakenut asemakaavan muutosta Tammiston (50.) kaupunginosassa. Kaavamuutoksella Tammistontie 2:n tontin käyttötarkoitusta muutetaan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueesta kaupunkimaiseen kerrostalorakentamiseen. Tavoitteena on tiivistää ja täydentää olemassa olevaa yhdyskuntarakentamista hyvien joukkoliikenne yhteyksien varrella ja kehittää Tammiston kauppatien luonnetta kaupunkimaisemmaksi. Rakennusliike Lapti Oy omistaa asemakaavan muutosalueella sijaitsevan kiinteistön 92-50-3-9. Vantaan kaupunki (jäljempänä Kaupunki) ja Rakennusliike Lapti Oy (jäljempänä Yhtiö) ovat neuvotelleet kunnallisteknisen rakentamissopimuksen ja esisopimuksen määräalan kaupasta asemakaavanmuutokseen nro 002390. Yhtiö maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten kunnallistekniikan korvauksena yhteensä 930 603 euroa.

Asemakaavan muutosehdotuksella nro 002390 Tammistontie 2:ssa sijaitsevan kiinteistön 92-50-3-9 käyttötarkoitus muuttuu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueesta asuinkerrostalojen korttelialueeksi. Tontin käyttötarkoituksen muuttuminen asumiseksi kasvattaa rakennusoikeutta sekä tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella.

Yhtiö maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten kunnallistekniikan korvauksena yhteensä 930 603 euroa. Osapuolet ovat todenneet, että tonttia palveleva kunnallistekniikka on jo toteutettu. Asemakaavan muutoksen yhteydessä Kaupunki myy Yhtiölle n. 41 m^2 suuruisen määräalan yleisestä alueesta 92-50-9901-0 kauppahinnalla 21 084 euroa.

Sopimusalue on esitetty tarkemmin liitteessä A1. Määräalan kaupan sopimusalue on esitetty tarkemmin liitteessä B1.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 9. luvun 1 §:n kohdan 36 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.8.2019 § 13

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Rakennusliike Lapti Oy:n kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta, kun asemakaava ja asemakaavamuutosehdotus nro 002390 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta,

b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen kauppakirjan, kun asemakaava ja asemakaavanmuutos 002390 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 26.8.2019 § 21

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Rakennusliike Lapti Oy:n kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen / A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan kaupasta, kun asemakaava ja asemakaavamuutosehdotus nro 002390 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta,

b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen kauppakirjan, kun asemakaava ja asemakaavanmuutos 002390 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.

Liitteet:
- Maankäyttösopimus / Rakennusliike Lapti Oy
- Liite A1. Kartta sopimusalueesta
- Liite B1. Kartta määräalan myynnistä

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
projekti-insinööri Mikko Vanhanen, puh. 043 824 8831, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

MAANKÄYTTÖSOPIMUS

Asemakaavan muutos 002390, Tammistontie 2.

Tähän sopimuskokonaisuuteen kuuluvat:

A. kunnallistekniikan rakentamissopimus, ja

B. esisopimus määräalan kaupasta.

TAUSTAA

Sopimusalueena on Tammistontien ja Tammiston kauppatien kulmauksessa sijaitseva alue Tammiston kaupunginosassa. Kaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa asuinkerrostalojen rakentaminen. Voimassaolevassa kaavassa alue on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta. Tontin käyttötarkoitus muuttuu asumiseksi ja kasvattaa rakennusoikeutta ja kerroslukua sekä tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella.

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. Osapuolet

Vantaan kaupunki (Y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä ”Kaupunki”)

Rakennusliike Lapti Oy (Y-tunnus: 0788291-5)
Voudintie 4, 90400 Oulu
(jäljempänä ”Hakija”)

2. Sopimusalue

2.1 Sopimusalue muodostuu kiinteistöstä 92-50-3-9. Sopimusalue on osoitettu asemakaavamuutoksessa nro 002390 asemakaavassa Tammistontie 2. Tarkempi sopimusalue on ilmoitettu liitekartassa A1.

3. Kunnallistekniikan rakentaminen

3.1 Osapuolet toteavat, että tonttia palveleva kunnallistekniikka on toteutettu.

4. Osallistuminen yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin

4.1 Hakija maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten kunnallistekniikan korvauksena yhteensä 930 603 euroa.

4.2 Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus maksetaan Kaupungille yhdessä erässä siten, että se maksetaan välittömästi asemakaavan muutosehdotuksen nro 002390 voimaantulosta.

4.3 Maksu suoritetaan Kaupungille Kaupungin lähettämää erillistä laskua vastaan (maksuehto 14 pv netto).

5. Vakuudet

5.1 Hakija luovuttaa Kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannusten ulkoisen kunnallistekniikan korvauksen suorittamisen vakuudeksi 951 687 euron suuruisen omavelkaisen pankkitakauksen, joka palautetaan, kun korvaus on suoritettu.

6. Vesihuoltoverkostoon liittyminen

6.1 Sopimusalue ja sille toteutettavat uudisrakennukset Hakija on velvollinen liittämään kustannuksellaan HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin.

7. Asuntojen huoneistotyyppijakauma

7.1 Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuinrakennuksissa, jotka eivät ole erityisryhmille kohdennettuja tai erikseen kaupungin hyväksymiä erityiskohteita, asuntojen kokonaismäärästä korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä.

7.2 Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 1 000 euroa/h-m^2 sallittujen yksiöiden määrän ylittävien huoneistoneliöiden osalta.

8. Erimielisyyksien ratkaiseminen

8.1 Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista sopijapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa.

9. Sopimuksen velvoitteiden siirto kolmannelle

9.1 Hakija sitoutuu ottamaan tämän sopimuksen sopimusehdot sopimusaluetta koskeviin vastaisiin luovutuskirjoihin, kaikilta niiltä osin kuin sopimusvelvoitteita ei ole suoritettu luovutushetkellä. Hakija sitoutuu ilmoittamaan kirjallisesti vastaisista luovutuksista Kaupungille.

9.2 Hakija vastaa tämän sopimuksen velvoitteista siihen asti, kun Kaupunki on hyväksynyt sopimusvelvoitteiden siirron luovutuksensaajalle tai sopimusvelvoitteet ovat tulleet täytetyiksi. Jos Hakija ei ole siirtänyt velvoitteita edellä sanotulla tavalla, Hakija vastaa tämän sopimuksen velvoitteiden suorittamisesta myös luovutetun alueen osalta.

10. Sopimuksen voimaantulo

10.1 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 002390 on tullut olennaisilta osiltaan muuttumattomana ja lainvoimaisena voimaan.

10.2 Tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa, ellei kaupunginvaltuusto ole hyväksynyt asemakaavan muutosehdotusta nro 002390 31.12.2022 mennessä.

10.3 Mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2022 mennessä hyväksynyt asemakaavan muutosehdotuksen nro 002390, 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.

10.4 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 B.II mukaisen kauppakirjan kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun X.X.XXXX päivätty asemakaavamuutos nro 002390 on tullut olennaisilta osiltaan muuttumattomana ja lainvoimaisena voimaan.

Esisopimus lakkaa olemasta voimassa, mikäli

- Vantaan kaupunginvaltuusto ei ole hyväksynyt asemakaavamuutosta nro 002390 31.12.2022 mennessä, tai
- asemakaavamuutosta nro 002390 koskeva Vantaan kaupunginvaltuuston päätös kumotaan muutoksenhaussa.

Kumpikaan osapuoli ei esitä tämän esisopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

Tämä sopimus perustuu X.X.XXXX päivättyyn asemakaavamuutosehdotukseen nro 02390. Mikäli asemakaava tai asemakaavamääräykset muuttuvat em. asemakaavaehdotuksesta, osapuolet sitoutuvat muuttamaan sopimusta vastaamaan muuttunutta tilannetta tässä sopimuksessa käytetyin periaattein. Tällaisia muutokset voivat olla esim. rakennusoikeuden muutokset tai tonttirajojen muutokset.

B.II MÄÄRÄALAN KAUPPAKIRJA

Sopimus perustuu Vantaan [päätöksetekoelin] lainvoimaiseen päätökseen [päätösnumero].

Myyjä	Vantaan kaupunki (Y-tunnus: 0124610-9) Asematie 7, 01300 Vantaa (jäljempänä ”Kaupunki”)
Ostaja	Rakennusliike Lapti Oy (Y-tunnus: 0788291-5) Voudintie 4, 90400 Oulu (jäljempänä ”Yhtiö”)
Kaupan kohde	N. 41 m^2:n suuruinen määräala yleisestä alueesta 92-50-9901-0 (jäljempänä ”Määräala”). Määräala kuuluu asemakaavamuutoksessa 002390 asuinkerrostalojen korttelialueeseen (AK). Määräala on merkitty oheiseen karttaliitteeseen (liite B1).

Kauppakirjan ehdot

Tämän kaupan kaikki ehdot on esitetty tässä kauppakirjassa.

1. Kauppahinta

1.1 Kauppahinta on 21 084 euroa. Kauppahinta maksetaan tilisuorituksena Kaupungin lähettämää laskua vastaan ennen kaupantekotilaisuutta.

2. Omistus- ja hallintaoikeus

2.1 Määräalan omistus- ja hallintaoikeus siirtyy Yhtiölle tämän kauppakirjan allekirjoitushetkellä.

3. Kohteeseen tutustuminen

3.1 Yhtiö on tarkastanut Määräalan, sen alueen ja rajat sekä tutustunut alueen maasto-olosuhteisiin. Yhtiö on verrannut näitä seikkoja Määräalasta esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Yhtiöllä ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

4. Asiakirjoihin tutustuminen

4.1 Yhtiö on tutustunut Määräalaa koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisteriote, kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

4.2 Yhtiö on tutustunut myös naapurikiinteistöjä koskeviin asiakirjoihin, joita ovat kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

5. Kiinnitykset ja rasitukset sekä rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset

5.1 Kaupunki luovuttaa Määräalan kiinnityksistä ja rasituksista vapaana.

5.2 Kaupunki luovuttaa Määräalan rasitteista, käyttöoikeuksista ja käyttörajoituksista vapaana.

6. Irtaimisto

6.1 Tätä kauppaa ei seuraa mitään irtaimistoa, eikä irtaimen omaisuuden myymisestä ole tämän kaupan yhteydessä tehty eri sopimusta.

7. Määräalan maaperä

7.1 Kaupungin 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,

Yhtiö 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. Verot ja maksut

8.1 Määräalaan kohdistuvista veroista ja maksuista, joiden maksuunpanon perusteena on tämän kauppakirjan allekirjoituspäivän jälkeinen aika, vastaa Yhtiö. Ne verot ja maksut, joiden peruste on kauppaa edeltävältä ajalta, kuuluvat Kaupungin vastattaviksi.

9. Erimielisyyksien ratkaiseminen

9.1 Tästä sopimuksesta mahdollisesti syntyvät riitaisuudet, joita ei voida osapuolten välisin neuvotteluin ratkaista, annetaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeuden ratkaistavaksi.

[lopullisen luovutuskirjan allekirjoitukset ja kaupanvahvistus]

Tätä maankäyttösopimusta on laadittu kolme yhtäpitävää kappaletta, yksi molemmille osapuolille ja yksi kaupanvahvistajalle.

Vantaalla, [x. päivänä xkuuta 2019]

VANTAAN KAUPUNKI	RAKENNUSLIIKE LAPTI OY
_____	_____
[allekirjoittajan nimi] lakimies, valtuutuksella	[allekirjoittajan nimi] [allekirjoittajan titteli]

KAUPANVAHVISTUS

Kaupanvahvistajana todistan, että lakimies [juristin nimi] valtuutuksella Vantaan kaupungin puolesta ja [allekirjoittajan nimi] Rakennusliike Lapti Oy:n puolesta kaupungin puolesta ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen 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 2019]

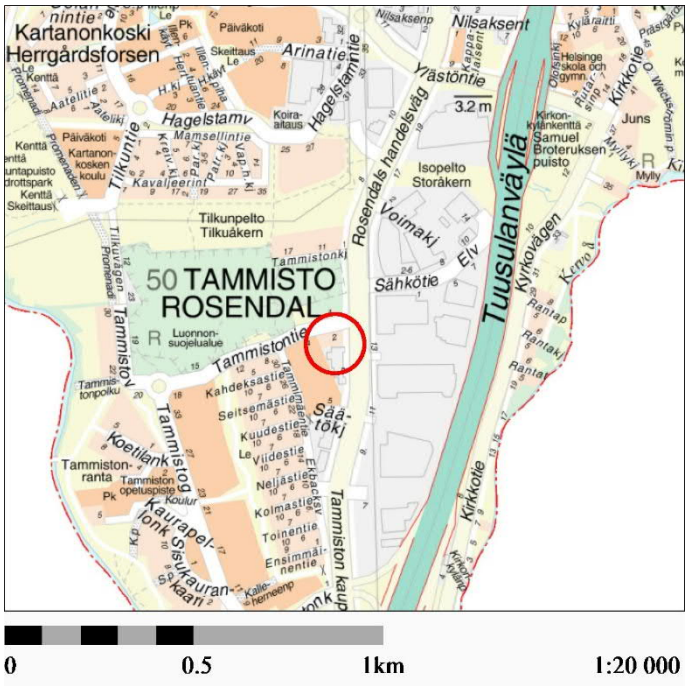
_____

LIITTEET:

Liite A1: Sopimusalue

Liite B1: Kaupan kohde

KOHTEEN SIJAINTI

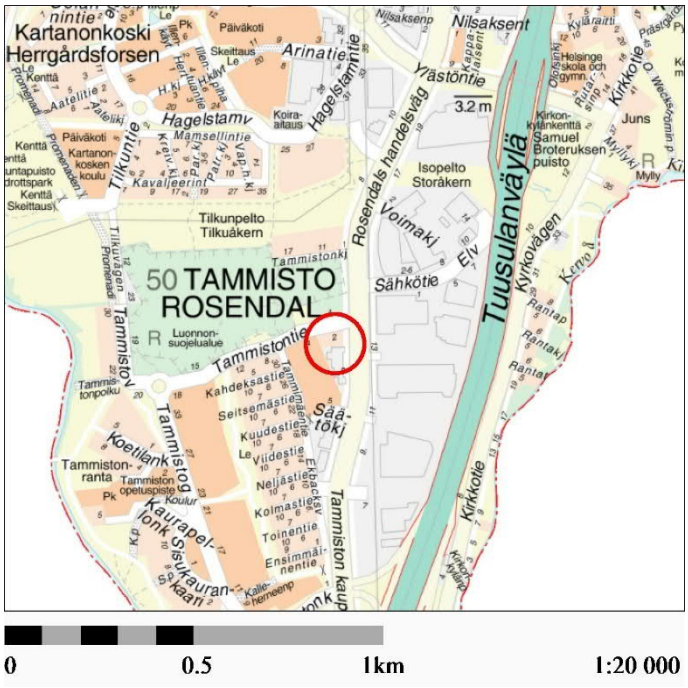


SOPIMUSALUE
(punaisella rajattu alue)

Asemakaavan muutos nro 002390



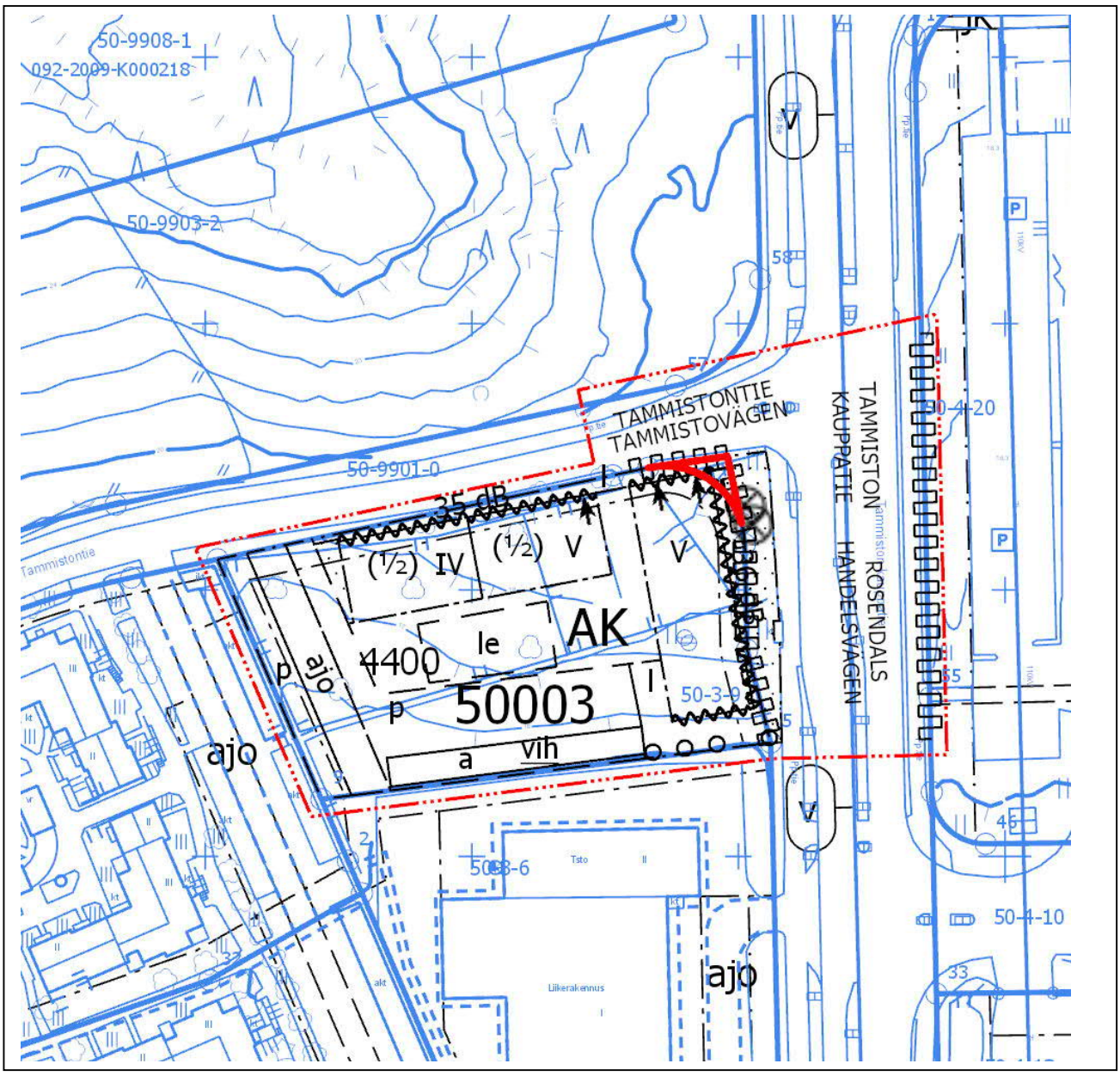
KOHTEEN SIJAINTI



ESISOPIMUS MÄÄRÄALAN MYYNNISTÄ / Rakennusliike Lapti Oy / perustettavan yhtiön lukuun

Kaupunginosa: TAMMISTO (50)

n. 41 m^2:n suuruinen määräala yleisestä alueesta: 92-50-9901-0



22 § **Asemakaava ja asemakaavan muutos 141100 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 13 Vapaala, 14 Varisto / Luhtitie**

KA/4265/10.02.04.00/2009
HP/TLA/TKA/AOL/MKU/NJ

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella mahdollistetaan Luhtitien jatkeen rakentaminen ja asuinpientalokortteleiden laajentaminen kadun pohjoispuolella yleiskaava 2007 mukaisesti. Pellaksenoja siirtyy asuinkortteleiden kohdalla Luhtitien eteläpuolelle. Luhtitie on osa HSL:n runkolinjaverkkoa Länsi-Vantaalla ja alentaa merkittävästi joukkoliikenteen kustannuksia. Raappavuorenpuiston lähivirkistysalueelle merkitään luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue. Kaavassa esitetään uutta asuinrakentamista 7000 k-m2 pääosin kaupungin maalle.

Asemakaava koskee lähivirkistysaluetta, kaupunginosassa 13 Vapaala sekä osaa kortteleita 14130-14132 sekä katu-, erityis- ja virkistysaluetta, kaupunginosassa 14 Varisto.

Asemakaavan muutos koskee lähivirkistysaluetta, kaupunginosassa 13 Vapaala sekä osaa kortteleita 14130-14132 sekä katu-, erityis- ja virkistysaluetta, kaupunginosassa 14 Varisto.

Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa virkistysaluetta kaupunginosissa 13 Vapaala sekä osa korttelia 14131, virkistys- ja katualuetta, kaupunginosassa 14 Varisto.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee osaa korttelia 14131, kaupunginosassa 14 Varisto.

Alue sijaitsee Variston ja Pellaksen sekä Vapaalan pientaloalueiden välissä. Lännessä kaavamuutosalue rajautuu Vapaalan liikuntapuiston kenttäalueisiin ja idässä Myyrmäen kaupunginosan rajaan. Kaava-alueeseen kuuluu Vapaalanmetsä palstaviljelyalueineen, Luhtitietä, Raappavuorenpuistoa sekä Pellaksentie 9.

Kaavan hakija
Vantaan kaupunki

Maanomistus
Kiinteistöt 405-4-425, 405-4-432 ja 405-4-428 ovat yksityisessä omistuksessa, muutoin alueen Vantaan kaupunki.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen valmisteluun ovat osallistuneet konsultteina Ramboll Oy (Luhtitien yleissuunnitelma) sekä Promethor Oy (meluselvitys).

Kaavaan liitetyt hakemukset
Asunto Oy Vantaan Pellaskulma.

Yleiskaava
Kaava-alue on kaupunginvaltuustossa 17.12.2007 hyväksytyssä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa on lähivirkistysaluetta (VL), jolle on merkitty ulkoilureitti ja josta osa on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta, matalaa ja tiivistä asuntoaluetta (A2), pientaloaluetta (A3). Yleiskaavassa on osoitettu uusi katuyhteys Luhtitieltä Uomatielle.

Asemakaava

Asemakaavassa osoitetaan yleiskaavan mukainen Luhtitien katualue, kadun pohjoispuolelle asuinpientalojen korttelialueiden laajennus, joka sijoittuu osin voimassa olevassa asemakaavan lähivirkistysalueelle suojaviheralue sekä lähivirkistysaluetta. Kaavassa esitetään uutta asuinrakentamista 7000 k-m2 pääosin kaupungin maalle. Luhtitien itäosa sisältyy kaavamuutoksiin Raappavuorenpuisto 002049 sekä Kelokuusenmäki 002156. Kaupunginosan raja siirtyy Luhtitie katualueen eteläreunaan. Luhtitien eteläpuolelle kaavalla osoitetaan Vapaalanpuiston lähivirkistysalue, johon sijoittuu palstaviljelyalue, Pellaksenojan uoman uusi linjaus, matonpesupaikka ja koirapuisto. Samalla vanhan rakennuskaavan epäselvät aluemerkinnät poistuvat. Raappavuorenpuiston lähivirkistysalueelle merkitään luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue.

Pellaksentie 9:n tonttia laajennetaan lähivirkistysalueelle nyt Asunto Oy Vantaan Pellaskulman omistamalle maalle tontin rakennusoikeuden pysyessä samana (610 k-m^2).

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
Luhtitien suunnittelua koskien on järjestetty neljä osallistumista: 18.9.-26.10.2009, 18.10.-13.12.2017, 3.1.-24.1.2018 sekä 19.3.-18.4.2019. MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 18.9.2009, 18.10.2017, 3.1.2018 sekä 19.3.2019.

MRL 62 §:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä on saatu yhteensä 90 kappaletta.

Mielipiteitä on käsitelty ja tutkittu asemakaavan laadinnan aikana ja niissä esitettyjä asioita on tutkittu kadun yleissuunnitelmaa laadittaessa. Mielipiteet on esitetty tiivistetysti kaavaselostuksessa ja ovat kokonaisuudessaan luettavissa erillisestä liitteestä. Mielipiteissä korostui ajoneuvoliikenteen lisääntyminen, ajonopeudet, turvallisuus, melu, tärinä, kadun liikennöinnin vaikutukset asuinviihtyvyydelle ja rakennusten rakenteille, kadun tarpeellisuus, kustannukset kunnallistaloudelle, kadun tarpeellisuus joukkoliikenteelle, palvelujen saavutettavuus, nykyisen alueen virkistys- ja luonnonarvot, vaikutukset pohjaveden korkeuteen ja hulevesiin.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Asemakaavatyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaavatyö kohdistuu pääosin Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa uutta asuntokerrosalaa (7000 k-m2, n. 70 asuntoa), joista kaikki ovat pientalojen rakennuspaikkoja.

Sopimus
Asemakaava edellyttää lunastuksia korttelissa 14131.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.8.2019 § 18

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.8.2019 päivätty asemakaavaehdotus ja asemakaavan muutosehdotus 141100 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 13 Vapaala, 14 Varisto / Luhtitie
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot

c) vahvistetaan maksuluokka 1 ja todetaan, että osaltaan hakija As Oy Vantaan Pellaskulma maksaa muutoskustannukset (3000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1000 €), yhteensä 4000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 22

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.8.2019 päivätty asemakaavaehdotus ja asemakaavan muutosehdotus 141100 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 13 Vapaala, 14 Varisto / Luhtitie
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot
c) vahvistaa maksuluokka 1 ja todeta, että osaltaan hakija As Oy Vantaan Pellaskulma maksaa muutoskustannukset (3000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1000 €), yhteensä 4000 €.

Käsittely:
Merkittiin, että **kaupunginhallituksen jäsen Jouko Jääskeläinen** esitti asian palauttamista valmisteluun.

Puheenjohtaja totesi Jääskeläisen palautusesityksen raukeavan kannattamattomana.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginhallituksen jäsen Jouko Jääskeläinen jätti asiaan eriävän mielipiteen:
”Koska palautusesitykseni Luhtitien kaavasta kaupunginhallituksessa kannatuksen puutteessa tuli hylätyksi, esitän eriävänä mielipiteenäni seuraavaa.

Myyrmäen alueella on menossa merkittävä kaavoitustyö ja suunnitteilla ja rakenteilla on huomattavasti uutta asuntotuotantoa. Esitetty alue ei ole tässä suhteessa korkean prioriteetin aluetta, vaikka se todennäköisesti tarjoaisikin mahdollisuutta perheille varattuun rakentamiseen – ilmeisesti suhteellisen korkeilla hinnoilla.

Nykyisten asukkaiden kannalta erityisen hankala on esitys rakentamisesta nykyisten omakotitalojen ja uuden Luhtitien linjauksen väliin, Luhtitien pohjoispuolelle. En pidä ehdotusta hyvänä.

Koska Luhtitien kaavan yhteydessä joudutaan merkittävällä tavalla puuttumaan olemassa olevaan luontoon, nousevat toteutuksen kustannukset. Kaavan vaikutukset nykyiseen asuntokantaan, luontoon sekä viihtyvyyteen alueella ovat esitetyssä muodossaan merkittävät.

Suurin muutos tulee koskemaan läpikulkuliikennettä, jonka tähtäyspiste on mm. Louhelan asemalla. Viimemainitun yhteydessä ei kuitenkaan ole, ilmeisesti vapaan alueen puutteessa ja olosuhteista johtuen pystytty luomaan toimivaa rakennetta liityntäliikenteen pysäköinnille.

Keskeisimmät tarpeet kaavoituksessa liittyvät liikenneyhteyksiin, joista julkinen liikenne ja palveluliikenne sekä jo alueella asuvien yhteydet Myyrmäkeen ovat keskeisimmät, ei suinkaan laajamittaisempi läpikulkuliikenne.

Käsitykseni mukaan kaavan aiheuttamat ongelmat ovat siinä määrin merkittävät, että nykyisessä kokonaistilanteessa kaavaa ei ole mielekästä tässä yhteydessä nyt esitetyllä tavalla toteuttaa. Kantani on, että kaava olisi tässä vaiheessa tullut palauttaa valmisteltavaksi edellä mainitsemillani perusteilla ja evästyksillä.”

Liitteet:
- Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostus 19.8.2019
- Mielipiteet ja vastineet 19.8.2019
- Luhtitien tärinäselvitys, 20.6.2018
- Meluselvitys, Promethor Oy, 2.8.2019

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
asemakaava-arkkitehti Anne Olkkola, puh. 043 826 8456, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

141100 LUHTITIE

VARISTO JA VAPAALA



MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 19.8.2019 päivättyä asemakaavakarttaa nro 141100 Luhtitie. Kaavoitus on tullut vireille 18.9.2009.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava:

Lähivirkistysaluetta, kaupunginosassa 13 Vapaala sekä osa kortteleita 14130-14132 sekä katu-, erityis- ja virkistysaluetta, kaupunginosassa 14 Varisto.

Asemakaavan muutos:

Lähivirkistysaluetta, kaupunginosassa 13 Vapaala sekä osa kortteleita 14130-14132 katu-, erityis- ja virkistysaluetta, kaupunginosassa 14 Varisto.

(kumoutuvan asemakaavan virkistysaluetta kaupunginosissa 13 Vapaala sekä osa korttelia 14131, virkistys- ja katualuetta, kaupunginosassa 14 Varisto).

Tonttijako tontille 7 korttelissa 14131, kaupunginosassa 14 Varisto.

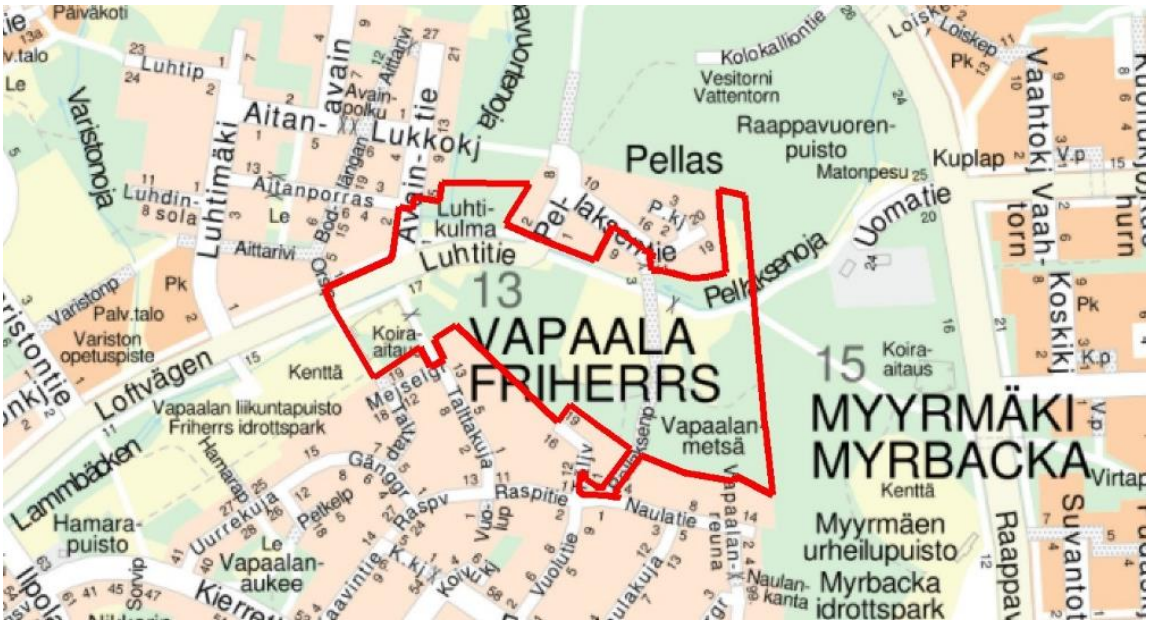
Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella mahdollistetaan Luhtitien jatkeen rakentaminen ja asuinpientalokortteleiden laajentaminen kadun pohjoispuolella yleiskaava 2007 mukaisesti. Pellaksenoja siirtyy asuinkortteleiden kohdalla Luhtitien eteläpuolelle. Luhtitie on osa HSL:n runkolinjaverkkoa Länsi-Vantaalla ja alentaa merkittävästi joukkoliikenteen kustannuksia. Raappavuorenpuiston lähivirkistysalueelle merkitään luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue. Kaavassa esitetään uutta asuinrakentamista 7000 k-m^2 pääosin kaupungin maalle.

Kaava edellyttää lunastuksia korttelissa 14131.

Tonttijako ja tonttijaon muutos
Osa korttelia 14131.

Kaavan laatija: Anne Olkkola, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. 043-826 8456.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosaluetta rajaa pohjoisessa Variston ja Pellaksen asuinalueet, etelässä Vapaalan asuinalue. Lännessä kaavamuutosalue rajautuu Vapaalan liikuntapuiston kenttäalueisiin ja idässä Myyrmäen kaupunginosan rajaan. Kaava-alueeseen kuuluu Vapaalanmetsä palstaviljelyalueineen, Luhtitietä ja Luhtikulman alue, Raappavuorenpuistoa sekä Pellaksentie 9.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Asemakaava on otettu työohjelmaan 2009 ja se on sisältynyt kaupunkisuunnittelun suunnitteluohjelmiin 2009-2019.
- Kaavoitus tuli vireille 18.9.2009. Asukastilaisuus järjestettiin paikalla 8.10.2009.
- Mielipiteet pyydettiin 26.10.2009 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 22 kappaletta. Nähtävillä olon jälkeen saatiin 9 mielipidettä.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta palautti 10.6.2013 asian uudelleen valmisteltavaksi.
- Toinen osallistuminen oli 8.11.2017. Asukastilaisuus järjestettiin 7.11.2017 ja 29.11.2017.
- Mielipiteet pyydettiin 13.12.2017 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 26 kappaletta.
- Asunto Oy Vantaan Pellaskulma (Pellaksentie 9) haki omistamansa maan liittämistä tonttiin 27.12.2017. Asiassa järjestettiin erillinen kuuleminen 3.1.2018 ja mielipiteet pyydettiin 24.1.2018 mennessä. Mielipiteitä saatiin 1 kappale.
- Kiinteistöt ja asuminen haki asuinrakentamisen sijoittamista Luhtitien pohjoispuolelle 18.3.2019.
- Neljäs osallistuminen järjestettiin 19.3.2019. Mielipiteet pyydettiin 18.4.2019 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 32 kappaletta. Asukastilaisuus järjestettiin 27.3.2019 Kilterin koulussa.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 5
2. Lähtökohdat 6
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 6
2.2 Suunnittelutilanne 13
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 17
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 17
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 17
3.3. Asemakaavan tavoitteet 28
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 29
4. Asemakaavan kuvaus 32
4.1 Kaavan rakenne 32
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 32
4.3 Aluevaraukset 32
4.4 Kaavan vaikutukset 35
4.5 Ympäristön häiriötekijät 39
4.6 Nimistö 39
5. Asemakaavan toteutus 39
6. Kaavatyöhön osallistuneet 40
Asemakaavan seurantalomake 41
7. Asemakaavakartta ja –määräykset 43

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Vesihuollon yleissuunnitelma, Ramboll Oy, HSY ja Vantaan kaupunki 4.7.2019
- Luhtitien yleissuunnitelma, VE C, Ramboll Oy ja Vantaan kaupunki, 20.6.2019

LUETTELO KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Luhtitien tärinäselvitys, 20.6.2018
- Luhtitien yleissuunnitelma, Ramboll, 24.5.2019.
- Meluselvitys, Promethor Oy, 2.8.2019
- Pellaksenojan siirron yleissuunnitelma, Sitowise 30.3.2018.
- Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet, Anna Ojala, 11.1.2005
- Vantaan kaupunki, Myyrmäen – Kivistön – Ylästön alueen liito-oravaselvitys 2016. Ramboll 30.9.2016.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavassa osoitetaan yleiskaavan mukainen Luhtitien katualue, kadun pohjoispuolelle asuinpientalojen korttelialueiden laajennus, joka sijoittuu osin voimassa olevassa asemakaavan lähivirkistysalueelle suojaviheralue sekä lähivirkistysaluetta. Kaavassa esitetään uutta asuinrakentamista 7000 k-m2 pääosin kaupungin maalle. Luhtitien itäosa sisältyy kaavamuutoksiin Raappavuorenpuisto 002049 sekä Kelokuusenmäki 002156. Kaupunginosan raja siirtyy Luhtitie katualueen eteläreunaan. Luhtitien eteläpuolelle kaavalla osoitetaan Vapaalanpuiston lähivirkistysalue, johon sijoittuu palstaviljelyalue, Pellaksenojan uoman uusi linjaus, matonpesupaikka ja koirapuisto. Samalla vanhan rakennuskaavan epäselvät aluemerkinnät poistuvat. Raappavuorenpuiston lähivirkistysalueelle merkitään luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue.

Pellaksentie 9:n tonttia laajennetaan lähivirkistysalueelle nyt Asunto Oy Vantaan Pellaskulman omistamalle maalle tontin rakennusoikeuden pysyessä samana (610 k-m^2).



Ilmakuva Luhtitien jatkeen alueesta 2017.

Kaavan alue on nyt virkistyskäytössä Pellaksentie 9:ä lukuun ottamatta. Alueella on palstaviljelyalue ja koira-aitaus. Katulinjausta pitkin kulkee nyt kevyen liikenteen raitti. Pellaksentie 9:n tonttitehokkuus on nyt e = 0,20.

Yleiskaavassa alue on lähivirkistysaluetta (VL), jolle on merkitty ulkoilureitti ja josta osa on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta, matalaa ja tiivistä asuntoaluetta (A2), pientaloaluetta (A3). Yleiskaavassa on osoitettu uusi katuyhteys Luhtitieltä Uomatielle.

Luhtitien tarve ja vaikutukset on tutkittu yleiskaavan laatimisen yhteydessä ja selvityksiä on täydennetty kaavatyön aikana. Kadulle tullaan osoittamaan joukkoliikenteen runkolinjoja. Katu on erittäin keskeinen HSL:n runkolinjaverkolle länsi-Vantaalla ja alentaa merkittävästi joukkoliikenteen kustannuksia. Lisäksi katu yhdistää Variston ja Pähkinärinteen kaupunginosat Louhelan rautatieasemaan ja Myyrmäki-Martinlaakson palveluihin. Katu vähentää läpiajoliikennettä Vapaalassa, Rajatorpantiellä ja Martinkyläntiellä.

Luhtitien katulinjauksesta on laadittu yleissuunnitelmat kahdelle vaihtoehdolle (A- pohjoisempi ja C- eteläisempi linjaus) ja kaavaehdotus on laadittu eteläisemmän vaihtoehdon (C) pohjalta, johon liittyy täydennysrakentamista Luhtitien varteen. Täydennysrakentaminen täydentää kaupunkirakennetta joukkoliikenteen runkoyhteyden varrella ja suojaa olemassa olevaa asutusta liikenteen melulta.

Liikenne-ennusteen mukaan Luhtitien keskimääräinen liikennemäärä arkivuorokautena on kadun länsipäässä noin 8000 ja itäpäässä noin 4000 ajoneuvoa (molemmat suunnat yhteensä). Ennustetusta liikennemäärästä noin 1000 ajoneuvoa vuorokaudessa on Luhtitien läpiajavaa liikennettä, ja

loput alueen sisälle suuntautuvaa asukas- ja asiointiliikennettä. Luhtitie on HSL:n runkolinjaverkon edellytys länsi-Vantaalla ja alentaa merkittävästi joukkoliikenteen kustannuksia.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Varisto ja Vapaala ovat pientalovaltaisia kaupunginosia. Näiden ja kerrostalovaltaisen Myyrmäen aluekeskuksen välissä on laaja seudullinen vihervyöhyke, joka alkaa Helsingistä ja jatkuu Vestraan.

2.1.2 Luonnon ympäristö



Kuva kevyen liikenteen reitin varrelta tulevan Luhtitien kohdalla. A. Olkkola, Vantaan kaupunki.

Maisemarakenne ja –kuva

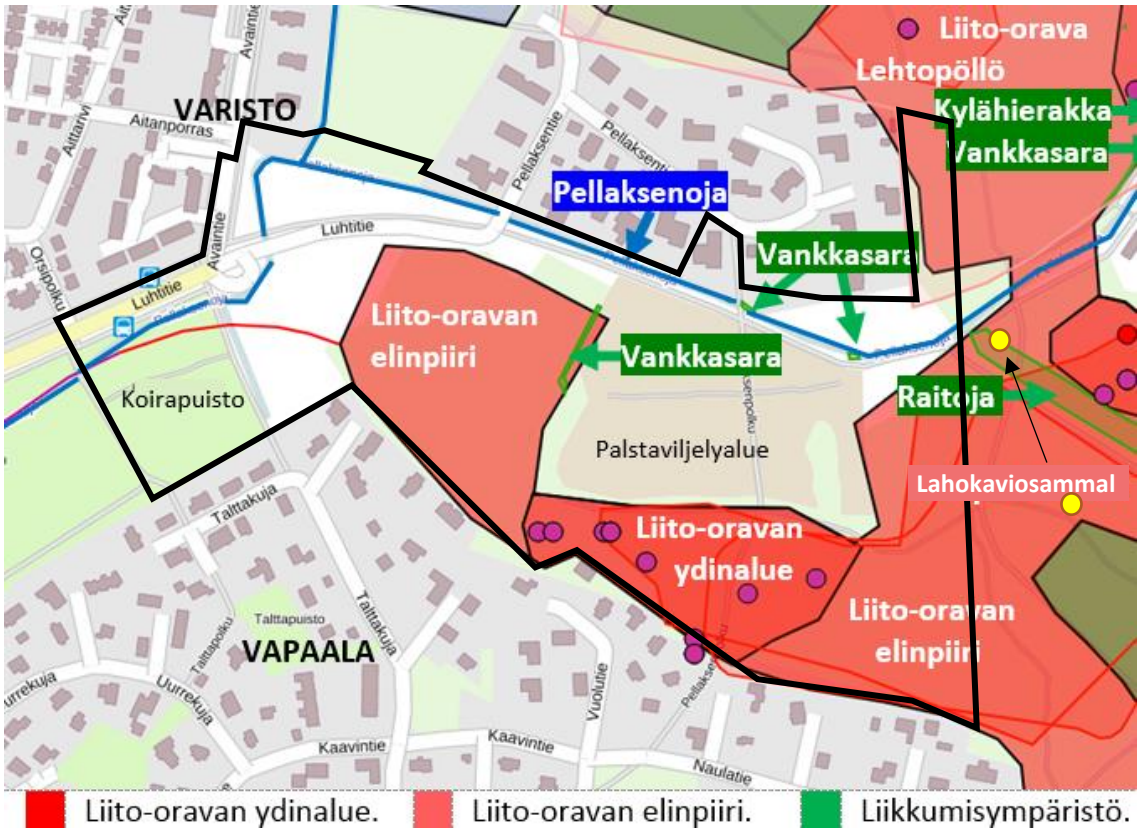
Maisemarakenteessa alue on Vantaanjoen laakson lounaispuolista rikkonaista selännealuetta, joiden väliset pienialaiset painaumat ovat soistuneet. Suunnittelualue sijoittuu Raappavuoren ja Myyrmäen selänteen väliselle savialueelle, Pellaksenojan laaksoon. Maaperältään alue on pääosin savikkoa, jota reunustavat hiekka- ja moreenikummut. Luhtitien linjausta seurailee Pellaksenoja-niminen puro.

Suunnittelualueen länsireunassa on alle 50-vuotiasta lehtomaisen kankaan haapavaltaista metsää sekä sen eteläpuolella puustoltaan vanhempaa, noin 90-vuotiasta kuusivaltaista metsää. Muu osa metsäisestä osasta on noin 50-vuotiasta lehtomaisen kankaan kuusivaltaista metsää, jossa sekapuina koivuja ja haapoja. Suunnittelualueen pohjoisosa on ollut niittyä. Palstaviljelyalue on säilynyt avoimena, muu osa entisestä niitystä on kasvanut umpeen. Suunnittelualueen koillisin kolkka on yleiskaavan luo-aluetta, eli luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta.

Suunnittelualueen eteläpuolelle on rajattu vuoden 2016 liito-oravaselvityksessä liito-oravan ydinalue. Sen molemminpuolista metsäaluetta on rajattu liito-oravan elinpiiriksi. Suunnittelualueelta ei ole havaintoja liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikoista. Liito-oravan elinympäristöksi rajatulle alueelle sijoittuu myös varpushaukan reviiri.

Pellaksenoja-puron varressa on useita Vantaalla ja Uudellamaalla harvinaisen vankkasaran esiintymiä. Vankkasaroille on tehty siirtosuunnitelma, ja jos Pellaksenojan uomaa muutetaan, vankkasarakasvustot siirretään uusille kasvupaikoille uuden uoman varteen.

Suunnittelualueen itäosaan rajautuva sekametsä sisältyi vuonna 2019 tehtyyn lahokaviosammalselvitykseen. Samassa yhteydessä kartoitettiin myös muuta uhanlaista ja huomionarvoista lahopuulajistoa. Suunnittelualueelta ei ole tehty lahokaviosammalhavaintoja. Lahokaviosammal on erityisesti suojeltava, erittäin uhanalaiseksi luokiteltu laji.



Luontokohteet, Vantaan kaupunki 2018.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on Vantaan kaupungin maalajikartan mukaan pääosin savipohjaista ja rakentamatonta metsämaata sekä palstanviljelyaluetta eli vettä läpäisevää pintaa. Lisäksi kaava-alueeseen kuuluu läpäisemätöntä pintaa nykyisten katualueiden, koirapuiston ja Pellaksentien 9:n kiinteistön osalta. Nykytilanteessa kaava-alueelle satavat vedet osin imeytyvät maaperään, ja osa vesistä ohjautuu Pellaksenojaan.

Kaavamuutosalueella sijaitseva Pellaksenoja on luokiteltu vesilain mukaiseksi puroksi. Pellaksenoja virtaa idässä Raappavuorenpuiston luonnon monimuotoisuuden kannalta erittäin tärkeän (luo) alueen reunalla ja purolla on kasvistollisesti arvokkaita alueita. Pellaksenojan varrella esiintyy muun muassa silmällä pidettävää vankkasaraa. Asuinkortteleiden kohdalla puro on omakotitalotonttien ja kevyenliikenteen reitin välissä. Luhtikulman kohdalla Pellaksenoja alittaa Luhtitien ja virtaa länteen Luhtitien eteläpuolella.

Kaavamuutosalue kuuluu Pellaksen-/Varistonojan valuma-alueeseen. Pellaksenojan kautta vedet päätyvät Varistonojaan. Varistonoja virtaa pohjoiseen päätyen Askistossa Pikkujärveen ja siitä

edelleen Hämeenkylässä Pitkäjärveen, joka sijaitsee suurimmaksi osaksi Espoon puolella. Pitkäjärvestä vedet virtaavat lounaan suuntaan purkautuen lopulta Espoon Kurttilassa mereen.

Kaava-alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Luhtitien jatkeen alueella maanpinta on melko tasainen sijaiten noin tasovälillä +28…+29. Korkeimmillaan maanpinta on kaava-alueen itäosassa. Luhtitien jatkeen alueella on tehty paino- ja siipikairauksia 1960- ja 1970-luvuilla sekä myöhemmin Pellaksenojan siirtoa sekä kaavaa varten paino- ja siipikairauksia sekä näytteenottoja vuosina 2017-2019.

Kairausten perusteella suunnitellun Luhtien jatkon ja ojan siirron alueella pohjamaa on pääasiassa vaihtelevan paksuista savea. Savialueen paksuus vaihtelee noin välillä 3–10 m ollen ohuimmillaan alueen itäosassa ja paksuimmillaan Pellaksentien – Pellaksenpolun välissä ulkoiluväylän ja palstaviljelyn alueella.

Savialueella kuivakuorisavikerroksen paksuus on tyypillisesti noin 1 m. Savikerroksen alapuolella kairausten perusteella maalaji on pääasiassa silttiä tai hiekkaa ennen pohjamoreenia. Pohjaveden paine voi olla savikon alavimmalla alueella lähellä nykyistä maanpintaa.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Rakennukset suositellaan perustettavaksi paaluttamalla. Maapohjan vakavuus Pellaksenojan suuntaan on huomioitava suunniteltaessa rakentamista tai täyttöjä ojan lähelle. Rakentamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin. Savikerroksessa ei esiinny merkittävää pohjaveden virtausta, matalilla kaivannoilla ei ole vaikutusta alueen pohjaveden tasoon. Pohjaveden hallinta tulee huomioida syviä kaivantoja tehtäessä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Vapaalassa oli asukkaita noin 4000 ja Varistossa noin 2400 vuonna 2018. Vapaalassa väestömäärä on hienoisesti kasvanut ja Varistossa vähentynyt 2000-luvulla. Kehityksen ennakoidaan jatkuvan samankaltaisena vuoteen 2025. Kaupungin osat ovat pientalovaltaisia. Kaupunginosissa asuu keskimääräistä enemmän perheellisiä kuin Vantaalla yleensä. Perheen keskikoko on Vapaalassa 2,8 henkilöä, mikä on Vantaan keskiarvo ja Varistossa 2,7 hlöä.

Palvelut ja työpaikat

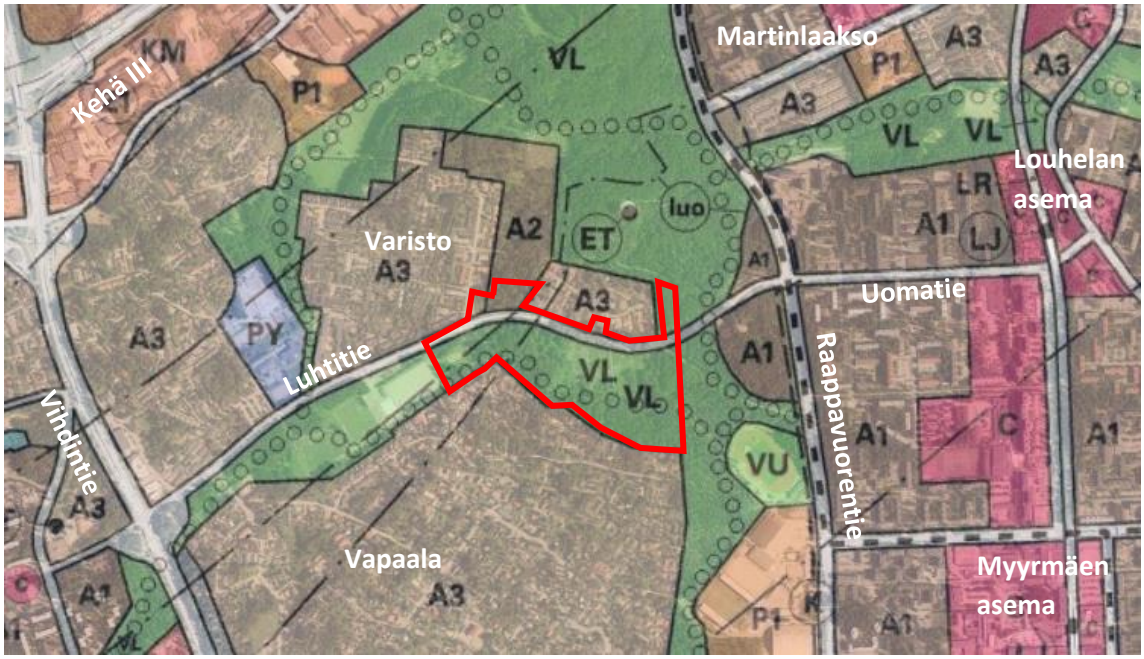
Myyrmäki on läntisen Vantaan aluekeskus, josta löytyy paljon julkisia ja kaupallisia palveluita. Kaupunginosassa on erinomaiset vapaa-ajan palvelut sekä Länsi-Vantaan koulutuspalveluiden keskus. Martinlaaksossa on lisäksi julkisia ja kaupallisia palveluita sekä Martinus-kultturitalo. Suunnittelualueelta on noin 1,7 km Martinlaakson ja Myyrmäen keskustoihin kevyen liikenteen väyliä pitkin. Hämeenkylän koulu sijaitsee Luhtitien varressa 700 m päässä.

Lisäksi suunnittelualeen vieressä sijaistee Vapaalan urheilupuisto ja 700 m päässä Myyrmäen urheilupuisto, jossa on mm. jää- ja palloiluhallit sekä yleisurheilukenttä. Alue sijoittuu hyvien virkistys- ja latureittien varteen. Suunnittelualueella sijaitsee koirapuisto ja palstaviljelyalue, jonka viereen tullaan siirtämään Raappavuorenpuiston matonpesupaikka.

Vapaalan kaupunginosassa oli noin 1400 työpaikkaa ja Varistossa noin 2300 vuonna 2016. Työpaikkojen määrä on jonkin verran kasvanut Vapaalassa ja pysynyt samana Varistossa viimeisen kymmenen vuoden aikana. Vapaalassa työpaikkoja on etenkin rakentamisen toimialalla ja Varistossa suurin osa työpaikoista on tukku- ja vähittäiskauppassa.

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue, joka sijoittuu Yleiskaava 2007 täydennysrakentamisalueelle laajentaa Myyrmäen keskustaa Raappavuorentien länsipuolelle. Suunnittelualueen eteläpuolelle suunnitellaan myös uusia asuinkortteleita sekä päiväkotia. Luhtitien jatkaminen Raappavuorentien ja Uomatien risteykseen tulee liikenteellisesti yhdistämään Lounais-Vantaan vahvemmin Myyrmäen keskustaan.



Vantaan yleiskaava 2007 ja ilmakuva (Vantaan kaupunki 2017). Suunnittelualue (punaisella) sijoittuu Luhtitien jatkeen molemmille puolille pääosin yleiskaavan täydennysrakentamisalueelle (A2), tieliikenne- ja lähivirkistysalueelle (VL).

Rakennettu kulttuuriympäristö ja kaupunkikuva

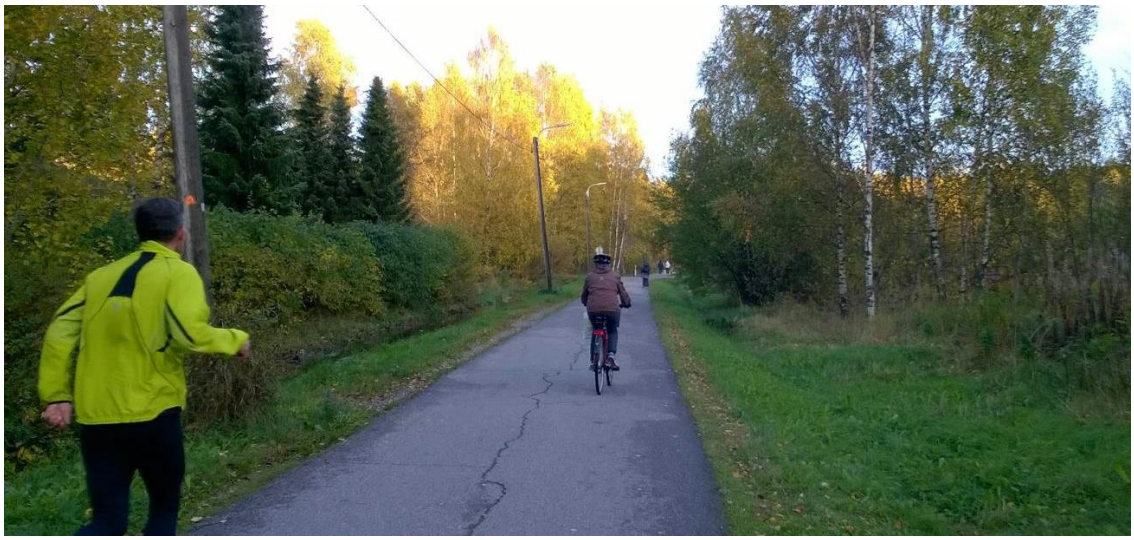
Alue on ollut alun perin Hämeenkylän yhteistä niittyä (1691 waristå Engen, waristo Nijtu), jossa kaikilla kylän kantataloilla on ollut oma heinälatonsa. Suunnittelualue rajoittuu pientaloalueisiin, jotka on pääosin rakennettu 1970-luvulla (Varisto), 1980-luvulla (Vapaalan pohjoisreuna) sekä 1990-luvulla (Pellas), ja jotka ovat sen jälkeen täydentyneet uudemmilla rakennuksilla. Suunnittelualueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueella ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Virkistys

Raappavuorenpuiston ja Vapaalanmetsän viheralueet sekä Vapaalan ja Myyrmäen urheilupuistot tarjoavat upeat lähivirkistyspuitteet. Metsässä on tiheä polkuverkosto ja alueella on valaistuja virkistys- ja latureittejä, minkä vuoksi alue on suosittua ulkoilualuetta. Alueella on myös viljelypalstoja ja koira-aitaus. Suunnittelualueen eteläosassa on maakuntakaavan viheryhteys.

Liikenne

Kaava-alue sijoittuu Luhtitien/Orsipolun liittymän ja Myyrmäen kaupungin osan välille. Nykyisin Luhtitie on Vihdintien ja Pellaksentien välillä kulkeva paikallinen kokoojakatu. Kadun keskiarkivuorokausiliikenne vuonna 2016 oli 4030 m.ajon/vrk. Katu on nykyisin ainoa ajoyhteys Pellakseen ja osalle Variston eteläisistä asuinalueista.



Luhtitien jatkeena on vilkas ulkoilutie, Timo Kallaluoto, 4.10.2017.

Kevyt liikenne

Luhtitien pohjoispuolella on kevyenliikenteen väylä Ulkoniitynkujan liittymän ja Uomatien välillä. Kadun eteläpuolella kevyenliikenteen väylä kulkee Avaintien liittymästä länteen. Pellaksen ja Vapaalan välillä kulkee alueita yhdistävät kevyen liikenteen väylät, Pellaksenpolku ja Orsipolulta lähtevä reitti. Raappavuorenpuiston ja Vapaalanmetsän alueilla on myös virkistysreittejä.

Luhtitien yleiskaavalinjauksen kohdalla Vihdintien ja Uomatien välillä kulkee pääpyörätie. Kaava-alueella on hiihtolatu.

Joukkoliikenne

Luhtitiellä on nykyisin Avaintien kohdalla bussien kääntöpaikka/päätepysäkki, jota käyttää kaksi Luhtitietä pitkin kulkevaa linjaa. Linja 332 kulkee Askisto - Helsinki ja linja 571 Avaintieltä Myyrmäen ja Pakkalan kautta Tikkurilaan. Lisäksi Luhtitien länsipäässä kulkee yksi linja Linnaisten, Myyrmäen, Martinlaakson ja Askiston välillä sekä toinen Länsi-Vantaan lähibusseista.

Kaava-alueelta Louhelan juna-asemalle on noin 1,3 kilometriä.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Kaava-alueen lähimmät yleiset vesijohdot sijaitsevat Pellaksentiellä ja -polulla (110 M 1994) sekä Vapaalanmetsässä (110 M 1994). Lisäksi kaava-alueen länsiosassa Luhti-/Pellaksentiellä sijaitsee runkovesijohto (500 V 1975) ja Avaintiellä vesijohto (160 M 1993).

Kaavoitettava alue kuuluu Myyrmäen painepiiriin. Painepiirin vesisäiliöinä toimii Myyrmäen ylävesisäiliö, jonka tilavuus on 4 500 m^3. Vesi syötetään Myyrmäen painepiiriin etelästä Helsingistä Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Kaivokselan ja Myyrmäen paineenkorotuspumppaamoiden kautta. Alueen painetasot vaihtelevat välillä +82 m… +95 m. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Kaava-alueen lähimmät yleiset jätevesiviemärit sijaitsevat Pellaksentiellä- ja polulla (200 M 1994), Vapaalanmetsässä (runkojätevesiviemäri 1000 B 1968) sekä Avain- ja Luhtitiellä (200 M 1993).

Kaava-alueen jätevedet johdetaan Vapaalan jätevedenpumppaamolle. Vapaalasta jätevedet johdetaan runkoviemärissä Vihdintien alitse Hämeenkylään ja sieltä Hämevaaraan. Hämevaarassa

runkoviemäri liittyy Espoon viemäriverkostoon, jossa jätevedet ohjataan Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

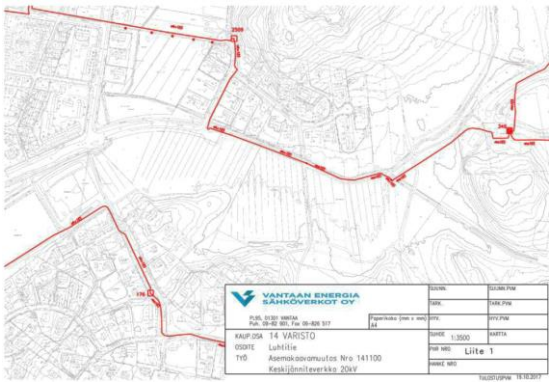
Hulevesijärjestelmä

Kaava-alueen lähimmät yleiset hulevesiviemärit sijaitsevat Pellaksentiellä/-polulla (300 B 1994) sekä kaava-alueen länsiosassa Luhtitiellä (300 B 1975) ja Aitanporras-nimisellä kadulla (600 B 1975).

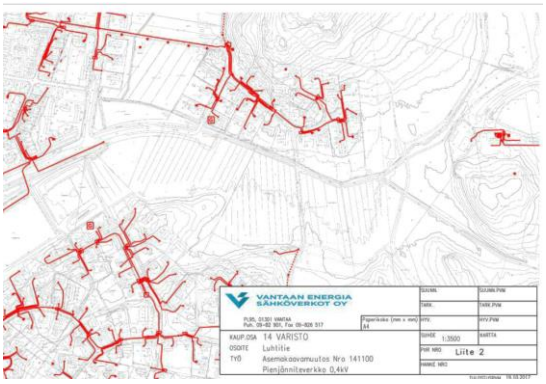
Kaavoitettavan alueen hulevedet johdetaan ojissa ja hulevesiviemäreissä Pellaksenojaan. Nykytilanteessa osa Pellaksentien- ja polun kiinteistöistä johtaa kuivatusvedet Pellaksentien tai Pellaksenpolun hulevesiviemäreihin, jotka purkavat Pellaksenojaan. Osa kiinteistöistä johtaa kuivatusvetensä ilman viemäröintiä suoraan Pellaksenojaan. Pellaksenojan kautta vedet päätyvät Varistonojaan.

Kaukolämpö
Kaukolämpöverkko ei ulotu suunnittelualueelle, mutta aivan sen viereen Varistoon Avaintielle.

Sähköverkko
Vantaan Energialle kuuluvia keskijännitemaakaapeleita on Luhtitien varressa. Alue voidaan liittää sähköverkkoon Luhtitien kautta.



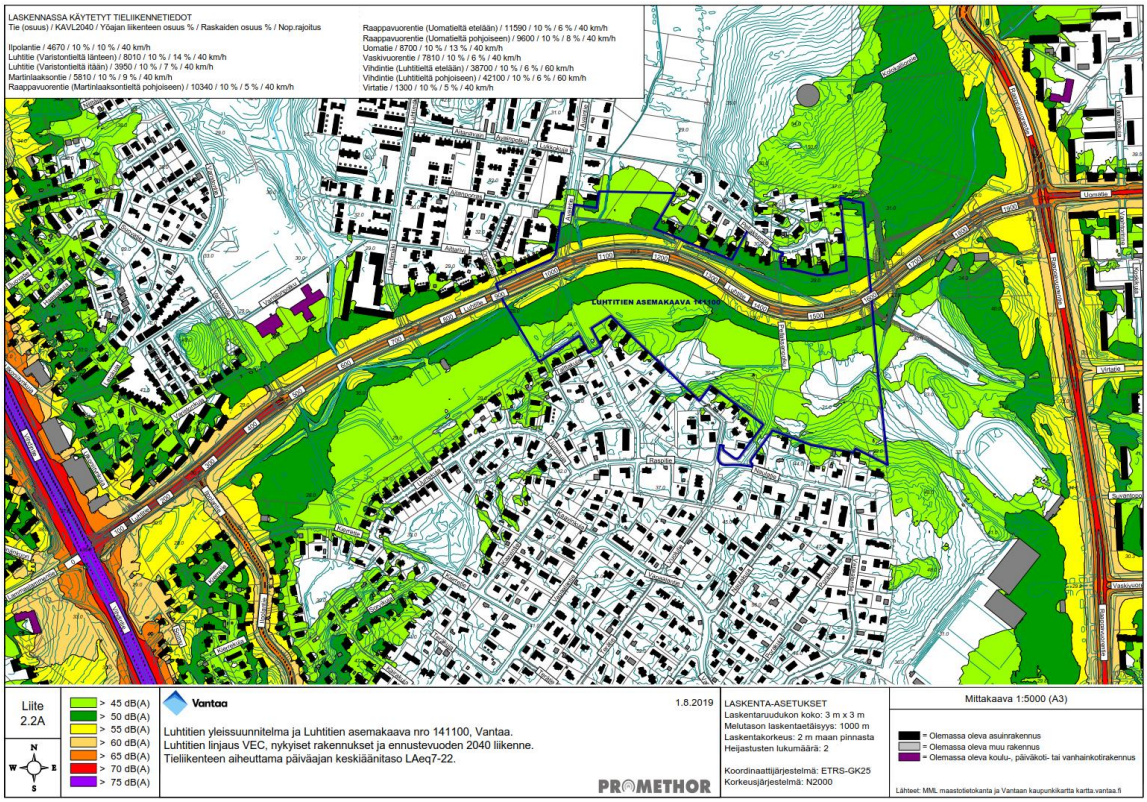
Keskijänniteverkon kartta



Pienjänniteverkon kartta

Ympäristöhäiriöt

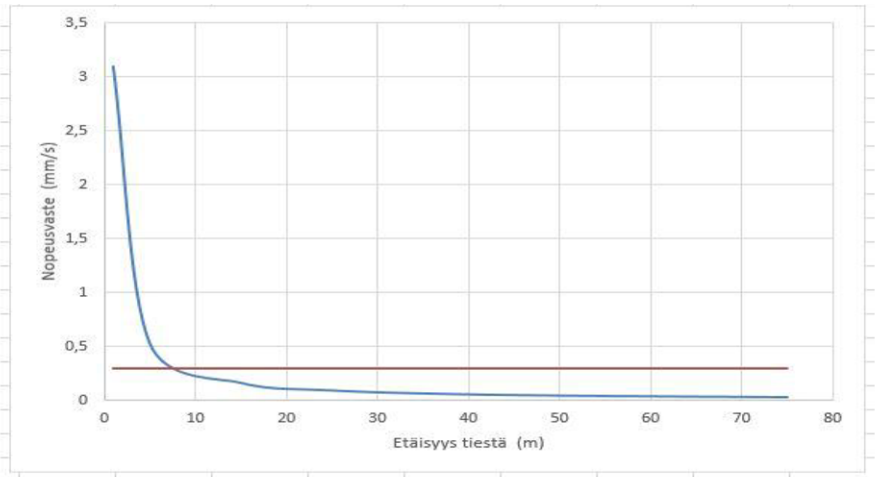
Kaava-alueella on tieliikennemelua sekä liikenteen aiheuttamia pienhiukkasia vain Luhtitien nykyisen linjauksen varrella. Kaava-alueen lentomelutaso Lden 50-55 dB ei rajoita asunto- ja palvelurakentamista. Koska lentomelun ennakoidaan kasvavan, lentomelun osalta kaava-alueella sovelletaan yleiskaavaluonnoksessa esitettyä lentokoneiden laskeutumisvyöhykkeen ääneneristävyysvaatimuksia. Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.



Luhtitien tieliikennemelu (päiväajan keskiäänitaso LAeq 7-22) ennustevuoden 2040 liikenteellä yleissuunnitelman C- linjausvaihtoehdolla ja nykyisillä rakennuksilla, Promethor 1.8.2019.

Tärinä

Uuden kadun liikenteestä voi välittyä maaperään tärinää. Tärinän vaikutusalue on arvioitu tärinälähteestä liikenteen nopeuden ollessa 40 km/h. VTT:n suosittelema tärinän heilahdusnopeuden raja-arvon v=0,3 mm/s (suositus uusien väylien suunnittelussa) arvioidaan alittuvan alle 10 m etäisyydellä tärinälähteestä, sekä raja-arvon v=0,15 mm/s (suhteellisen hyvät oliosuhteet, ihmiset voivat havaita värähtelyt, mutta ne eivät ole häiritseviä) noin 10-20 m etäisyydellä tärinälähteestä (Raportti WSP Finland Oy, 18.6.2018).



Kuva 4. Arviointiperiaatteen (kaava 1) mukainen exponentiaalinen vaste (pystysuunta), ruskea linja edustaa viitearvoa v = 0.3 mm/s (VTT, 2004), uusi asfalttipintainen tie.

Luhtitie, asfalttipintaisen tien vaikutus tärinään, raportti WSP Finland Oy, 18.6.2018

Tärinälaskennan perusteella ei ensisijaisesti esitetä käytettäväksi hidastinkoroketta, vaikka näin voimistettaisiin ylinopeuksien rajoittamista. Tärinän vaimennusratkaisuja ei ole tutkittu.

2.1.4 Maanomistus

Alueen omistaa pääosin Vantaan kaupunki.
Kiinteistö 405-4-425 (73 m^2) on yksityisessä omistuksessa.
Kiinteistön 405-4-432 (5497 m^2) omistaa yksityinen kuolinpesä.
Kiinteistön 405-4-428, (3643 m^2), omistaa As Oy Vantaan Pellaskulma.

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 erityisesti, sillä kaavamuutoksella vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.

Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Maakuntakaava



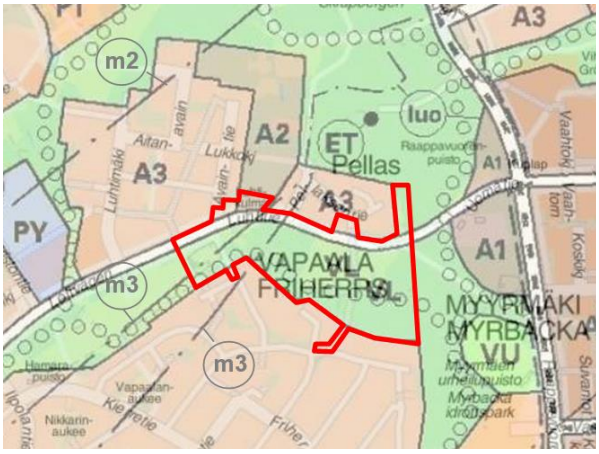
Maakuntakaavassa (*Voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmä 2017*) suunnittelualue on taajamatoimintojen alueella. Viheryhteystarve on merkitty leveällä vihreällä katkoviivalla ja sijoittuu suunnittelualueelle etelä- ja itäreunaan. Kaavahanke (punainen ympyrä) on maakuntakaavan mukainen.

Uusimaa-kaava 2050 ehdotus



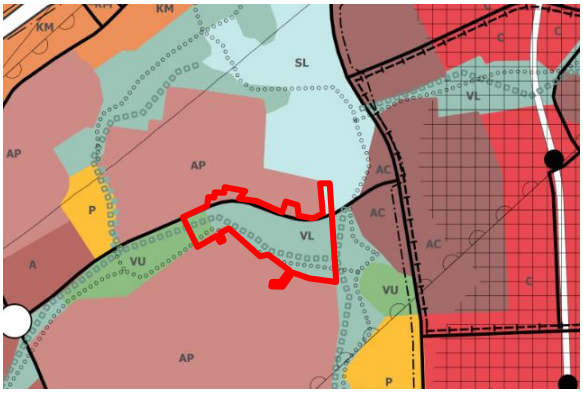
Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksessa (*lausunnoilla 21.3.–24.5.2019*) suunnittelualue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä. Viheryhteystarve on merkitty leveällä vihreällä katkoviivalla ja nuolilla. Suojelualue sijoittuu kaava-alueen itäpuolelle Raappavuorenmetsään. Kaavahanke (punainen ympyrä) on uusimaa-kaavan 2050 mukainen.

Yleiskaava



Yleiskaavassa (Kv 17.12.2007) alue on lähivirkistysaluetta (VL), jolle on merkitty ulkoilureitti, ja josta osa on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta sekä matalaa ja tiivistä asuntoaluetta (A2) ja pientaloaluetta (A3). Yleiskaavassa on osoitettu myös uusi katuyhteys Luhtitieltä Uomatielle. Yleiskaavassa on otettu huomioon viheryhteystarpeet.

Yleiskaavaluonnos 2020



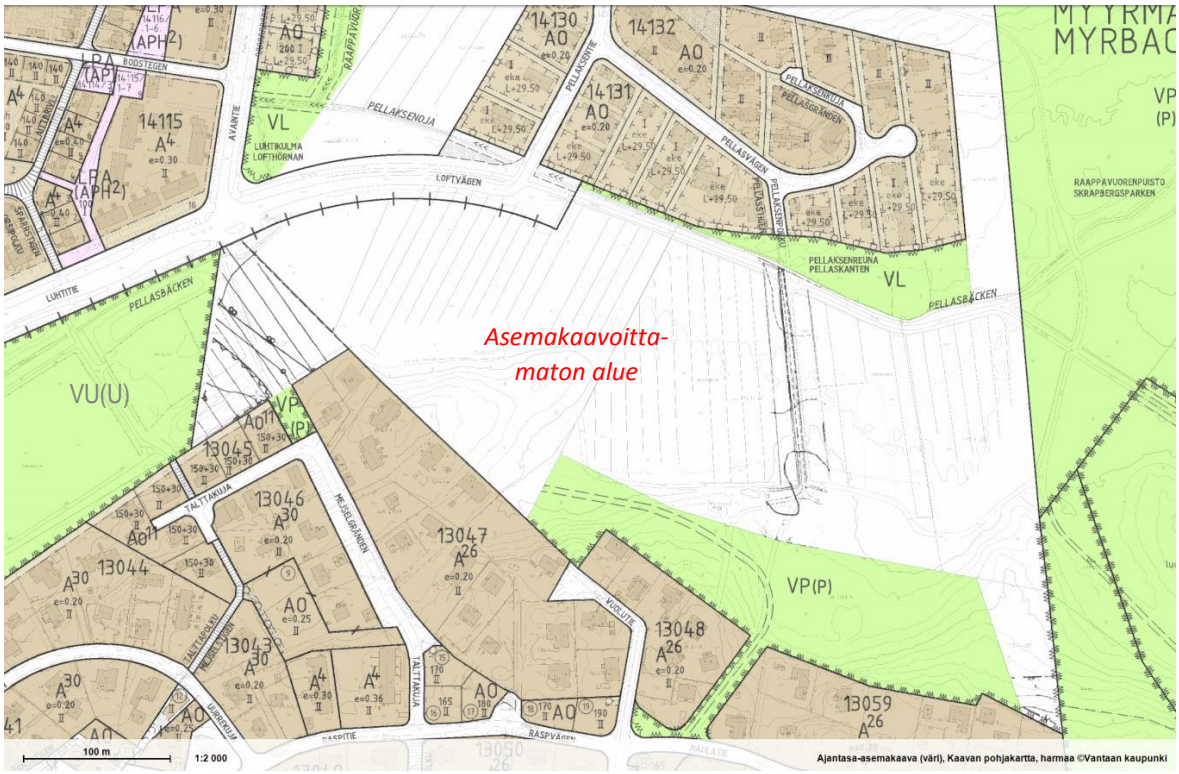
Yleiskaavaluonnoksessa 2020 (*nähtävillä 18.2.-29.3.2019*) alue on pientalovaltaista asuntoaluetta (AP), lähivirkistysaluetta (VL) ja urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta (VU) sekä luonnonsuojelualuetta (SL). Yleiskaavassa on osoitettu Luhtitien katuyhteys Uomatielle tärkeänä paikallista liikennettä palvelevana väylänä, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus. Pientalovaltaiselle asuntoalueelle saa sijoittaa erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettava luonnonsuojelualueen rajaus tarkentuu erillisellä suojelupäätöksellä. Raappavuorenmetsän lähivirkistysalueelle on merkitty virkistysalueyhteys ja ekologinen runkoyhteys. Suunnittelualue sijoittuu lentokoneiden laskeutumisvyöhykkeelle, jolla melu on huomioitava rakentamisessa.

Asemakaava

Voimassa olevat asemakaavat

Alueella on voimassa osia seuraavista asemakaavoista:

- Asemakaava 000842, Varisto/ Luhtitien katualue, Kh 12.6.1989
- Asemakaava 130200, Vapaala, SM 16.5.1980, osa Vapaalanmetsää
- Asemakaava 130300, Vapaala 2, SM 19.2.1981, puisto Talttakujan mutkassa
- Asemakaava 140100, Varisto, SM 8.7.1976, osa koirapuistoa
- Asemakaava 140200, Varisto 2, SM 8.7.1976, osa Avaintietä
- Asemakaava 140400, Varisto 4A, Kh 14.5.1990, Luhtitie ja Pellaksen eteläosa
- Asemakaava 140700, Varisto 4B, KV 14.12.1992, Luhtikulma
- Rakennuskaava 001629rk, Lääninhallitus 6.4.1954, Pellaksenpolun kohdalla ja korttelin 13059 koillispuolella
- Rakennuskaava 001631rk, Lääninhallitus 27.9.1957, koirapuiston kohdalla



Ote ajantasa-asemakaavasta, ei mittakaavassa. Alue on osin asemakaavoittamaton.

A4, A26, A30	Asuntorakennusten korttelialue.
A11	Omakotirakennusten ja muiden enintään kaksikerroksisten asuinrakennusten korttelialue.
AO	Erillispientalojen korttelialue.

VL	Lähivirkistysalue.
VP(P)	Puistoalue.
VU(U)	Urheilualue.
	Katualue.
14131	Korttelin numero.



Vanha rakennuskaava (1954 ja 1957). Kaavamerkinnät ovat epäselviä.

Vanha rakennuskaava

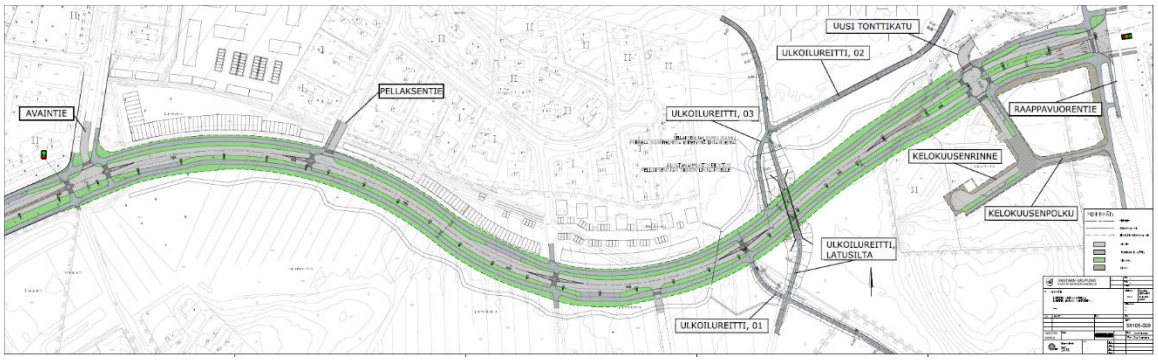
Alueella on osittain voimassa kolme vanhan Friherrs – Jussas rakennuskaavan palasta (punaisella rajatut alueet). Alueiden käyttötarkoitukset ovat kaavakartalla epäselviä. Rakennuskaavateiden ylläpito on kuulunut maanomistajille. Tiheä viivoitus näyttää merkitsevän, että rakennuskaava on näiltä osin kumottu uudemman asemakaavan myötä.

Rakennuskaavoista tuli asemakaavoja, kun maankäyttö- ja rakennuslaki tuli voimaan 1.1.2000. Asemakaavamuutos selkeyttää alueiden käyttötarkoitukset.

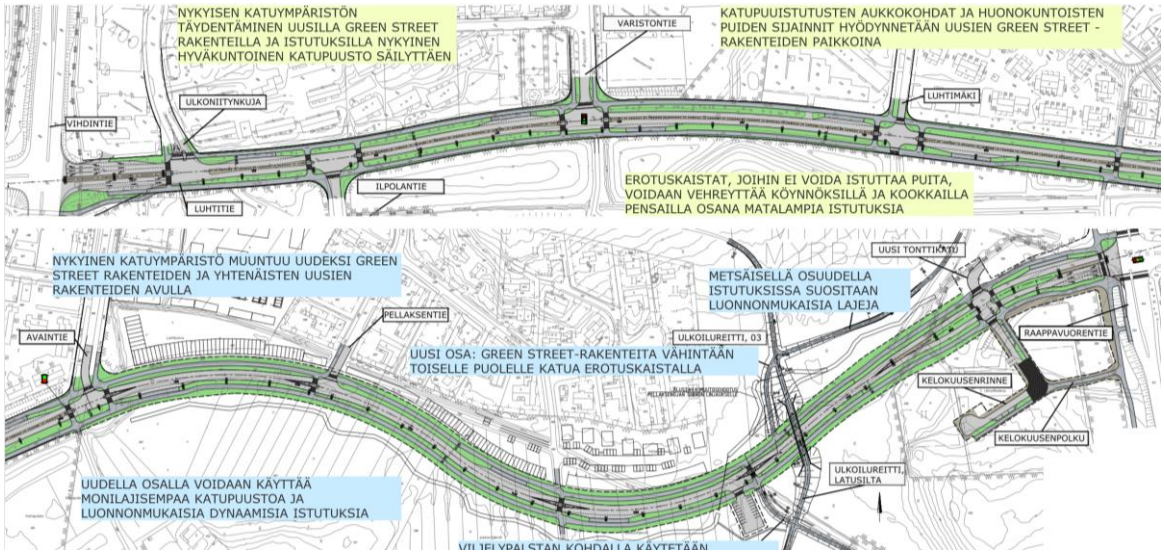
Muut suunnitelmat

Luhtitien yleissuunnitelma

Luhtitien yleissuunnitelmassa, Ramboll, 24.5.2019 on selvitetty Luhtitien katualueen tilavaraukset ja pituusleikkaukset tulevaisuuden mahdolliset tarpeet huomioiden linjausvaihtoehdoille A ja C. Lisäksi työssä selvitettiin kunnallisteknistä verkostoa, hulevesiä, katujen ja kortteleiden esirakentamista ja kustannusvaikutuksia. Yleissuunnitelma tehtiin Luhtitien koko katuosuudelle välillä Vihdintie-Raappavuorentie. Nykyistä osuutta muutetaan siten, että katumiljöö muuttuu katumaiseksi, ajonopeuksia hillitseväksi ja turvallisemmaksi. Ajokaistat kapenevat ja ne erotetaan toisistaan keskikaistalla, suojateiden kohdalla keskisaarekkeita levennetään, koulun kohdalle Varistontien risteykseen ja Avaintien risteykseen esitetään liikennevaloja, katualueen istutuksia monipuolistetaan ja kuivatusta parannetaan viivytyspainantein. Toteutettavaksi vaihtoehdoksi valittiin vaihtoehto C (kts. alla olevat kuvat).



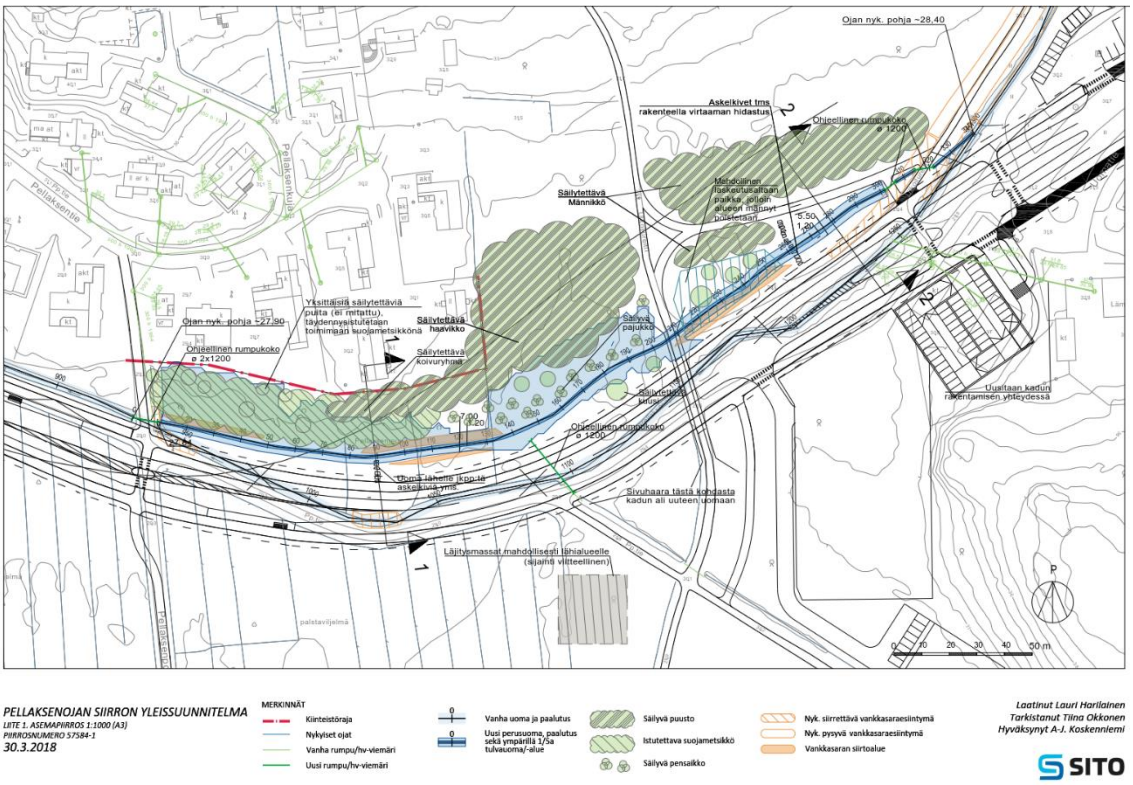
Kuva Luhtien yleissuunnitelmasta, vaihtoehto C, Ramboll 2019



Kuva Luhtien yleissuunnitelmassa esitetyistä katuvihreäideoista, vaihtoehto C, Ramboll 2019. Ylempi kuva on Luhtitien nykyisestä, läntisestä osuudesta, joka ei kuule kaava-alueeseen.

Pellaksenojan siirtosuunnitelma

Luhtitien rakentamisen yhteydessä Pellaksenojaa joudutaan siirtämään. Pellaksenojan siirrosta on laadittu yleissuunnitelma (pvm. 30.3.2018) noin 350 metrin matkalta. Nyt esitetyssä kaavaratkaisussa Pellaksenoja siirretään Luhtitien eteläpuolelle, jolloin puroa siirretään noin 830 metrin matkalta ja siirrosta laaditaan vastaava yleissuunnitelma. Pellaksenojan siirtosuunnitelma hyväksytetään ELY-keskuksella.



Pellaksenojan siirron yleissuunnitelma, Sito, 30.3.2019.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

- Asemakaava on otettu työohjelmaan 2009 ja se on sisältynyt kaupunkisuunnittelun suunnitteluohjelmiin 2009-2019.
- Kaavoitus tuli vireille 18.9.2009. Asukastilaisuus järjestettiin paikalla 8.10.2009.
- Mielipiteet pyydettiin 26.10.2009 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 22 kappaletta. Nähtävillä olon jälkeen saatiin 9 mielipidettä.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta palautti 10.6.2013 asian uudelleen valmisteltavaksi.
- Toinen osallistuminen oli 8.11.2017. Asukastilaisuus järjestettiin 7.11.2017 ja 29.11.2017.
- Mielipiteet pyydettiin 13.12.2017 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 26 kappaletta.
- Asunto Oy Vantaan Pellaskulma (Pellaksentie 9) haki omistamansa maan liittämistä tonttiin 27.12.2017. Asiassa järjestettiin erillinen kuuleminen 3.1.2018 ja mielipiteet pyydettiin 24.1.2018 mennessä. Mielipiteitä saatiin 1 kappale.

- Kiinteistöt ja asuminen haki asuinrakentamisen sijoittamista Luhtitien pohjoispuolelle 18.3.2019.
- Neljäs osallistuminen järjestettiin 19.3.2019. Mielipiteet pyydettiin 18.4.2019 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 32 kappaletta. Asukastilaisuus järjestettiin 27.3.2019 Kilterin koulussa.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- Kaavamuutoksen hakijat
- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, ELY
- Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, Vantaan Energia, Gasum
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

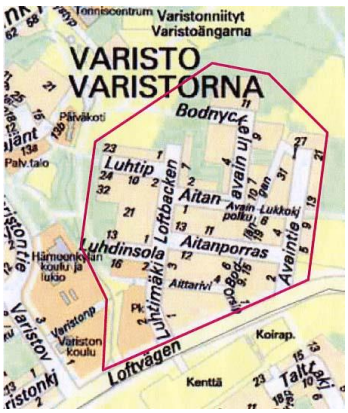
Asemakaavan alkamisesta on tiedotettu Vantaan Sanomissa tai asukaslehdessä, Vantaan kaupungin verkkosivuilla sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Asemakaavaa ja asemakaavan muutosta koskien on suoritettu neljä osallistumista.

Tässä selostuksessa on kuvattu kootusti asemakaavaan tulleet mielipiteet. ***Mielipiteet ovat kokonaisuudessaan luettavissa erillisestä liitteestä.***

Variston asukastutkimus 2007, kysely Luhtitien tarpeellisuudesta

Luhtitien tarpeellisuudesta on esitetty varistolaisille kysymyksiä asukastutkimuksen yhteydessä (Ahlgren-Leinvuo & Henriksson 2007).

Asukaskysely lähetettiin vuoden 2007 maaliskuussa jokaiseen kohdealueen asuntokuntaan. Käytännössä kyselyn sai vastatakseen 547 kohdealueella asuvaa 18 vuotta täyttänyttä henkilöä, jotka oli valittu asuntokuntansa edustajaksi satunnaisesti. Vastauskadon pienentämiseksi tehtiin yksi muistutuskierros. Suomen- ja ruotsinkielisille oli omat lomakkeensa. Vastauksia palautui kaikkiaan 302, joten kyselyn vastausprosentiksi tuli 55. (s. 7)



Asukaskyselyn kohdealue.

”Luhtitiellä yhteys Myyrmäkeen” vs. ”Ei läpiajoliikennettä Myyrmäkeen”

Melkein joka viidennellä (36 vastaajaa) kysymykseen vastanneella oli mielipide suunnitellusta ajoyhteydestä Varistosta Myyrmäkeen. 21 vastaajaa toivoi, että Luhtitietä pitkin pääsisi tulevaisuudessa autolla Myyrmäkeen. Osa näki ajoyhteyden parantavan Variston palveluita *”Ajoyhteys Luhtitieltä Myyrmäkeen parantaa huomattavasti palveluja...”,”..jotta voisi paremmin asioida ja pääsisi helpommin juna-asemalle”*. Toiset näkivät ajotien ajansäästön ja käytännöllisyyden näkökulmasta: *”Kun menee Myyrmäkeen on kierrettävä melkein puoli maailmaa – se on kohtuutonta”*. Luhtitien jatke nähtiin myös ratkaisuna parempiin joukkoliikenneyhteyksiin:

”Julkinen liikenne ts. autotie Myyrmäkeen, tästä varistolaisten palvelujen saatavuus paranee – lyhyempi matka – vähemmän pakokaasuja”. (s. 25)

15 vastaajaa puolestaan vastusti tiehanketta. Vastustajat pelkäsivät liikenteen määrän kasvua ja siitä aiheutuvaa melua ja turvattomuutta. ”Luhtitietä ei saa puhkaista Myyrmäkeen (turvattomuus, melu liikennesaaste) tai ainakin toivomme alikulkutunneleita ja liikennevaloja sekä hidasteita”, ”...päästään jo rakennettua tietä myöten, aiheuttaa melua esim. Pellaksessa”. Osa puolestaan pelkäsi alueen luonteen ja viheralueiden puolesta: ”Luhtitien jatko tulisi jättää rakentamatta ettei viheralue silpoutuisi”, ”Ylläpitää alueen luonne siten ettei alueen läpi pääse jatkossakaan autoilemaan”. (s. 25)

Puolet liikennettä kommentoineista valitti nimenomaan Luhtitiellä ajettavista ylinopeuksista ja ilmaisi huolensa pienten koululaisten turvallisuudesta. (s. 26)

1. osallistuminen ja vuorovaikutus 18.9.-26.10.2009

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma käsiteltiin Länsi-Vantaan aluetiimissä 8.9.2009. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivättiin ja postitettiin osallisille 18.9.2009. Mielipiteet ja tavoitteet kaavoitukselle pyydettiin 26.10.2009 mennessä.



Asemakaava-alueen rajaus osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 18.9.2009.

Vireille tulosta ilmoitettiin Vantaan Sanomissa sekä kirjeellä tai sähköpostilla maanomistajille, naapureille ja viranomaisille sekä kaavoituskatsauksessa 6.-7.3.2010 Vantaa suunnittelee ja rakentaa -julkaisussa, joka jaettiin Vantaalla joka kotiin. Kaavan nimenä oli 141100 Varisto 11.

Kaavatilaisuus Luhtitien päässä 8.10.2009, kooste paikalla olleiden mielipiteistä (läsnä oli kaavoitusinsinööri Mikko Järvi ja 15 osallista):

- Tielle ei ole tarvetta, eikä sitä tule linjata asuintonttien viereen
- Alueella asuu liito-oravia
- Virkistysalue pirstoutuu ja saavutettavuus huononee
- Kosteikkoalueella uhanalaisia lajeja
- Alueella savipohjaa, turhan kallista rakentaa
- Osa rakennuksista paaluperusteisia, pohjavesitaso turvattava
- Pientaloaluetta, lapsiperheitä, kouluja; turvallisuusasioiden hoito?
- Miten melua torjutaan?

- Mielipiteitä ei otettu huomioon yleiskaavan yhteydessä, jolloin sanottiin asian tarkentuvan asemakaavavaiheessa. Miten mielipiteiden huomioonotto näkyy?
- Kaavoituksen edetessä tulee suunnitelmia esitellä yleisötilaisuuksissa
- Henkilöautojen läpiajoa ei tulisi sallia
- Myös Luhtitien alkupään melu- ja turvallisuusasiat tulisi käsitellä tässä yhteydessä, koska tulisivat muuttumaan huomattavasti jos loppuosuus rakennetaan
- Eläimille tulisi turvata tien ylitys, samoin ihmisille
- Palstaviljelijöille on luvattu alueen säilyminen, miten se on mahdollista?
- Ovatko palstaviljelijät otettu huomioon osallistumisessa?
- Asukas halusi pien-/rivitaloja tilalle 405-4-432 virkistysalueelle A3-alueen viereen

Ensimmäisen osallistumisen mielipiteet:
Kaikkiaan mielipiteitä saatiin 31 kappaletta, joista 9 tuli nähtävilläolon jälkeen.

Asukkaat ovat huolissaan kadun tuottamasta läpiajoliikenteestä, liikenneturvallisuudesta, ajonopeuksista, melusta sekä tärinän ja pohjaveden tason mahdollisen muutoksen vaikutuksista Pellaksen nykyisten rakennusten perustuksiin. HSL esitti bussipysäkkejä Pellaksenpolun kohdalle. Lisäksi esitettiin, että kadun varressa ei saisi olla viljelyä.

Myyrmäen aluetoimikunta edellytti, että Luhtitie rakennetaan asuinkatutasoisena. Päätökseen liittyi kaksi eriävää mielipidettä.

Neuvottelut viranomaisten kanssa

26.10.2011 Uudenmaan ELY- keskus totesi kokouksessa, että kaavoitusta voidaan jatkaa Vantaan ympäristökeskuksen tekemän liito-orava-alueen aluerajauksen mukaisesti. MRL 66 § mukainen viranomaisneuvottelu ei ollut tarpeen.

4.10.2017 Uudenmaan ELY-keskus totesi kokouksessa, että kaavaan ei tarvita MRL 66 §:n mukaista viranomaisneuvottelua, mutta liito-oravien elinpiiriä käsitellään ELY-keskuksen kuukausikokouksessa.

15.11.2017 Uudenmaan ELY-keskus totesi kokouksessa, että kaavaratkaisu, jossa tien molemmin puolin on puurivit, ei heikennä liito-oravan elinpiiriä.

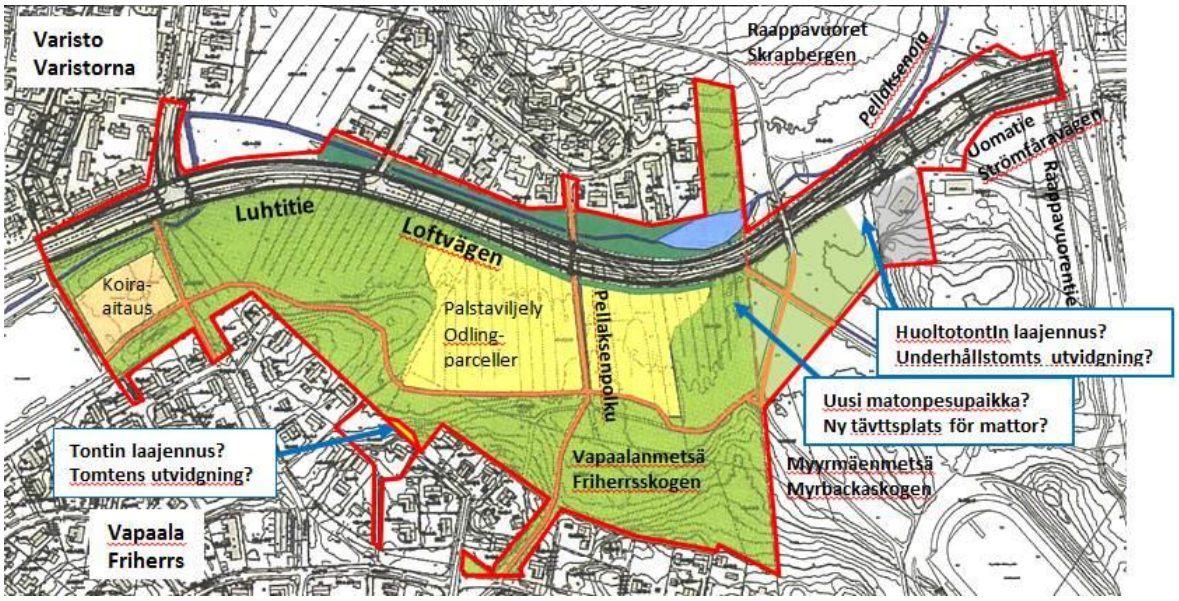
Lautakuntakäsittely

Kaupunkisuunnittelulautakunta 13.5.2013 jätti asemakaavaehdotuksen pöydälle ja 10.6.2013 palautti asian uudelleen valmisteltavaksi siten, että Luhtitie on käsiteltävä kokonaisuutena yhdessä Rajatorpantiehen saakka ulottuvan alueen asemakaavaehdotuksen (002049) kanssa. Tänä aikana tulee selvittää alueella savimaalle rakennettujen, paaluttamattomien rakennusten määrä ja Luhtitien rakentamisen vaikutukset niihin.

2. osallistuminen ja vuorovaikutus 18.10.-13.12.2017

Toinen osallistuminen järjestettiin, koska kaava-aluetta oli laajennettu ja edellisestä osallistumisesta oli kulunut kuusi vuotta.

Osallistumisessa käsiteltiin yksityisten kaavamuutoshakemus 30.11.2015, joka kohdistui ajoyhteyden järjestämiseksi osin samalle puistoalueelle. Hakemus on peruttu 3.4.2018, joten hakemusta ei käsitellä tässä enempää.



Kaava-alueen rajaus ja alustava suunnitelma osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 18.10.2017.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma käsiteltiin aloituskokouksessa 9.10.2017. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivättiin ja postitettiin osallisille 18.10.2017. Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 30.11.2017 mennessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma tarkistettiin ja postitettiin uudelleen 8.11.2017, koska ilmoitus asukaslehdestä 28.10.2017 oli jäänyt pois. Nyt mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 13.12.2017 mennessä.

Vireille tulosta ilmoitettiin kirjeellä tai sähköpostilla maanomistajille, naapureille ja viranomaisille 18.10.2017 ja 8.11.2017. Ilmoitus Vantaan asukaslehdestä 28.10.2017 oli jäänyt pois, joten kaavoituksesta ja uudesta kaavatilaisuudesta ilmoitettiin Vantaan Sanomissa 18.11.2017

Kaavatilaisuus järjestettiin Rajatorpan koulun ruokalassa 7.11.2017 klo 17.00 – 19.15, jolloin oli läsnä 34 osallista. Uusi kaavatilaisuus järjestettiin Kilterin koulun ruokalassa 29.11.2017 klo 17.00 – 18.30, jolloin läsnä oli 29 osallista.

Kaavatilaisuudessa 7.11.2017 esiin nousseet teemat: melu, läpiajoliikenne, liikenneturvallisuus, joukkoliikenne, viheryhteydet, tien siirtäminen etelämmäksi, maaperä ja tekniset asiat.

1. Lento- ja tiemelun yhdistäminen?
2. Vankkasarat voidaan siirtää. Ojan siirrolla saadaan puistomaisempi, huolellisempi ilme.
3. Miten meluselvitys vaikuttaa kaavan aikatauluun?
4. Meluselvitys, HSL:n linjat, myös sisäinen liikenne, lakkaako sisäiset linjat Vapaalasta ja Varistosta,
5. Vaatimattomampi väylä, tarvitseeko väylän olla liian sujuva, tutkitaanko vaikutukset alueen ulkopuolelle Uomatiellä ja Louhelantiellä, eräänlainen Kehä II. Miten haittoja estetään Louhelantiellä? – Laajempi selvitys on Myyrmäen kaavarunko, sen verkollinen selvitys ja koko kaupungin liikenne-ennuste vuodelle 2040. Huomioitu nopeusrajoitus Luhtitielle 40 km/h, koska muutkin kadut, joihin se liittyy ovat 40 km/h.
6. Vaatimattomampi kapeampi katu?
7. Liikenneturvallisuus? Alueella liikkuu noin 1000 lasta. Millaisia nopeuksia? Iltaisin ja öisin nopeudet kasvaa. Tarvitaan hidasteita. Hiihtoladut.
8. Viheralueiden yhdistäminen, jotta palvelee ihmisiä ja eläimiä?
9. Otetaanko vanhat mielipiteet huomioon?
10. Ojan siirto, miten lähelle tontteja?

11. Ei saanut kellaria rakentaa. Pellaksentiellä on laattaperusteisia taloja, miten voidaan nyt ojaa kaivaa? Mitään täyttömaata ei saa tuoda alueelle! Talojen alla on kovaa savea, miten nyt käy? Laitetaanko Luhtitie kannelle?.
12. Asukkaille geotekninen keskustelu.
13. Kehä II ensin. Tavoitteena, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia, nyt viheralue rikotaan. Kulkevatko runkolinjat 300 ja 400 Helsinkiin? Miten pystytään takaamaan, että ei tule läpiajoliikennettä? – Luhtitie mahdollistaa joukkoliikennettä. Liikenne alle 10 000 ajon/vrk on Vantaalla tavanomainen katu.
14. Luhtitie on suora yhteys Vihdintielle. – Kehitetään asukkaita palvelevia katuja, suunnitellaan muutakin kuin Luhtitie, koko katuverkkoa, kokonaisvaltaista suunnittelua.
15. Luhtitielle liikennemerkit ”Läpiajo kielletty, tontilleajo sallittu, ei koske busseja ja takseja
16. Kun rata tuli, luvattiin hyvä liityntäliikenne. Jos tehtäisiin syvempi mutka Vapaalaan päin.
17. Raappavuori on vapaalaisten virkistysaluetta. Entä Pellaksenpolun kohta.
18. Liikennevalot?
19. Kevyen liikenteen välylällä tulee vastaan autoja, poliisiautoja ja mopoja. Mopoille 20 km/h rajoitus.
20. Tien rakentaminen? Tarvitsee syvästabiloinnin. Onko kallis hanke?
21. Tie etelämmäksi. Jos saisi nätimmän klotoidikäyrän?
22. Toivotaan, että tie siirrettäisiin sijansa etelään päin.
23. Melu on nyt Vapaalassa ja muualla. Tie on suunniteltava niin, että ei tulisi läpiajoa Vihdintieltä Hämeenlinnanväylälle. Onko Louhelantiellä 60 km/h?
24. Myyrmäen huolto on neuvotellut 7 vuotta asuntorakentamisesta tontille. Kaupunki ei ole luotettava.
25. Viheralue pidettävä yhtenäisenä. Yksi silta ei pelasta. Loivat luiskat sillalle, että eläkeläisetkin voisivat sitä käyttää. Kadun korkeus on merkittävä melun kannalta. Maaston mukainen tasaus on hiljaisempi.
26. Läpiajoliikenne tulee lisääntymään. Uomatiellä on kouluja ym. Louhelantielle tulee lisää liikennettä. Sillasta tulee pitkä. Palaisin yhteyteen Martinlaaksontien päähän. Pienempi väylä kyllä, mutta ei pääkatua.
27. Pellaksenpolku 9:n tontin maanomistus ulottuu etelämmäksi, siellä on hedelmäpuita, voiko liittää tonttiin?

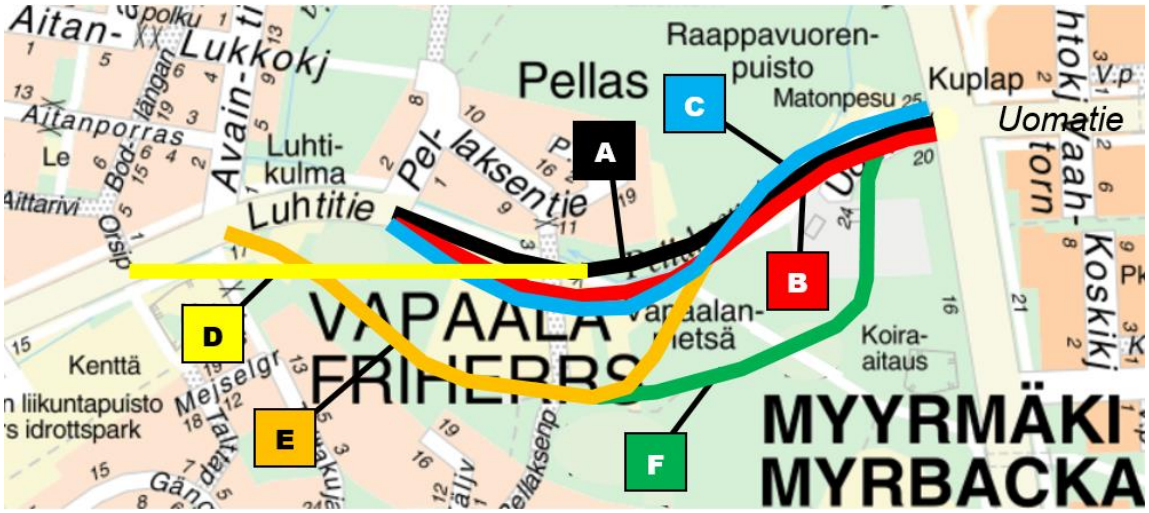
Kaavatilaisuus Kilterin koulun ruokalassa, 29.11.2017 klo 17.00 – 18.30. Läsnä oli 29 osallista ja viisi kaupungin edustajaa. Vuorovaikutusasiantuntija Pia tasanko kertoi kaavaprosessista, aluearkkitehti Timo Kallaluoto esitteli diasarjan, joka oli esitetty myös Rajatorpan koululla 7.11. Heikki Kangas kertoi geotekniikasta.

Esitettyjä kysymyksiä:

- Miten tärinä muuttuu etäisyyden funktiona?
- Onko takeita, ettei tärinää tule? Missä tärinä ei enää tunnu? 50 v. kuluttua? Paljon maksaa/ km?
- Kuivattaako patoallas maata?
- Aleneeko pohjavesi?
- Miten tien käytöstä johtuva tärinä? Rikkoontuuko.
- Miten ojan siirto vaikuttaa?
- Ojan varressa on vankkasaraa. Onnistuuko siirto?
- Kysyttiin tien tarpeesta ja tulevista liikennemääristä.

Työpajassa esitettiin vielä seuraavaa:

- Luhtitie etelämmäksi ja huoltotontin kohdalla pohjoisemmaksi, jolloin tulee S-kaari.
- Tien sijainti etelämpänä on tärkeämpi asukkaille kuin palstaviljely.
- Kiertoliittymät tai liikennevalot Varistontien ja Avaintien risteyksiin.
- Kiertoliittymä myös Raappavuorentien risteykseen.
- Lapsia kulkee kouluilta urheilukentälle (Varistontien ja Luhtimäen risteykset)
- Iso keskisaareke Pellaksenpolun kohdalle.
- Pellaksen alueen melusuojaus.



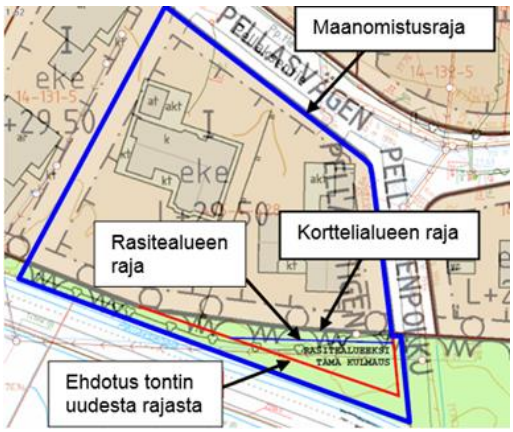
Ehdotettuja tielinjauksia: A. Yleiskaavan mukainen linjaus. B. Eteläisempi linjaus. C. Isompi S-mutka. D. Tien oikaisu Orsipolulta alkaen. E. Palstaviljelyalueen kiertävä linjaus. F. Myös Myyrmäen huoltotontin kiertävä linjaus.

Kuulutukset: Vantaan Sanomissa 7.4.2018 annettiin kuulutuksista tiedoksianto, että maankäytön ilmoitukset julkaistaan kaupungin internet-sivuilla.

Mielipiteitä saatiin 26 kappaletta, joissa esiintyivät edellä mainitut, kaavatilaisuuksissa esitetyt näkökulmat.

Erillinen (3.) osallistuminen Pellaksentie 9:n asemakaavamuutosta koskien 3.1.-24.1.2018

Asunto Oy Vantaan Pellaskulma (Pellaksentie 9) haki 27.12.2017 asemakaavamuutosta omistamansa maa-alueen liittämiseksi tonttiin. Perusteluna oli se, että alue oli piha- ja puutarhakäytössä. Kaavamuutoksella ei haettu rakennusoikeuden lisäystä.



As Oy Vantaan Pellaskulman tonttiin liitettävä maa-alue/ Vantaan kaupunki 15.12.2017

Asiassa järjestettiin erillinen kuuleminen 3.1.2018, jolloin osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin osallisille, joita olivat naapurit ja HSY, kunnan jäsenet ja ne, jotka katsoivat olevansa osallisia. Tämä asemakaavamuutos on vaikutuksiltaan vähäinen, joten ilmoittaminen internetissä oli riittävää (MRA 30 §). Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 24.1.2018 mennessä.

Mielipiteitä tuli yksi: **Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY**, 24.1.2018: Asemakaavan muutosalueella sijaitsee yleinen jakeluvesijohto ja keräilyviemäri. Näitä varten tulee asemakaavassa esittää ns. johtokuja, jonka leveys on vähintään 6 m.

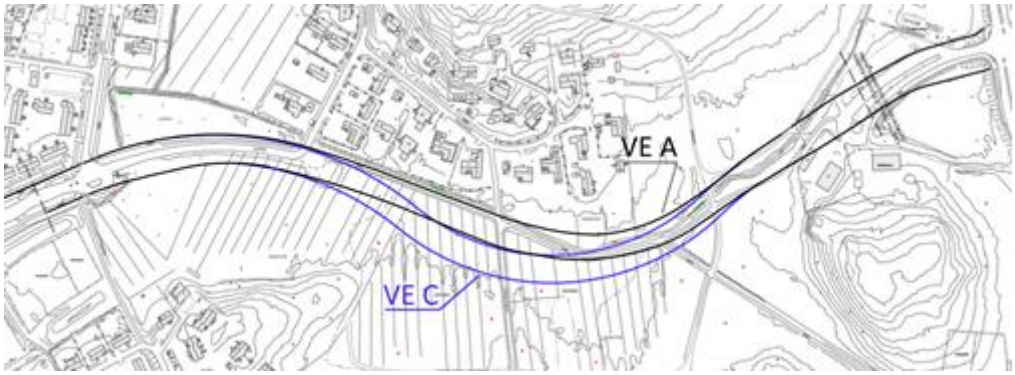
Neljäs osallistuminen 19.3.-18.4.2019

Kiinteistöt ja asuminen haki asuinrakentamisen sijoittamista Luhtitien pohjoispuolelle 18.3.2019. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkaistiin 19.3.2019 ja lähetettiin maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Asemakaava on kaupunkisuunnittelun työohjelmassa 2019 ja se on mainittu Asukaslehden kaavoituskatsauksessa maaliskuussa 2019.

Kaavatilaisuus pidettiin Kilterin koululla 27.3.2019.



Suunnittelualue punaisella rajauksella.



Asukastilaisuudessa esiteltiin Luhtitien yleissuunnitelmassa tutkittavia A- ja C-linjausvaihtoehtoa.

Asukastilaisuudessa esiteltiin myös Luhtitien yleissuunnitelmaa ja Luhtitien kadun alustavia suunnitelmia. Kaavatyöhön ja suunnitelmiin sai esittää mielipiteitä. Työpajassa esitettiin uusia kortteleita koskevia mielipiteitä:

- Vanhojen ja uusien talojen väliin pensasaita.
- Uusiin taloihin ei isoja ikkunoita pohjoiseen, sillä niistä näkyy vanhojen talojen sisään.
- Pellas on hyvää asuinaluetta, eikä sitä tule pilata kaksikerroksisilla taloilla.
- Luhtitieltä uusi katuliittymä Pellaksenpolun kohdalle.

- Nykyisille rakennuksille on tärkeää ettei pohjavesi nouse eikä laske, koska jotkut talot on rakennettu reunavahvisteiselle laatalle, eikä taloja ole paalutettu.
- Liikenteen eikä rakennusaikainen tärinä saa vaurioittaa nykyisiä rakennuksia.
- Ei sosiaalista asuintotuotantoa Pellaksentien kohdalle. Pilaa alueen.

Mielipiteitä saatiin 31 kappaletta ja ne käsittelivät edelle mainittuja asioita: Asukkaat ovat huolissaan kadun tuottamasta läpiajoliikenteestä, liikenneturvallisuudesta, ajonopeuksista, melusta sekä tärinän ja pohjaveden tason mahdollisen muutoksen vaikutuksista Pellaksen nykyisten rakennusten perustuksiin. Mielipiteissä otettiin kantaa linjausvaihtoehtoihin, ja niissä nähtiin aiemmin kritisoitu A-linjausvaihtoehto C-vaihtoehtoa parempana. Sitä perusteltiin mm. pienemmillä kadunrakennuskustannuksilla ja sillä, että kaksikerroksinen rakentaminen ei sovi alueelle.

Vastine mielipiteisiin:

Luhtitien tarve on selvitetty yleiskaavan laatimisen yhteydessä. Yleiskaavasta on päätetty kaupunginvaltuustossa ja Luhtitietä koskeva valitus on hylätty hallinto-oikeudessa. Luhtitie on HSL:n runkolinjaverkon edellytys Länsi-Vantaalla ja alentaa merkittävästi joukkoliikenteen kustannuksia.

Asemakaava on laadittu yleiskaavan pohjalta ja siinä on arvioitu tarkemmin katualueen leveys, sijainti, liittyminen ympäristöön yms.. Kaava sallii läpiajon ja se rakennetaan yleistä liikennettä varten. Yksityiskohtaiset katujärjestelyt ratkaistaan katusuunnitelmassa ja rakentamisen aikaiset toimenpiteet määritellään kadun rakentamissuunnitelmassa.

Kaavatyössä on tutkittu asukkaiden esittämät vaihtoehdot, joista kahdesta (A- ja C- linjaus) on tehty tarkemmat, yleissuunnitelma tasoiset suunnitelmat ja arvioitu kustannuksia. Molemmat linjaukset ovat yleiskaavan mukaisia. Kaavoituksesta johtuen eri kiinteistöjen arvot voivat nousta tai laskea eikä näitä arvonmuutoksia korvata maanomistajille eikä asukkaille.

Konsultti (Ramboll, 24.5.2019) on laatinut Luhtitien yleissuunnitelman välille Vihdintie – Raappavuorentie. Siinä on tarkasteltu Luhtitien olemassa olevaa osuutta ja uutta osuutta. Olemassa olevaa osuutta on suunniteltu nykyistä katumaisemmaksi ja turvallisemmaksi monilla tavoin. Ajoratojen keskelle on esitetty kivetty keskikaista, mikä tiivistää katutilaa ja hillitsee ajonopeuksia. Suojateiden kohdalle on suunniteltu nykyistä leveämmät keskisaarekkeet, jotka tekevät jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden odottamisesta turvallisempaa. Varistontien liittymään on esitetty sijoitettavaksi liikennevalot. Ne turvaavat kadun ylityksiä Variston koulun läheisyydessä ja hillitsevät ajonopeuksia. Samalla ne katkovat liikennevirtaa, mikä helpottaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kadun ylityksiä. Lisäksi Avaintien liittymään on esitetty jalankulkuvaloja, jotka osaltaan parantavat liikenneturvallisuutta. Linja-autopysäkkejä on suunnitelmissa pidennetty, jotta nykymitoituksen mukaiset bussit mahtuvat pysäkille. Näin myös mahdollistetaan linja-autoliikenteen merkittävä kehittäminen Luhtitiellä. Kadun kuivatuksessa hyödynnetään kadun viheralueita. Olemassa olevat puut pyritään säilyttämään ja huonokuntoisia puita pyritään uusimaan. Idempänä Luhtitien yli rakennetaan ulkoilureitin yhteyteen kevyen liikenteen silta.

Luhtitien uuden osuuden poikkileikkaus on olemassa olevaa tiiviimpi, koska se on tehty nykymitoituksen mukaisesti. Uudelle osuudelle on esitetty yksi pysäkki pari. Sinne on suunniteltu myös uusia keskisaarekkeellisia suojatietä. Lisäksi Pellaksenreunan itäpuolelle on suunniteltu hiihtosilta, joka toimii yhteytenä Raappavuorenpuiston ja Vapaalanmetsän ulkoilualueiden välillä.

Luhtitie mahdollistaa paremman joukkoliikenteen palvelutason. HSL:n linjastosuunnitelmassa kadulle on esitetty runkolinja sekä lisäksi myös muita bussilinjoja. Alustavasti Luhtitien jatkeen kautta ajavat linjastoluonnoksen mukaisessa linjastossa runkolinja 300 (n. 8 lähtöä / ruuhkatunti / suunta), linja 583 (3 lähtöä / ruuhkatunti / suunta) sekä linja 584 (3 lähtöä / ruuhkatunti / suunta). Suunnitellut linjat mahdollistavat mm. sujuvat vaihtoyhteydet Luhtitieltä Kehäradan varteen.

Luhtitietä käyttäisi vuorokaudessa 8 000 ajoneuvoa kadun länsiosassa ja 4 000 ajoneuvoa itäosassa, ja se vähentää liikennettä Rajatorpantieltä, Martinkyläntieltä ja Vapaalasta.

liikennelaskennoissa on huomioitu Kehä II:n jatkeesta luopuminen ja Vihdintien bulevardit yms. Luhtitien sijainti on osoitettu yleiskaavassa, mutta katu kaavoitetaan Pellaksenojan kohdalla etelämmäksi. Katu ei kulje nykyisten tonttien kautta.

Kaupunki tulee tekemään Louhelantiestä ja Uomatiestä yleissuunnitelmat, joissa kaduille suunnitellaan toimenpiteitä, jotka rauhoittavat niiden liikennettä. Raappavuorentie ja Vaskivuorentie ovat katuluokituksen mukaan pääkatuja. Liikenne pyritään ohjaamaan niitä pitkin Hämeenlinnan väylälle.

Pellaksenpolku on nykyään kevyenliikenteen väylä. Se tullaan rakentamaan ajoneuvoliikenteen kestäväksi kaduksi. Pientaloalueelle tuleva liikenteen lisäys on niin pientä, vain 39 ajoneuvoa vuorokaudessa kortteliin 14132, ettei se aiheuta meluntorjuntatarvetta eikä omaa liittymää.

Luhtitien varteen suunniteltujen asuinpientalojen työnaikainen liikenne tullaan järjestämään mahdollisuuksien mukaan Luhtitieltä työnaikaisen liittymän kautta, ei Pellaksentien kautta. Mikäli katuliittymä toteutettaisiin Luhtitielle Pellaksenpolun kohdalle, se tulisi Luhtitien sisäkaarteeseen, jossa näkemät eivät ole riittävät. Lisäksi liittymä sijoittuisi liian lähelle bussipysäkkejä. Läpiajoliikenne Pellaksen alueelle lisääntyisi, sillä liittymä mahdollistaisi ajon Pellaksen nykyiselle alueelle.

Luhtitien rakentamisen jälkeen kadulla liikkuu paljon kevyttä liikennettä ja siinä tulee kulkemaan myös useita bussilinjoja. Kokemusten mukaan kiertoliittymät ovat jalankulkijoille ja pyöräilijöille turvattomampi vaihtoehto kuin liikennevalot. Ne ovat myös joukkoliikenteen reiteillä kiertoliittymää suositeltavampi ratkaisu. Kiertoliittymät soveltuvat liittymiin, joissa eri tulosuuntien liikennemäärät ovat melko tasaisia. Jos päätien liikennemäärä on merkittävästi sivutien liikennemäärää suurempi, on sivusuunnasta vaikea liittyä varsinkin ruuhka-aikaan. Muun muuassa yllä mainituista syistä Varistontien ja Avaintien liittymiin ei ole suunniteltu kiertoliittymää.

Asemakaavan yhteydessä on tehty meluselvitys ja tarvittaessa nykyiset rakennukset ja pihat suojataan meluaidoin. Melueste ei ole tarpeen alle 55 dB melutason saavuttamiseksi.

Suomessa lentokonemelua kuvataan EU:n meludirektiivin mukaisesti päivä-ilta-yömelutasoksi kutsutulla tunnuksella Lden, joka kuvaa vuositasolla meluenergian vuorokauden ajalla painotettua keskiarvoa. Ilta-ajan (klo 19-22) lentomelutapahtumiin on lisätty + 5 db ja yöajan (klo 22-07) tapahtumiin + 10 dB. Painotusta käytetään, jotta melun häiritseväksi kokevien erot eri vuorokauden aikoina voidaan ottaa huomioon. Tieliikennemelun kuvaus ei sisällä painotusta.

Vantaalle kaavoitettaessa tulee melutilanne arvioida Vantaan rakennusjärjestyksen taulukon "Rakennuksen ulkovaipan ääneneristävyysvaatimukset" vaatimusten perusteella. Ko. taulukossa on vaatimukset määritelty maa- ja lentomelun osalta ainoastaan erikseen, ei näiden summamelulle. Määritykset on tehty eri melusuureilla: Lentomelun osalta käytetään päivä- ja yöajan keskiäänitasoja (LAeq), maaliikenteen osalta koko vuorokautta kuvaavaa melusuuretta Lden. Näitä suureita ei voi laskea yhteen summameluksi. Rakennusjärjestyksen taulukko perustuu Ympäristöministeriön 2003 julkaisemaan ohjeeseen "Rakennuksen julkisivun ääneneristävyyden mitoittaminen", jossa ei myöskään ole määritetty eristävyysvaatimuksia tie- ja lentoliikennemelun summamelulle, vaan kaikki eristävyyden mitoitusperusteet on asetettu näille erikseen. Syynä on se, että ko. melut poikkeavat selvästi toisistaan: Tieliikennemelu on pääosin jatkuvaa, kun taas lentoliikennemelua esiintyy yleensä vain ajoittain ja keskimääräistä selvästi korkeampina tasoina. Näiden toisistaan poikkeavien melutyyppien, kuten tie-/raideliikennemelu ja tie-/lentoliikennemelu, tulee EU:n ja Ympäristöministeriön kannan mukaan yleensäkin käsitellä erikseen, eikä niitä tule yhdistää summameluksi. Tämä ilmenee mm. EU:n ympäristömeludirektiivin (2002/49/EY) ja tämän toimeenpanemiseksi tehdyn ympäristönsuojelulain muutoksen (459/2004) nojalla laadittavien meluselvitysten soveltamisohjeissa.[1]

[1] Ramboll Oy 1.12.2008 Keimolanmäen asemakaavan nro 220200 valitukseen Helsingin hallinto-oikeudelle. Ympäristölautakunnan rakennuslupajaoksen 30.10.2007 hyväksymä taulukko sisältyy Vantaan rakennusjärjestykseen, Kv 15.11.2010.

Uuden kadun liikenteestä voi välittyä maaperään tärinää. Tärinän vaikutusalue on arvioitu tärinälähteestä liikenteen nopeuden ollessa 40 km/h. VTT:n suosittelema tärinän heilahdusnopeuden raja-arvon v=0,3 mm/s (suositus uusien väylien suunnittelussa) arvioidaan alittuvan alle 10 m etäisyydellä tärinälähteestä, sekä raja-arvon v=0,15 mm/s (suhteellisen hyvät oliosuhteet, ihmiset voivat havaita värähtelyt, mutta ne eivät ole häiritseviä) noin 10-20 m etäisyydellä tärinälähteestä (Raportti WSP Finland Oy, 18.6.2018).

Tärinälaskennan perusteella ei ensisijaisesti esitetä käytettäväksi hidastinkoroketta, vaikka näin voimistettaisiin ylinopeuksien rajoittamista. Tärinän vaimennusratkaisuja ei ole tutkittu.

Pilarointi muuttaa saven kitkamaan mukaiseksi eikä vaikuta pohjaveteen. Vain putkikaivannot voivat mennä pohjaveden alle, joka sekin voidaan hoitaa niin, että pohjavesi ei alene. Pellaksenojan siirron yhteydessä varmistetaan pohjaveden korkeuden säilyminen nykyisellään.

Kaavaratkaisussa esitetystä Pellaksenojan siirrosta laaditaan yleissuunnitelma, jossa huomioidaan tarvittavat tulvimistilat, eroosiosuojaukset ja mahdolliset uoman stabiliteettiongelmat. Lisäksi suunnitelmassa huomioidaan puron luontoarvot siirrettävällä matkalla (mm. vankkasara). Siirrettävä uoma toteutetaan luonnonmukaisena mutkittelevana uomana.

Pellaksenojan siirto aiheuttaa muutoksia osalle Pellaksentien ja Pellaksenojan kiinteistöistä. Nykytilanteessa suurin osa tonteista johtaa kuivatusvedet Pellaksentien tai Pellaksenpolun hulevesiviemäriin, jotka purkavat Pellaksenojaan. Osa kiinteistöistä johtaa kuivatusvetensä ilman viemäröintiä suoraan Pellaksenojaan. Vaihtoehdossa C Pellaksenojan uusi linjaus sijaitsee noin 50 – 70 metriä nykyistä etelämpänä, joten tonttien kuivatusvesien johtaminen uuden Luhtitien ali uuteen Pellaksenojaan huomioidaan suunnittelussa. Tonttien eteläpuolelle siirrettävän uoman tilalle (Avain- ja Pellaksentien välille) on suunniteltu hulevesiviemäri, joka kokoaa tonttien kuivatusvedet ja johtaa ne Pellaksentien hulevesiviemäriin, jota jatketaan uuteen Pellaksenojaan. Raappavuortenoja säilyy nykyisellä paikallaan.

Alueen virkitysarvot on tunnistettu ja niitä kehitetään jatkossakin. Koirapuistoa ei olla siirtämässä.Kaava-alueelle sijoittuva palstaviljelyalue supistuu, mutta sen viereen siirretään Uomatien matonpesupaikka, joka mahdollistaa paremmat palvelut matonpesijöille kuin viljelijöillekin. Palstaviljelyalue ja uusi matonpesupaikka kuten muutkin viheralueella tapahtuvat muutokset tutkimaan jatkosuunnittelun yhteydessä. EU-säännöksistä ei ole löytynyt asiakirjaa, joka rajoittaisi viljelyä tien läheisyydessä Suomessa. Luhtitien varteen rakennetaan kevyen liikenteen raitit ja tien yli rakennetaan ulkoilureitin yhteyteen idemmäksi kevyen liikenteen silta, joka osoitetaan kaavamuutoksessa nro 002049 ja 002156. Virkistys- ja latuyhteydet säilyvät alueella.

Luontoarvot, kuten liito-oravat nousivat esille erityisesti, kun kaava-alue jatkuin Raappavuorentien varteen. Liito-oravista on tehty erillinen selvitys. Neuvottelussa Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa 26.10.2011 todettiin, että kaavoitusta voidaan jatkaa Vantaan ympäristökeskuksen tekemän liito-orava-alueen aluerajauksen mukaisesti.

Kelokuusenmäen kaavoissa nrot 002156 ja 002418, sekä 002329 liito-oravien elinolojen säilymisestä on neuvoteltu ELYn kanssa 17.9.2018, missä todettiin säilytettävät kolopuut sekä korttelialueiden rajaukset. Yleiskaavatyön yhteydessä on tutkittu myös vihersiltavaihtoehto, mutta mm. luonnonarvojen takia siltavaihtoehtoa päädyttiin pitämään parempana. Selvityksen perusteella vihersiltaa ei merkitty yleiskaavaan (Yleiskaavatoimikunta 1.2.2006). Vankkasaraa ei ole rauhoitettu luonnonsuojeluasetuksessa. Luhtitien sijoittuminen tasaiselle alueelle, joka ei mahdollista mahdollista pieneläinten alikulkua.

Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu joka kotiin Vantaan Sanomissa ja vuosittain ilmestyvässä kaavoituskatsauksessa ja kaavatyötä on voinut seurata kaavatyön internetsivuilta.

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 eheytyminen ja joukkoliikenteen edistäminen sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen tiivistämällä ja täydentämällä olevaa keskustaa raideliikenteen aseman välittömässä läheisyydessä

Maa- ja asuntopoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja tontinluovutusta (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.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2018 – 2021 strategiaa. Jokaisessa asemakaavassa tuodaan esiin ne tavoitteet, joihin asemakaavalla voidaan vastata matkalla kohti jätteetöntä ja hiilineutraalia Vantaata ja joita mitataan resurssiviisauden seurannassa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Kaupunkirakenne on kestävästi täydentyvä ja sekoittuva.
- Liikkuminen on hiilineutraalia, sujuvaa ja kohtuuhintaista.
- Vihertehokkuustyökalulla turvataan eri maankäyttömuodoille vaadittava vihertehokkuustaso.
- Varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin ja käytetään resurssitehokkaita, luonnonmukaisia ratkaisuja.
- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Viherrakenne luo hyvinvointia ja viheralueet ovat helposti saavutettavissa.

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.
- Huolehdimme pihojen kauneudesta, monimuotoisuudesta ja vesitaloudesta.

3.3.2 Muut tavoitteet

Kaavatyölle on asetettu seuraavia tavoitteita:

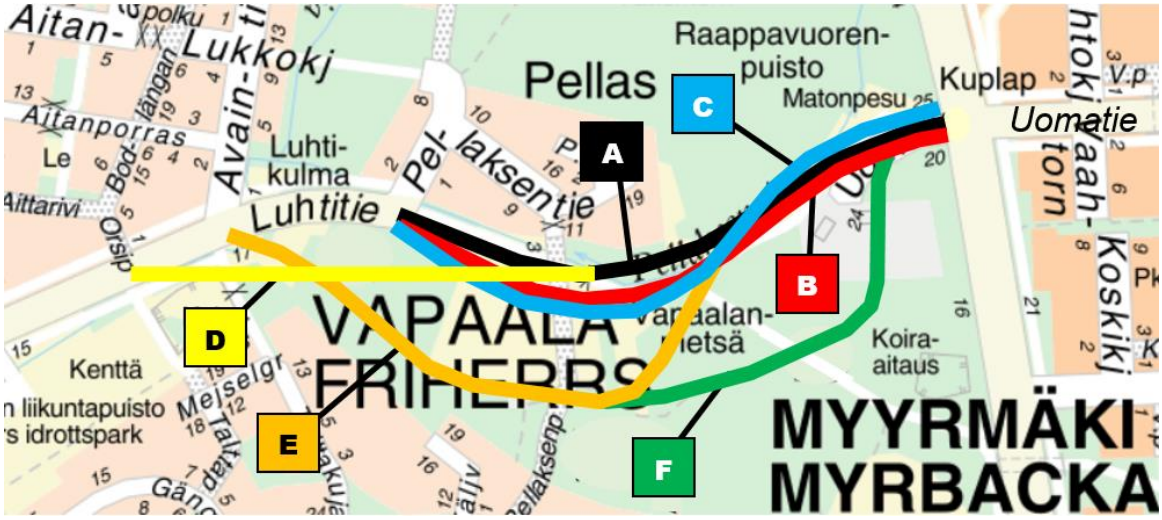
- Luhtitien jatkuminen Myyrmäkeen

- Pellaksenojan varren Vankkasarojen siirtäminen
- luontoarvojen säilyminen
- virkistysreittien- ja alueiden säilyminen ja niiden monipuolisuus
- kaupunkirakenteen tiivistäminen joukkoliikenteen runkoväylän varrella
- kaavataloudellisten näkökulmien huomioiminen

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Asemakaavatyön alussa Luhtitien katulinjauksen lähtökohtana oli linjausvaihtoehto A, joka liittyi mahdollisimman suoraan Raappavuorentiehen. Linjaus sijoittui kaikkein lähimmäksi Pellaksen nykyisiä pientalotontteja kuitenkin niin, että kadun ja tonttien väliin jäi suojaviheraluetta ja Pellaksenojan nykyinen linjaus. Idässä linjaus sijoittui Pellaksenojan uoman päälle, josta tehtiin siirtosuunnitelma.

Toisen osallistumisen yhteydessä asukkaat ehdottivat tutkittavaksi seuraavia tielinjauksia: A. Alkuperäinen linjaus. B. Eteläisempi linjaus. C. Isompi S-mutka. D. Tien oikaisu Orsipolulta alkaen. E. Palstaviljelyalueen kiertävä linjaus. F. Myös Myyrmäen huoltotontin kiertävä linjaus.



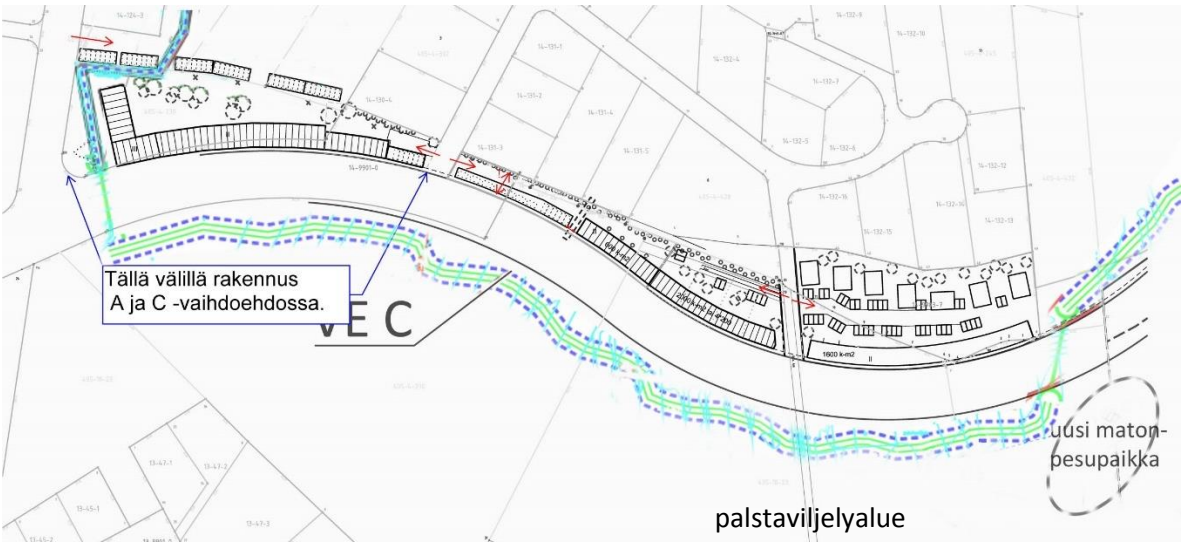
Asukkaiden ehdottamia tielinjauksia.

Linjausvaihtoehtoja arvioitiin eri näkökulmista ja todettiin seuraavaa:

A-, B- ja C-linjausvaihtoehdot ovat yleiskaavan mukaisia, maankäytöllisesti ja taloudellisesti realistisia sekä ne pirstovat vähiten maakunta- ja yleiskaavassa esitettyä seudullista viheryhteyttä. Lisäksi todettiin, että B- ja C-linjaus ovat käytännössä samat, sillä kadun suunnittelulähtökohtiin ja linjaukseen vaikuttavat merkittävästi runkolinjaston asettamat vaatimukset.

D-, E- ja F-linjausvaihtoehdot todettiin taloudellisesti, maankäytöllisesti sekä kaavallisesti epärealistisiksi. Taloudellisesti ei ole perusteltua tehdä kahta katulinjausta vierekkäin (Luhtitien jatke erkanisi ennen kadun päätettä) eikä kasvattaa esitetyssä määrin uuden ja pohjarakenteiltaan kalliin katuyhteyden pituutta, mikä myös kasvattaisi joukkoliikenteen liikennöintikuluja. Linjaukset E ja F myös pirstoisivat seudullisen viheryhteyden sekä liito-oravien ydinalueen, eivätkä olisi yleiskaavan mukaisia.

Edellä mainituin perustein 2.11.2019 päätettiin teettää yleissuunnitelmat meluselvityksineen linjausvaihtoehdoista A ja C (kuva kohdassa 3.2.2., 4. osallistuminen).



C-linjausvaihtoehdossa on tutkittu asuinrakentamista Luhtitien ja Pellaksen asuinalueen väliin. Pellaksenojan siirtoa tutkitaan tässä vaihtoehdossa lähivirkistysalueelle. Luonnosvaiheen kuva 19.3.2019.

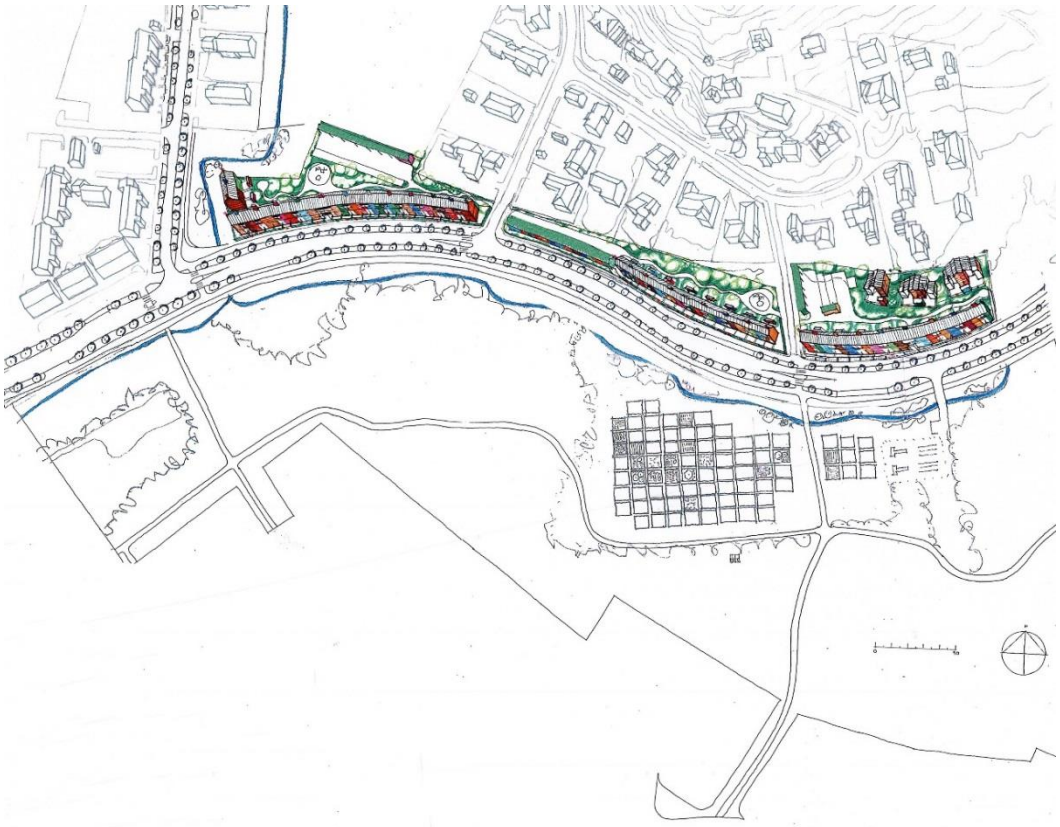
3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

C-linjaus valittiin kaavan lähtökohdaksi 25.6.2019, ja sitä perustelivat seuraavat seikat:

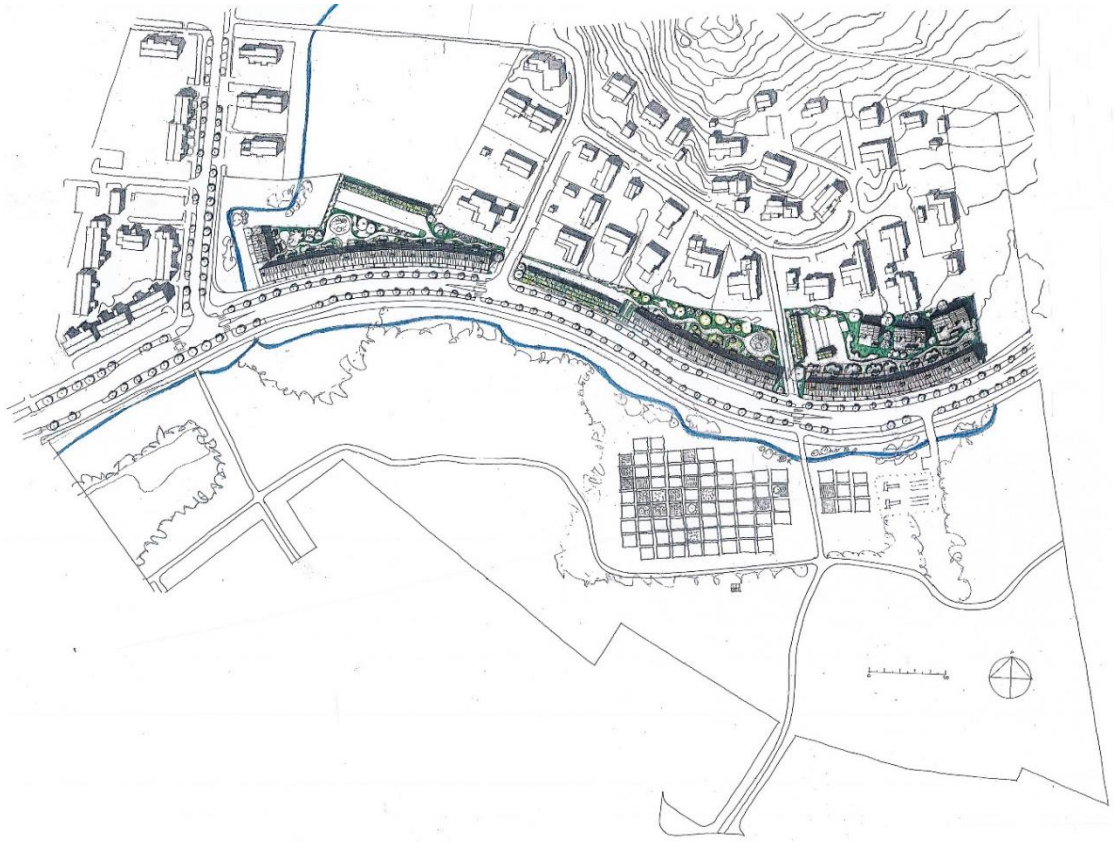
- kadunrakentamis- ja vesihuoltokustannukset eivät ole merkittävästi A-linjausta kalliimmat
- mahdollistaa uutta asuinrakentamista 7000 k-m^2 joukkoliikenteen runkolinjan varrelle, pääosin kaupungin maalle.
- luo jäsennellymmän ja tunnistettavan kaupunkikuvan Luhtitien jatkeen varrelle
- Pellaksenojan siirto virkistysalueelle liittää sen paremmin seudulliseen viher- ja virkistysalueeseen ja mahdollistaa leveämmän purovyöhykkeen kuin A-linjauksessa.

Taloudellisesti uusien korttelien rakennusoikeudesta saatavat tulot ovat merkittävästi suuremmat kuin A- ja C-linjausvaihtoehtojen kustannusero, jossa on huomioitu kadun rakentaminen, kunnallistekniikan siirrot, Pellaksenojan siirto ja liikennemelun torjunta.

Lisäksi uudet korttelit nähtiin merkittävänä kaupunkikuvallisena elementtinä, jossa townhousetyyppinen, kaarevat kaksikerroksiset asuinrakennukset ja yksikerroksinen autokatos rajaavat katutilasta kaupunkimaisen ja tunnistettavan. Erillispientalojen alueelle sijoittuva Pellaksentie 9:n kaavallinen ratkaisu on samanlainen A- ja C-linjausvaihtoehdoissa.



Aksonometria kortteleista 14130-14132, havainnollistus asemakaava-arkkitehti Anders Hedman.



Asemapiirros kortteleista 14130-14132, havainnollistus asemakaava-arkkitehti Anders Hedman.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

4.1.1 Mitoitus

Asuinpientalojen korttelialue, AP 1,78 hehtaarin alue. Asuinrakennusoikeus on 7 000 k-m^2. Tehokkuusluku e=0,39.

Autopaikat: 1,3 ap /asunto.

Pyöräpaikat: 1/ asuinhuone.

Erillispientalojen korttelialue, AO, 0,34 hehtaarin alue. Asuinrakennusoikeus 610 k-m^2. Tehokkuusluku e=0,18.

Autopaikat: 2 ap/asunto

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan mukaiset uudet kaarevat rakennukset rajaavat Luhtitien katualuetta muodostaen kaksikerroksisen reunakorttelin kadun ja yksikerroksisten erillispientalojen väliin. Rakennusten arkkitehtuurista ja rakentamisesta on annettu katutilan rajausta, laatua, julkisivumateriaaleja, kivijalkaa ja kestävää kehitystä koskevia määräyksiä. Ekologisuus ja taloudellisuus on otettu huomioon. Viherrakentamisesta, -tehokkuudesta ja hulevesien käsittelystä on annettu määräykset.



Havainnekuva Luhtitietä rajaavista rakennuksista, asemakaava-arkkitehti Anders Hedman.

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

AP, asuinpientalojen korttelialueet

Luhtitien pohjoisreunan uudet asuinkorttelit muodostavat yhtenäisen, kaarevan ja värikkään Luhtitien katutilan, joka etelässä rajautuu lähivirkistysalueeseen, jonka etualalla on Pellaksenojan purovyöhykke, palstaviljelyalue, koirapuisto ja matonpesupaikka, ja joita kehystävät Vapaalanmetsän metsiköt. Uudet korttelit muokkaavat Luhtitien jatkeen miljöötä kaupunkimaisemmaksi. Townhouse-tyyppisiin rakennuksiin sijoittuu pääsääntöisesti kaksikerroksisia asuntoja, joilla on omat leikattavin pensasaidoin rajatut etupihat sekä sisäänkäynnit talon molemmilta puolilta. Julkisivut ovat värikkäitä ja laadukkaita materiaalien ollessa punatiiltä ja rappausta ja raikkaan murretut

julkisivuvärit vaihtelevat asunnoittain korostaen pienimittakaavaisuutta ja vertikaalista rytmiä. Korttelin arkkitehtonisena ja kaupunkikuvallisena lähtökohtana on ollut Kartanokosken asuinpientalot ja katutilat.





Kuvat kartanonkoskelta, Anne Olkkola, 2019.

Kaupunkikuvallisesti tärkeitä rakennusten päätyjä tulee korostaa ja rakennusten on noudatettava Luhtitiehen rajautuvaa rakennusalan rajaa. Harjakattojen etelänpuoleisille lappeille tulee sijoittaa aurinkopaneeleita.

Uusi asuinrakennusoikeus on 7 000 k-m^2, joka tuottaa noin 80 autopaikkaa, riippuen asuntojen koosta. Autopaikat tulee sijoittaa autokatoksiin. Kortteleihin ajo tapahtuu Pellaksentieltä ja Pellaksenpolulta. Korttelin yhteinen piha tulee rakentaa korkeatasoisesti ja käyttää monimuotoista kasvillisuutta. Vihertehokkuus tulee olla 1,0. Pihalle saa rakentaa talousrakennuksia.



Havainnekuva korttelipihasta, asemakaava-arkkitehti Anders Hedman.

AO, erillispientalojen korttelialue

Pellaksentie 9:n asemakaavamuutoksessa tontin rakennusoikeus pysyy samana kuten kaavamääräykset. Alin lattiakorko on tarkistettu vastaamaan nykyistä korkojärjestelmää (N2000) ja se on +29,8. Tontin koko on suurentunut ja siihen on liitetty As Oy Vantaan Pellaskulman omistama kiinteistön osa, joka sijoittui aiemmin lähivirkistysalueelle.

4.3.2 Muut alueet

VL Lähivirkistysalue

Osa Vapaalanmetsän lähivirkistysalueesta, Pellaksenojasta ja kevyen liikenteen reitistä jää Luhtitien linjauksen alle. Kaavassa esitetään Pellaksenojan siirtoa lähivirkistysalueelle Luhtitien eteläpuolelle. Palstaviljelyalue säilyy pinta-alaltaan pienempänä ja sen itäreunaan tehdään uusi matonpesupaikka, joka korvaa nykyisen Uomatien päätteen vieressä olevan pesupaikan. Koirapuisto säilyy nykyisessä sijainnissaan.

Pellaksenojan siirrosta tehdään erillinen suunnitelma, jossa huomioidaan aikaisemmin tehdyn siirtosuunnitelman periaatteita mm. alueella esiintyvän, silmälläpidettäväksi luokitellun, vankkasaran (Carex riparia) osalta. Nykyiset Luhtien jatkeen alle jäävät esiintymät siirretään uuteen uomaosuuteen.

Lähivirkistysalueelle merkitään maanalaisille johdoille varattuja alueita, jolle ei saa istuttaa syväjuurisia puita tai pensaita, sijoittaa rakennuksia, rakennelmia tai maanläjitystä, mikä vaurioittaisi tai estäisi putken huollon.

EV Suojaviheralue

Suunnittelualueen länsiosassa Avaintien suuntaisesti kulkevan puron (Raappavuortenoja/Pellaksenoja) linjaus ei muutu asemakaavaratkaisussa; puro sijoittuu pohjoiseteläsuuntaisesti uuden asuinkorttelin ja katualueen väliselle suojaviheralueelle.

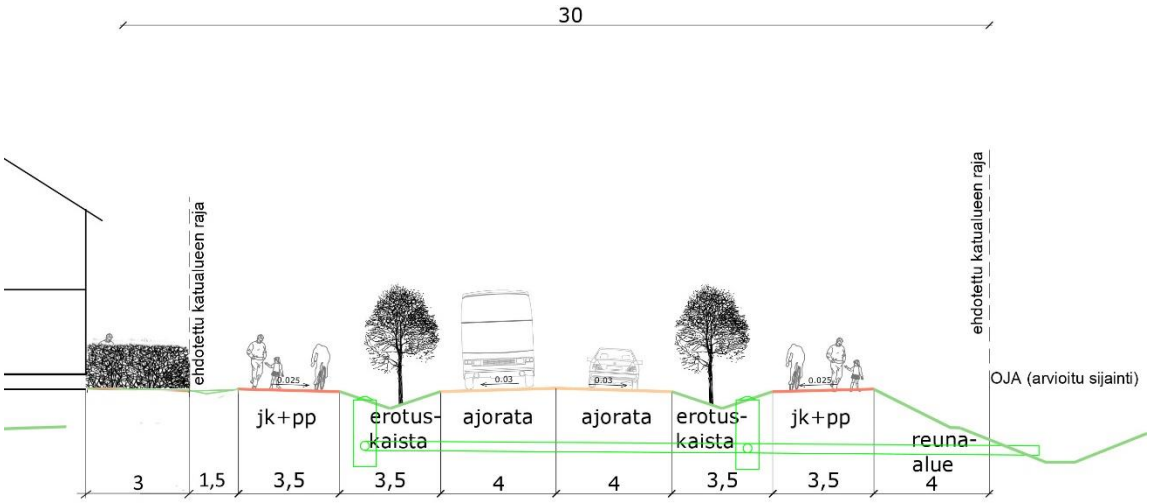
Katualue

Luhtitie on 1+1 ajoratainen katu, jolla on molemmin puolin viherkaistat ja yhdistetyt jalankulku- sekä pyöräilyväylät. Luhtitien uusi osuus poikkeaa nykyisestä osuudesta mm. siten, että ajokaistojen väliin ei jää saareketta. Uudella osalla voidaan myös käyttää monilajisempaa katupuustoa ja luonnonmukaisia dynaamisia istutuksia. Bussipysäkkien sijoittelussa ja tilavaruksissa on huomioutu runkolinjojen tarpeet. Pellaksentien ja avaintien katualueet säilyvät nykyisen levyisinä. Pellaksenpolku on jalankululle ja pyöräilylle osoitettu katualue, jolla tontille ajo on sallittu. Katualue on saman levyinen, kun nykyisin kaava-alueen pohjoispuolella.

Luhtitien hulevesien hallinnassa sovelletaan ns. Green Street -periaatetta, jossa katujen hulevesiä on tavoitteena hyödyntää kadunvarren kasvillisuuden käytössä ja huolehtia hulevesien käsittelystä siten, että hulevesien laatu paranisi ennen purkamista avouomiin. Hulevesien kuivatus suunniteltu järjestettäväksi pääasiassa viherkaistoilla sijaitsevien painanteiden avulla.



Kuva Luhtitien yleissuunnitelmasta, Ramboll, 24.5.2019.



Kuva Luhtitien katualueen tyyppipoikkileikkauksesta (Ramboll OY, 24.5.2019), johon on sovitettu korttelin liittyminen, Vantaan kaupunki, 26.6.2019.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanke 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

Kaavamuutoksella mahdollistetaan uusi katuosuus, joka lyhentää asiointimatkoja Myyrmäen keskustaan ja juna-asemille, ja jonka kautta kulkevat uuden linjastosuunnitelman mukaiset joukkoliikenteen runkolinjat. Kaava toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä. Uusia asuntoja tulee noin 80 kappaletta arviolta noin 180 uudelle asukkaalle.

Yhdyskuntarakenne



Alue sijoittuu Variston ja Vapaalan kaupunginosiin Pellaksen ja Vapaalan asuinalueiden väliin. Ratkaisu edistää joukkoliikennettä, Myyrmäen keskustan saavutettavuutta sekä täydennysrakentamista joukkoliikenteen runkoväylän varrella säilyttäen seudullisen viheryhteyden Luhtitien eteläpuolella. Uudet rakennukset ovat punaisia, nykyiset mustia (2017).

Kaupunkikuva

uudet korttelit muuttavat alueen kaupunkikuvaa kaupunkimaisemmaksi ja parantaa orientoitavuutta. Mittakaava on sovitettu ympäröivään rakenteeseen kuitenkin tuoden uuden kerroksen

kaupunkikuvaan värien ja rakennusten vahvan kaarevan muodon suhteen sekä asuinakennusten tyypin suhteen (townhouse).

Asuminen

Kaava-alueelle tulee n. 80 pientaloasuntoa. Valmistuvat asunnot helpottavat osaltaan pääkaupunkiseudun asuntopulaa. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lisäämällä asuntotuotantoa ja monipuolistamalla asuntokantaa hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella.

Palvelut ja työpaikat

Kaava ei lisää työpaikkojen määrää. Asukkaiden lisäys vaikuttaa toisaalta positiivisesti koko Myyrmäen palveluiden säilymiseen ja monipuolistumiseen. Myyrmäen ja Vantaankosken kuten koko pääkaupunkiseudun työpaikat ja palvelut ovat hyvien joukkoliikenneyhteyksien tai pyörämatkan päässä, joten hanketta voidaan pitää VAT:n mukaisena.

Taloudelliset vaikutukset

Kaavan toteuttamiseen liittyvien kunnallisteknisen rakentamisen kustannukset ovat merkittäviä. Kustannuksia tuottavat uuden katuosuuden rakentaminen, vesihuollon osalta uusien vesi- ja viemärilinjojen rakentaminen, Pellaksenojan siirto sekä välillisesti melusuojaukset Luhtitien nykyisen osuuden kohdalla. Lisäksi kaavan yhteydessä kaupunki tulee lunastamaan osan uusista korttelesta. Uudet korttelit kasvattavat investointien määrää verrattuna A-linjausvaihtoehtoon, jossa ei esitetty asuinkorttelien täydentämistä Pellaksen eteläpuolella, mutta uusien korttelien rakennusoikeuksista saatavat maanmyyntitulot ovat huomattavasti suuremmat kuin lisäinvestoinnit.

Sosiaalinen ympäristö

Alueelle tulee uusia asukkaita, joiden ennakoidaan olevan perheellisiä. Pientaloasuntojen koko vaihtelee, ja alueelta löytyy koti moneen tarpeeseen ja elämänvaiheeseen. Tavoitteena on ehjä sosiaalinen aluekokonaisuus. Hanke on VAT:n mukainen.

Virkistys

Hanke uusine asukkaineen lisää virkistysalueiden, kuten Vapaalan- ja Myyrmäenmetsän, Vapaalan liikuntapuiston ja Myyrmäen urheilupuiston käyttöä. Rakennukset sijoittuvat osin nykyiselle lähivirkistysaluelle, joten hanke vähentää virkistysalueiden määrää. Hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita, sillä virkistysalueita säilyy merkittävästi.

Liikenne

<u>Autoliikenne</u>

Olemassa olevan Luhtitien ja Uomatien välille rakennettavan uuden katuyhteyden myötä Luhtitie tulee olemaan Vihdintien ja Raappavuorentien yhdistävä alueellinen kokoojakatu. Katuyhteyden arvioitu valmistuvan vuonna 2022.

Liikenne-ennusteen mukaan Luhtitien keskiarkivuorokausiliikenne vuonna 2040 on kadun länsipäässä noin 8000 ja itäpäässä noin 4000 ajoneuvoa (molemmat suunnat yhteensä). Ennustetusta liikennemäärästä noin 1000 ajoneuvoa vuorokaudessa on Luhtitien läpiajavaa liikennettä, ja loput alueen sisälle suuntautuvaa asukas- ja asiointiliikennettä.

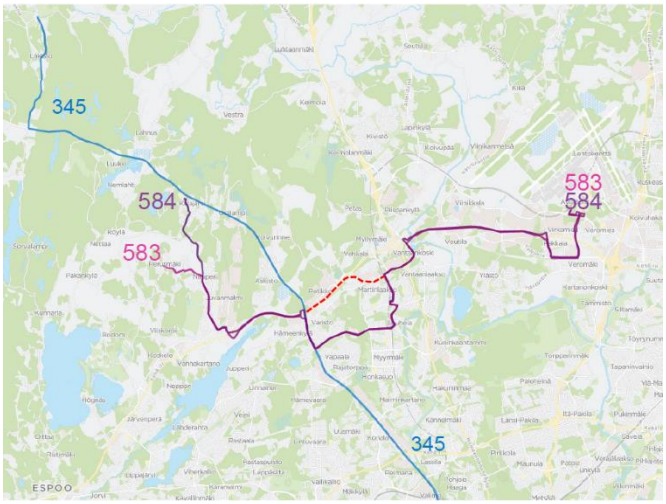
<u>Kevyt liikenne</u>

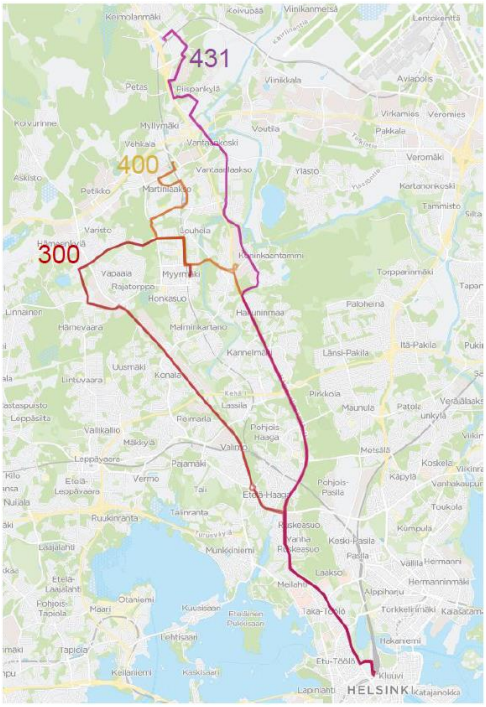
Kaava-alueen rakentamisen yhteydessä Raappavuorentien länsipuolelle on suunniteltu rakennettavan kevyenliikenteen väylä. Lisäksi Luhtitien etelä- ja pohjoispuolilla on kaavailtu kevyenliikenteen väylät. Kaava-alueen länsipuolelle on suunniteltu Luhtitien ylittävä hiihtosilta.

Luhtitien ja Avaintien liittymään on esitetty rakennettavaksi jalankulkijavaloja, jotka parantavat liikenneturvallisuutta.

Joukkoliikenne

HSL laatii alueelle Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien linjastosuunnitelmaa, jossa Luhtitielle on esitetty runkolinja sekä lisäksi myös muita bussilinjoja. Alustavasti Luhtitien jatkeen kautta ajavat linjastoluonnoksen mukaisessa linjastossa runkolinja 300 (n. 8 lähtöä/ ruuhkatunti/ suunta), linja 583 (3 lähtöä/ ruuhkatunti/ suunta) sekä linja 584 (3 lähtöä/ ruuhkatunti/ suunta). Luhtitie on HSL:n runkolinjaverkon edellytys länsi-Vantaalla ja alentaa merkittävästi joukkoliikenteen kustannuksia. Suunnitellut linjat mahdollistavat mm. sujuvat vaihtoyhteydet Luhtitieltä Kehäradan varteen. Linjastoon esitetyt muutokset olisivat tulossa aikaisintaan vuonna 2022.





Linjastosuunnitelmaluonnokset, 4.4.2019, HSL.

Vesihuolto

Nykyiset Pellaksentien kiinteistöjä palvelevat HSY:n vesihuoltolinjat (jätevesiviemäri 200 M 1994 ja vesijohto 110 M 1994) siirretään uusien asuinrakennusten alta, ja Luhtitien pohjoispuolelle kaavoitettavan tontin pohjoisrajalle rakennetaan uudet vesijohto- ja viemäriputket (VJ 110 M ja JV 200 M) sekä hulevesiviemäri (HV 315 M / HV 250 M). Uusille vesihuoltolinjoille varataan kaavassa kuuden metrin rasitealue nykyisten ja uusien tonttien rajalle.

Luhtien pohjoispuolelle kaavoitettavat tontit ja Pellaksentien nykyiset kiinteistöt, jotka ovat liittyneet Luhtitien alle siirrettäviin linjoihin, liitetään rakennettaviin uusiin vesihuoltolinjoihin JV 200 M ja VJ 110 M.

Pellaksentien ja -polun kiinteistöjen kuivatusvesien johtaminen uuden Luhtitien ali uuteen Pellaksenojan uomaan huomioidaan suunnittelussa. Tonttien eteläpuolelle (Avain- ja Pellaksentien välille) on suunniteltu hulevesiviemäri (HV 300/250 M), joka kokoaa tonttien kuivatusvedet ja johtaa ne Pellaksentien hulevesiviemäriin, jota jatketaan siirrettävään Pellaksenojan uomaan.

Luhtitien jatkeen alle jäävä jätevesiviemäri (1000 B) joudutaan rakentamaan uudelleen noin 430 metrin matkalta. Runkoviemärille varataan kaavassa 12 metrin rasitealue. Lisäksi Avaintien ja

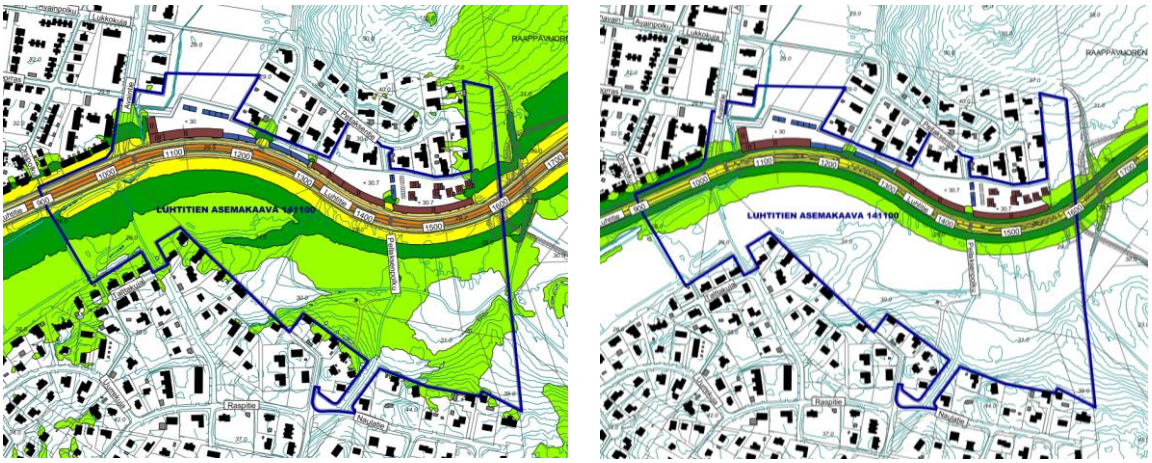
Pellaksentien välisellä alueella nykyisin sijaitseva vesijohto (500 V) siirretään noin 250 metrin matkalta.

Luhtitien ja Avaintien risteykseen esitetään uutta palovesiasemaa olemassa olevan palopostin tilalle.

Yhteensä uutta HSY:n vesijohtoa rakennetaan noin 540 m, jätevesiviemäriä noin 720 m ja hulevesiviemäriä noin 260 m. Vesihuollon suunnittelu- ja rakentamiskustannukset ovat arviolta 3 260 000 €, joista HSY:n osuus on noin 1 630 000 €. Vesihuoltoverkoston kustannuksissa ei ole huomioitu liitostöihin liittyviä ohipumppausten kustannuksia.

Ympäristöhäiriöt

Alueella mitoittavana melulähteenä on lentomelu, mikä huomioidaan asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristysvaatimuksena 35 dBA. Tieliikenteen, lähinnä Raappavuorentien ja Luhtitien aiheuttama melu tai pienhiukkaset eivät estä kaavan toteuttamista.



Kuvat päiväajan (vas.) ja yöajan keskiäänitasoista suunnitellulla maankäytöllä ja ennustevuoden 2040 liikenteellä, Promethor Oy, 1.8.2019.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu lähivirkistysalueelle ja sillä on vaikutusta alueen luontoarvoihin. Vuoden 2016 liito-oravaselvityksen ja vuoden 2018 maastokäyntien perusteella kaava ei vaikuta liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkoihin. Pellaksenojan uoman siirron osalta rakentaminen toteutetaan siten, että rakentamisella jäljitellään mutkittelevaa luonnonuomaa. Vankkasaran elinolosuhteet voidaan säilyttää ja rumpurakenteet toteuttaa siten, että kalojen ja muiden eläinten liikkuminen on mahdollista.

Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavaratkaisussa Pellaksenoja siirretään Luhtitien eteläpuolelle, ja Pellaksenojan siirrosta laaditaan suunnitelma. Siirtosuunnitelmassa tulee huomioida tarvittavat tulvimistilat, eroosiosuojaukset ja mahdolliset uoman stabiliteettiongelmat. Lisäksi suunnitelmassa on huomioitava puron luontoarvot siirrettävällä matkalla (mm. vankkasara). Siirrettävä uoma tulee toteuttaa luonnonmukaisena mutkittelevana uomana.

Kaavamuutoksen myötä kaava-alueen vettä läpäisemättömän pinnan määrä lisääntyy. Läpäisemättömien pintojen lisääntyessä on odotettavissa, että hulevesivirtaamat kaava-alueelta kasvavat.

Tonteilla muodostuvia hulevesiä tulee imeyttää tai viivyttää ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon. 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. Rakennusluvan yhteydessä tonteille tulee laatia hulevesisuunnitelmat, jotka hyväksytetään kaupungilla.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Kadun ja rakennusten rakentaminen vaikuttaa ilmastonmuutokseen lisäämällä kasvihuonekaasupäästöjä rakennusaikana sekä niiden käytön mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Koska Vantaalla on tarve uusille asunnoille, asemakaavaehdotus tukee resurssiviisautta tehokkaalla korttelirakenteella ja sijoittumalla olemassa olevan yhdyskuntarakenteeseen joukkoliikenteen runkoyhteyden varrelle. Uuden katuosuuden myöstä voidaan toteuttaa kustannustehokkaampaa ja laadukkaampaa joukkoliikennettä.

Kaavamääräyksissä edellytetään aurinkopaneelien sijoittamista. Lisäksi kaavamääräyksillä edellytetään laadukkaita materiaaleja ja lopputulosta, mikä pidentää rakennusten elinkaarta.

Vihertehokkuus-menetelmän avulla luodaan viihtyisää elinympäristöä ja toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Vantaan kaupungin arkkitehtuuriohjelmassa 2015 yhtenä tavoitteena on vihertehokkuuden käyttöönotto. 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).

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu ja saastuneet maat on käsitelty kohdassa 5.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Pellaksen nimi juontaa juurensa tontit myyneen maanomistajan nimestä Felin.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Luhtitien jatketta tarvitaan vuonna 2022 joukkoliikenteelle uuden HSL:n linjaston johdosta. Kadun rakentaminen ja Pellaksenojan siirto aloitetaan välittömästi kaavan saatua lainvoiman. Asuinkorttelit pyritään rakentamaan valmiiksi ennen Luhtitien liikennöintiä. Asuinkorttelin 14131 kaava edellyttää lunastuksia. Tontin isomman osan omistajalle syntyy lunastusoikeus tontin pienempään osaan, mikä korvataan.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Kaupunkisuunnittelu:	Timo Kallaluoto	aluearkkitehti
	Anne Olkkola	asemakaava-arkkitehti
	Anders Hedman	asemakaava-arkkitehti
	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Laura Muukka	maisema-arkkitehti
	Mikko Järvi	kaavoitusteknikko
	Marko Hoffrén	suunnitteluavustaja
	Eeva Juusela	suunnitteluavustaja
	Pia Tasanko	vuorovaikutusasiantuntija
	Renita Niemi	vuorovaikutusasiantuntija
Kuntatekniikan keskus :	Marja Leppänen	vesihuollon suunnittelu
	Elina Kettunen	vesihuollon suunnittelu
	Jaana Virtanen	liikenneinsinööri
	Pirjo Salo	liikenneinsinööri
	Teemu Vihervaara	liikenneinsinööri
	Mikko Kettunen	alueinsinööri
	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Emma Lottanen	suunnitteluinsinööri
	Satu Nätynki	viheraluesuunnittelija
	Heidi Burjam	puistosuunnittelupäällikkö
	Seija Tulonen	projektisuunnittelija
Kiinteistöt ja asuminen	Tomi Henriksson	asumisasioiden päällikkö
	Jukka Hietamies	projekti-insinööri
	Juho Lumme	tontti-insinööri
Rakennusvalvonta:	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Jarmo Honkanen	ympäristösuunnittelija
	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä elokuuta 2019

Anne Olkkola
asemakaava-arkkitehti

Timo Kallaluoto
aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	06.08.2019
Kaavan nimi	141100 Luhtitie		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	18.09.2009
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092141100
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	16,5314	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	4,9579
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	11,5735

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	**16,5314**	**100,0**	**7610**	**0,05**	**11,5735**	**7002**
A yhteensä	2,1193	12,8	7610	0,36	1,8154	7002
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	11,7641	71,2	0		7,4968	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,3018	13,9	0		1,9151	0
E yhteensä	0,3462	2,1	0		0,3462	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	**16,5314**	**100,0**	**7610**	**0,05**	**11,5735**	**7002**
A yhteensä	2,1193	12,8	7610	0,36	1,8154	7002
AP	1,7770	83,8	7000	0,39	1,7770	7000
AO	0,3423	16,2	610	0,18	0,0384	2
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	11,7641	71,2	0		7,4968	0
V	0,0000		0		-0,2110	0
VP	0,0000		0		-2,3848	0
VL	11,7641	100,0	0		10,8763	0
VU	0,0000		0		-0,7837	0
R yhteensä						
L yhteensä	2,3018	13,9	0		1,9151	0
L	0,0000		0		-0,3605	0
Kadut	2,2190	96,4	0		2,1928	0
Kev.liik.kadut	0,0828	3,6	0		0,0828	0
E yhteensä	0,3462	2,1	0		0,3462	0
EV	0,3462	100,0	0		0,3462	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

14
VARISTO
VARISTORNA

13
VAPAALA
FRIHERRS

14130
AP
2700
II
le
a
II

EV
LUHTIKULMA
LOFTHÖRNAN

LUHTITIE

14131
AP
1600
II

AO
I
610
7

pp/t

14132
AP
2700
II

VL
luo

RAAPPAVUORENPUISTO
SKRAPBERGSPARKEN

LOFTVÄGEN

PELLAKSENOJA

PELLASBÄCKEN

VL
VAPAALANMETSÄ
FRIHERRSSKOGEN

vvp

mat

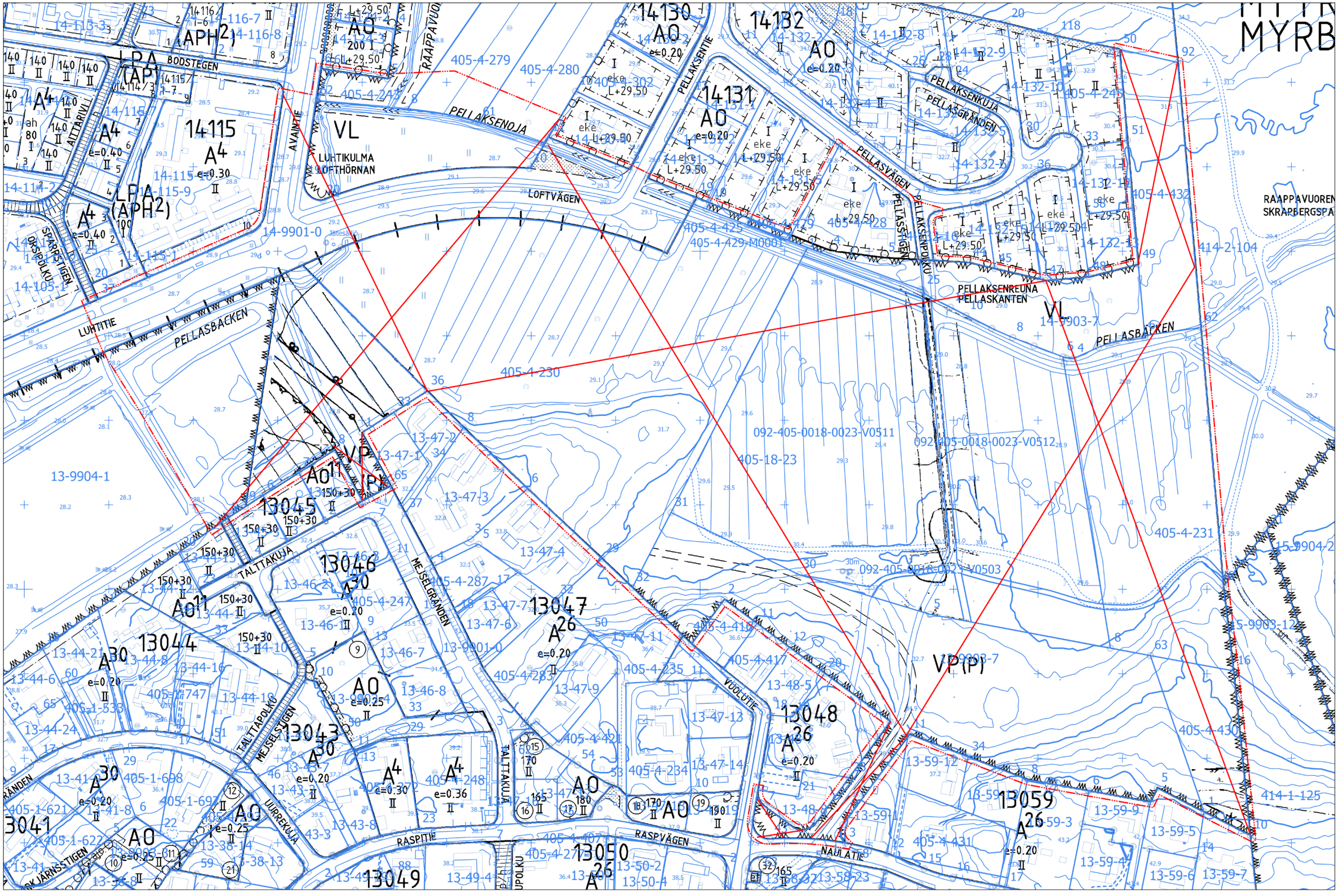
et

ur

hau

Vapaalanmetsä
Friherrsskogen

0 25 50 100 150 200 250 Metriä


14115
A4
e=0.30
II
A4
e=0.40
II
LPA
(APH2)
A4
e=0.40
II
LPA
(APH2)
BODSTEGEN
AITTARIVI
SPARRSTIGEN
ORSPOLKU
LUHTITIE
PELLASBACKEN
AVAINTIE
VL
LUHTIKULMA
LOFTHÖRNAN
LOFTVÄGEN
PELLAKSENOJA
RAAPPAVUORENTIE
SKRAPBERGSVÄGEN
14130
AO
e=0.20
14131
AO
e=0.20
14132
AO
e=0.20
PELLAKSENTIE
PELLAKSENKUJA
PELLASGRÄNDEN
PELLASVÄGEN
PELLASTSTIGEN
PELLAKSENPOLKU
PELLAKSENREUNA
PELLASKANTEN
VL
PELLASBACKEN
RAAPPAVUOREN
SKRAPBERGSPA
MYRB
405-4-279
405-4-280
405-4-302
405-4-242
405-4-245
405-4-432
405-4-425
405-4-429
405-4-429-M0001
405-4-230
092-405-0018-0023-V0511
092-405-0018-0023-V0512
405-18-23
405-4-231
092-405-0018-0023-V0503
VP(P)
13-9904-1
13-9904-2
13-9903-12
13-9903-7
14-9901-0
14-9903-7
13045
A0
150+30
II
13046
A30
e=0.20
II
13047
A26
e=0.20
II
13048
A26
e=0.20
II
13059
A26
e=0.20
II
13044
A30
e=0.20
II
13043
A30
e=0.20
II
13041
A30
e=0.20
II
13049
13050
A26
TALTTAKUJA
TALTTAPOLKU
MEJSELSTIGEN
MEJSELGRÄNDEN
UURREKUJA
RASPITIE
RASPVÄGEN
VUOLUTIE
NAULATIE
0
25
50
100
150
200
250
Metriä

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
141100	19.8.2019	683490, 684490

Vantaan kaupunki

LUHTITIE

Asemakaava
Kaupunginosa 13, VAPAALA
Virkistysaluetta.

Kaupunginosa 14, VARISTO
Osa kortteleita 14130-14132 sekä katu-, virkistys- ja erityisaluetta.

Asemakaavan muutos
Kaupunginosa 13, VAPAALA
Virkistysaluetta.

Kaupunginosa 14, VARISTO
Osa kortteleita 14130-14132 sekä katu-, virkistys- ja erityisaluetta.

Tonttijako ja tontttijaon muutos

Osa korttelia 14131

1:2000

Vanda stad

LÖFTVÄGEN

Detaljplan
Stadsdel 13, FRIHERRS
Rekreationsområde.

Stadsdel 14, VARISTORNA
Del av kvarteret 14130-14132 samt gatu-, rekreations- och specialområde.

Ändring av detaljplanen
Stadsdel 13, FRIHERRS
Rekreationsområde.

Stadsdel 14, VARISTORNA
Del av kvarteret 14130-14132 samt gatu-, rekreations- och specialområde.

Tomtindelning och ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 14131

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

AP

Asuinpientalojen korttelialue.

Yleistä

Rakennukset on rakennettava kiinni kadun puoleisiin rakennusalan rajoihin. Rakennusalan rajan muoto on sitova.

Rakentamiseen on käytettävä rakennusalan koko pituus Luhtitien varessa.

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

Rakennusalalla, joka sijaitsee katualuetta vastaan, tulee asuinrakennuksen asuinhuoneen lattiapinnan olla vähintään 70 cm kevyen liikenteen reittä korkeammalla.

Rakennusoikeus.

Asukas- ja yhteistiloja saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi. Tontille saa rakentaa myös talousrakennuksia. Kaavassa määrätyt asumista palvelevien yhteistilojen rakennusoikeudet ja sallitut muut asumisen lisärakennusoikeudet eivät mitoita auto- tai polkupyöräpaikkoja tai väestönsuojatiloja.

Kellaria ei saa rakentaa.

Ullakolle saa sijoittaa asuintiloja rakennusoikeuden lisäksi.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för småhus.

Allmänt

Byggnaderna ska byggas ända fram byggnadsytans gränserna mot gatan. Formen på byggnadsytans gräns är bindande.

Längs Loftvägen ska hela byggnadsytans längd användas för byggande.

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

På den byggnadsyta som ligger mot gatuområdet ska golvytan i bostadshusets bostadsrum ligga minst 70 cm högre än gång- och cykeltrafikleden.

Byggrätt.

Invånar- och gemensamma lokaler får byggas utöver den byggrätt som anges i planen. På tomten får också ekonomibyggnader byggas. Den byggrätt för gemensamma utrymmen för boende som anges i planen och den tillåtna ytterligare tilläggsbyggrätten för boende räknas inte med i dimensioneringen av bil- eller cykelplatser eller skyddsrum.

Källare får inte byggas.

På vinden får bostadsutrymmen placeras utöver byggrätten.

Julkisivut	Fasader
Rakennukset ja niiden katujulkisivut tulee tehdä kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan kaupunkimaisina ja korkeatasoisina. Rakennusten tulee muodostaa kortteliin yhtenäinen kokonaisuus.	Byggnader och deras gatufasader ska uppföras så att de med avseende på stadsbilden och arkitekturen är urbana och högklassiga. Byggnaderna ska bilda en sammanhängande helhet i kvarteret.
Luhtitien katualueeseen rajautuvien rakennusten päädyt tulee suunnitella siten, että niihin toteutetaan kaupunkikuvallinen kiinnekohta.	Gavlarna i de byggnader som gränsar till Loftvägens gatuområde ska planeras så att det skapas en stadsbildsmässig fixpunkt på platsen.
Julkisivumateriaalien tulee olla vaihtelevasti punatiiltä ja rappausta. Julkisivuvärien tulee olla kirkkaita murrettuja värisävyjä ja niiden tulee vaihdella asunnoittain. Värisävyjä tulee olla vähintään kuusi ja niitä kaikkia tulee käyttää vaihtelevasti.	Fasadmaterialen ska i varierande grad bestå av rödtegel och puts. Fasadfärgerna ska bestå av klara, brutna färgnyanser och de ska variera bostadsvis. Det ska finnas minst sex färgnyanser och de ska alla användas i varierande grad.
Julkisivuissa ei sallita näkyviä elementtisaumoja.	Kaavamääräys (ruotsi)
Julkisivujen ja ikkunoiden jäsentelyn tulee olla pystysuuntaisia.	Fasaderna och fönstren ska vara artikulerade i höjdled.
Katualueen puoleisten parvekkeiden ja viherhuoneiden tulee olla sisäänvedettyjä ja pinta-alaltaan oll enintään puolet huoneiston julkisivupituudesta. Parvekkeiden ja viherhuoneiden tulee muodostaa pääasiallisten julkisivumateriaalien kanssa yhtenäinen kokonaisuus. Kaiderakenteen tulee olla pääosin peittävää pintaa.	Balkonger och grönrum på gatuområdets sida ska vara indragna och ha en yta som motsvarar högst hälften av lägenhetens fasadlängd. Balkonger och grönrum ska bilda en enhetlig helhet tillsammans med de huvudsakliga fasadmaterialen. Räckeskonstruktionen ska huvudsakligen bestå av en täckande yta.
Jokaisesta asunnosta tulee olla uloskäynti talon molemmille puolille.	Varje bostad ska ha utgång till båda sidor av huset.
Rakennusten sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin.	Byggnadernas entréer ska framhävas med hjälp av arkitektur.
Asuntojen ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB. Katualueen puoleisten parvekkeiden on oltava lasitettuja.	Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller i bostäder ska vara minst 35 dB. Balkongerna mot gatuområdet ska vara inglasade.
Luhtitietä vasten sijoittuvan autokatoksen julkisivu tulee jaksoittaa ikkunoin ja eriväriisin osin kahden autopaikan välein.	Den täckta bilparkeringens fasad mot Loftvägen ska delas in i partier med fönster och olikfärgade delar med två bilplatsers mellanrum.
Piharakennusten, autokatosten ja muiden rakenteiden tulee liittyä asuinrakennusten arkkitehtuuriin.	Gårdsbyggnader, täckta bilparkeringar och övriga konstruktioner ska ha en koppling till bostadshusens arkitektur.
Uusiutuvan energian hyödyntämiseen tarkoitetut laitteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria.	Anordningar som är avsedda för utnyttjande av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur.
Katot	Tak
Kattojen tulee olla konesaumattu peltikatto.	Taken ska vara maskinfalsade plåttak.
Rakennuksissa on oltava harjakatto, jonka kattokaltevuus on 1:1,5.	Byggnaderna ska ha sadeltak med taklutningen 1:1,5.
Kattolle tulee sijoittaa aurinkokeräimiä.	Solfångare ska placeras på taket.
Hormit tulee koota savupiipunomaisiksi rakenteiksi katolle.	Luftkanaler ska koncentreras så att de bildar skorstensliknande konstruktioner på taket.
Talousrakennuksissa tulee olla viherkatto.	Ekonomibyggnader ska ha gröntak.

Ulkoalueet	Utomhusområden
Korttelipihan suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet. Piha tulee toteuttaa kasvillisuudeltaan monilajisena alueena, jolle istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden suureksi kasvavia lehti- ja havupuita, pensaita, perennoja ja nurmikkoa sekä monivuotisia kukkivia ja pölyttäviä lajeja, mukaan lukien kukkivia puita. Pihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on istutettava.Tonttien yhteisellä korttelipihalla tulee saavuttaa vähintään vihertehokkuus 0,8.	Vid planeringen av kvartersgården ska behoven hos användare i olika åldrar beaktas. Gårdsplanen ska förverkligas som ett område med mångsidig växtlighet, där det med beaktande av årstidernas växling planteras löv- och barrträd som blir stora, buskar, perenner och gräs samt fleråriga blommande och pollinerande arter, blommande träd inkluderade. De delar av gården som inte används för nödvändiga färdvägar, områden för lek eller vistelse eller utnyttjas för stadsodling, ska förses med planteringar. Tomternas gemensamma kvartersgård ska uppnå minst 0,8 i gröneffektivitet.
Jokaisella asunnolla on oltava oma pensasaidalla rajattu pihaosuus.	Varje bostad ska ha ett eget gårdsparti som avgränsats med en häck.
Rakennusalalla, joka sijaitseen Luhtitietä vastaan, tulee pensasaidalla rajatut asuntopihat olla rakennuksen kummallakin puolella.	På byggnadsytan som ligger mot Loftvägen, ska bostädernas gårdsplaner som avgränsas med en häck ligga på båda sidor av byggnaden.
Katu- ja suojaviheralueeseen rajautuvat etupihat tulee rajata 1,5 m korkealla, leikattavalla pensasaidalla ja kulkutien kohdalla tulee olla puuportti.	Entrégårdar som gränsar till gatu- och skyddsgrönområdet ska avgränsas med en 1,5 m hög häck som klipps och vid gångvägen ska det finnas en träport.
Rakennusten ja katualueiden väliset tilat tulee kivetä, istuttaa tai käsitellä osana kaupunkimaista katutilaa.	Utrymmen mellan byggnader och gatuområden ska stenläggas, planteras eller hanteras som en del av ett urbant gaturum.
Pihasuunnitelma, jossa on esitetty tontin leikki- ja oleskelualueet, reitit, hulevesijärjestelmät ja istutukset on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin vihertehokkuuslaskelman kanssa.	Gårdsplan, där tomtens områden för lek och vistelse, leder, dagvattensystem och planteringar samt gröneffektivitetsberäkning ska bifogas till bygglovshandlingarna.
Tonteilla ei saa käyttää asfalttipinnoitetta.	Asfaltbeläggning får inte användas på tomterna.
Hulevedet tulee viivyttää yhtenäisen suunnitelman mukaan koko korttelialueella.	Dagvattnet ska fördröjas i hela kvartersområdet enligt en enhetlig plan.
Rakennuslupaa varten on laadittava korttelikohtainen hulevesisuunnitelma hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.	För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med kraven för hantering av dagvatten.
Korttelissa 14132 piha-alue tulee suojata liikennemelulta korttelin itäreunaan rakennettavalla meluaidalla.	Gårdsområdet i kvarteret 14132 ska skyddas mot trafikbuller med ett bullerskydd som byggs i kvarterets östra kant.
Meluaidan väritys ja jäsentely tulee olla yhdenmukainen asuinrakennuksen Luhtitien puoleisen julkisivun kanssa.	Bullerskyddets färgsättning och artikulering ska vara överensstämmande med bostadshusets fasad mot Loftvägen.
Johtoja ja kaapeleita saa sijoittaa tonttijaosta huolimatta.	Ledningar och kablar får placeras oberoende av tomtindelningen.
Johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita, täyttöjä, maanleikkauksia eikä istuttaa syväjuurisia puita tai pensaita.	I ledningsgrändens område är det inte tillåtet att placera fasta eller tunga konstruktioner, utfyllnader och schakt, och inte heller plantera träd eller buskar med djupa rötter.
Liikenne ja pysäköinti	Trafik och parkering
Autopaikkojen vähimmäismäärät: 1 autopaikka 1,3 asuntoa kohti.	Minimiantalet bilplatser: 1 bilplats / 1,3 bostäder.
Autopaikat saa sijoittaa tonttijaosta riippumatta.	Bilplatserna får placeras oberoende av tomtindelningen.
Vähintään 1 autopaikka / asunto tulee sijoittaa autokatokseen tai autotalliin, jonka saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.	Minst 1 bilplats / bostad ska placeras i bilskydd eller i garage som får byggas utöver byggnadsytan.
Vieraspysäköintiä, lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille vähintään 2 ap.	Minst 2 bilplatser ska reserveras på tomten för gästparkering, kortvarig serviceparkering och hemserviceparkering.
Autopaikkojen suunnittelussa tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.	Vid planeringen av bilplatser ska beredskap finnas för laddningsställen för elbilar.
Pyöräpaikkojen vähimmäismäärät: Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1 pp/ asuinhuone.	Minimiantalet cykelplatser: Cykelplatser ska reserveras minst 1 cp/bostadsrum.
Pyöräpaikoista vähintään 80% pitää olla sääsuojattuja.	Av cykelplatserna ska minst 80 % vara väderskyddade.

AO	**Erillispientalojen korttelialue.**	**Kvartersområde för fristående småhus.**
	Alueelle saa rakentaa yksiasuntoisia pientaloja.	I området får småhus med en bostad uppföras.
	Rakennusoikeudesta saa käyttää toimisto- ja työtiloina enintään 20%. Alueella ei saa harjoittaa toimintaa, joka aiheuttaa ympäristölle häiriötä.	Av byggrätten får högst 20% användas för kontors- och arbetsutrymmen. Verksamhet som orsakar störningar för miljön får inte bedrivas i området.
	Kellaria ei saa rakentaa.	Källare får inte byggas.
	Rakennuksen lattiatason alin sallittu korkeusasema on +29,8.	Byggnadens lägsta tillåtna golvnivå är +29,8.
	Suurimman sallitun kerroslan lisäksi saa rakentaa taloustilaksi, autotalliksi tai -katokseksi varattavaa tilaa enintään 40 m2 asuntoa kohti.	Utöver den största tillåtna våningsytan får högst 40 m2 per bostad byggas som utrymme som reserveras för ekonomiutrymme, garage eller carport.
	Tontin rajalle katua vastaan on istutettava pensasaita.	Vid tomtgränsen mot gatan ska en häck planteras.
	Tonttien väliset rajat tulee aidata istutuksin.	Gränserna mellan tomterna ska ingärdas med planteringar.
	Autopaikkoja on varattava 2 autopaikkaa / asunto.	Två bilplatser ska reserveras per bostad.
VL	**Lähivirkistysalue.**	**Område för närrekreation.**
	Alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa tulee turvata alueen sisältämien erityisten luonnonarvojen säilyminen.	I områdets planering, andvändning och underhåll ska bevarandet av områdets särskilda naturvärden tryggas.
	Alueella saa suorittaa sen käyttötarkoitusta palvelevaa rakentamista.	Sådant byggande får utföras i området som betjänar dess användningsändamål.
	Johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita, täyttöjä, maanleikkauksia eikä istuttaa syväjuurisia puita tai pensaita.	I ledningsgrändens område är det inte tillåtet att placera fasta eller tunga konstruktioner, utfyllnader och schakt, och inte heller plantera träd eller buskar med djupa rötter.
EV	**Suojaviheralue.**	**Skyddsgrönområde.**
	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.**
③	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
12	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VANT	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
123	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
KATU	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
ALUE	**Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.**	**Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.**
1234	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
IV	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
e = 0.12	**Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/ rakennuspaikan pinta-alaan.**	**Exploateringstal, dvs. förhållandet mellan våningsytan och tomtens/byggnadsplatsens yta.**
X	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**

	**Rakennusala.**	**Byggnadsyta.**
	**Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.**	**Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.**
	**Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.**	**Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.**
	**Auton säilytyspaikan rakennusala**	**Byggnadsyta för förvaringsplats för bil**
	**Rakennukseen jätettävä kulkuaukko**	**Genomfartsöppning i byggnad**
	**Leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa**	**För lek och utevistelse reserverad del av område**
	**Ohjeellinen koirapuisto.**	**Rekommenderad hundpark.**
	**Ohjeellinen matonpesupaikka.**	**Anvisad plats för mattvättning.**
	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**
	**Ohjeellinen vesialue.**	**Riktgivande vattenområde.**
	**Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.**	**Del av område där träd och buskar skall planteras.**
	**Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.**	**Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.**
	**Ohjeellinen viljelypalsta-alue.**	**Riktgivande odlingslottområde.**
	**Katu.**	**Gata.**
	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där infart till tomt/byggnadsplats är tillåten.**
	**Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.**	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**
	Johtoa varten varattu alueen osa.	**För ledning reserverad del av område.**
	**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 planteckningar annat bestämts.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhtsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Timo Kallaluoto
Aluearkkitehti / Områdesarkitekt

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Stadsmätning

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

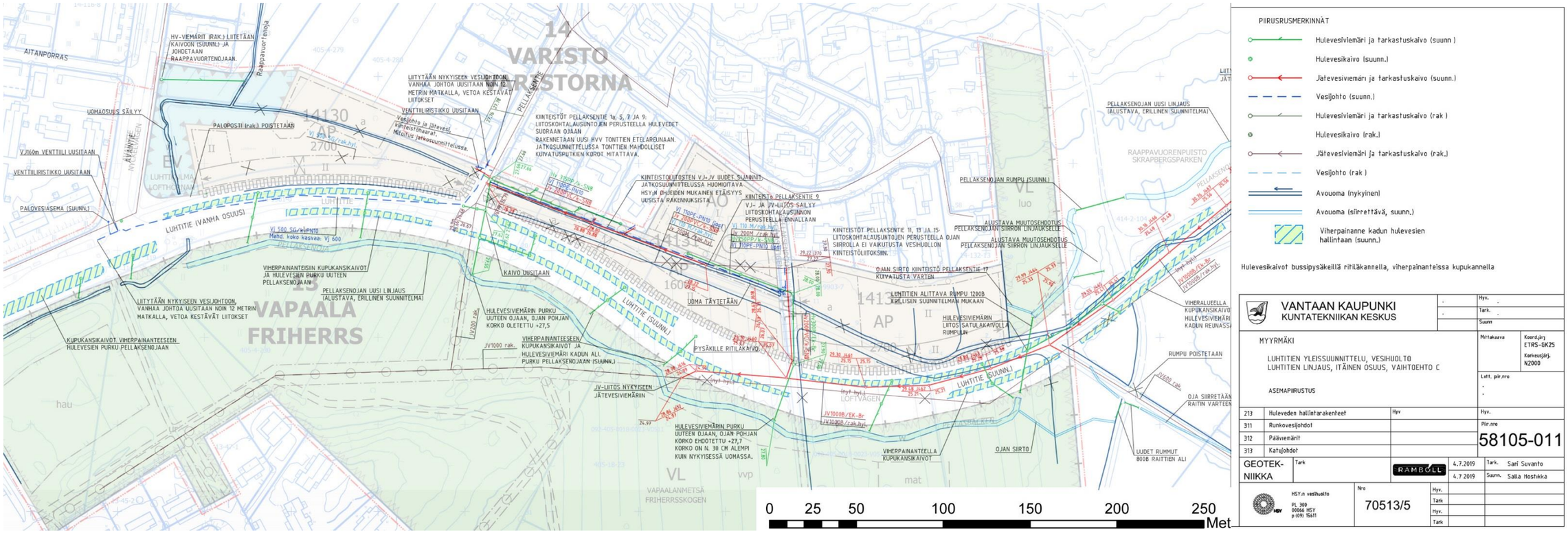
Vantaalla / Vanda 19.8.2019

Kimmo Junttila
Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

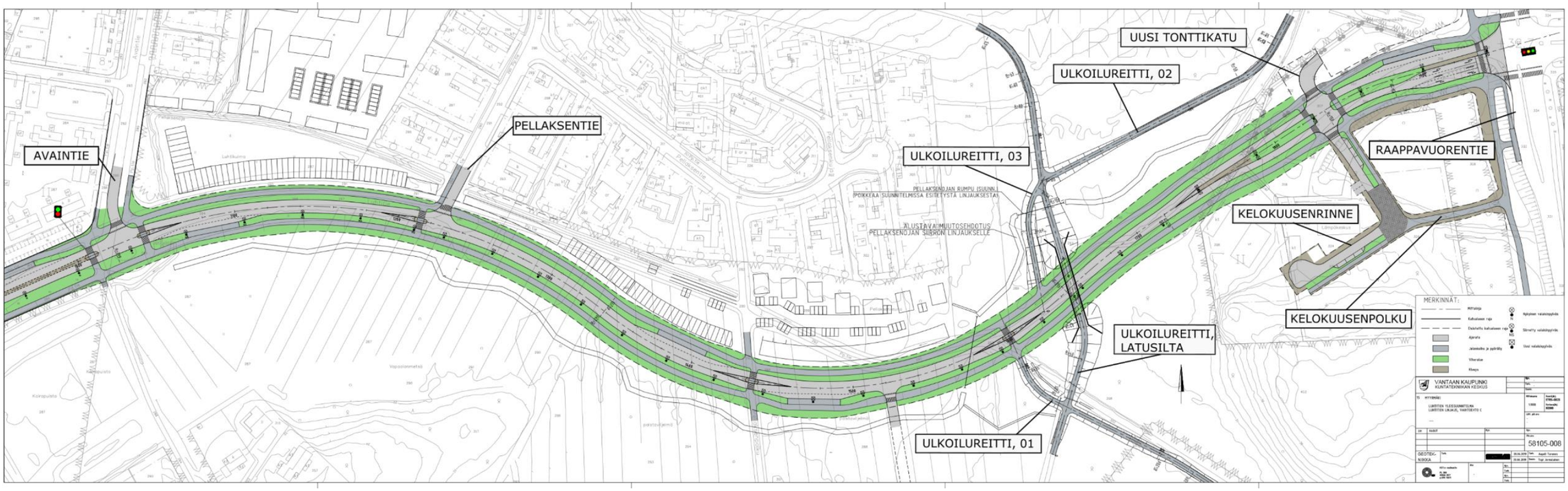
Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __ /__ 20__

Godkänd av stadsfullmäktige __ /__ 20__



Vesihuollon yleissuunnitelma, Ramboll Oy, Vantaan kaupunki, HSY, 4.7.2019, ei mittakaavassa.

Luhtitien yleissuunnitelma, VE C, Ramboll Oy ja Vantaan kaupunki, 20.6.2019, ei mittakaavassa.



Asemakaavaa ja -kaavamuutosta nro 141100 Luhtitie koskien on suoritettu neljä osallistumista. Vastine mielipiteisiin on asiakirjan lopussa.

Ensimmäinen osallistuminen ja vuorovaikutus 18.9.-26.10.2009

- ***Osallistumis- ja arviointisuunnitelma*** käsiteltiin Länsi-Vantaan aluetiimissä 8.9.2009. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivättiin ja postitettiin osallisille 18.9.2009. Mielipiteet ja tavoitteet kaavoitukselle pyydettiin 26.10.2009 mennessä.

- ***Vireille tulosta*** ilmoitettiin Vantaan Sanomissa 26.9.2009 sekä tavallisella kirjeellä tai sähköpostilla maanomistajille, naapureille ja viranomaisille sekä kaavoituskatsauksessa 6.-7.3.2010 Vantaa suunnittelee ja rakentaa -julkaisussa, joka jaettiin Vantaalla joka kotiin.

- ***Paikallakäynti*** järjestettiin Luhtitien loppukohdassa 8.10.2009 klo 8.00 - 9.00, jolloin läsnä oli kaavoitusinsinööri Mikko Järvi ja 15 osallista. Puheluja ei tullut.

- ***Osallisia*** kaavoituksessa olivat alueen sekä viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat, vuokralaiset ja asukkaat (naapurit), kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset, työntekijät, asukas- ym. yhdistykset, kaupungin viranomaiset, Uudenmaan ympäristökeskus (nykyinen Uudenmaan ELY-keskus), Vantaan Energia Oy, Elisa Networks Oy, kunnan jäsenet ja ne, jotka katsoivat olevansa osallisia.

Ensimmäisen osallistumisen mielipiteet

1. Paikallakäynti 8.10.2009 Luhtitien päässä, kooste paikalla olleiden mielipiteistä:

- Tielle ei ole tarvetta
- Ei tietä asuintonttien viereen
- Alueella asuu liito-oravia
- Virkistysalue pirstoutuu ja saavutettavuus huononee
- Kosteikkoalueella uhanalaisia lajeja
- Alueella savipohjaa, turhan kallista rakentaa
- Osa rakennuksista paaluperusteisia, pohjavesitaso turvattava
- Pientaloaluetta, lapsiperheitä, kouluja; turvallisuusasioiden hoito?
- Miten melua torjutaan?
- Mielipiteitä ei otettu huomioon yleiskaavan yhteydessä, jolloin sanottiin asian tarkentuvan asemakaavavaiheessa. Miten mielipiteiden huomioonotto näkyy?
- Kaavoituksen edetessä tulee suunnitelmia esitellä yleisötilaisuuksissa
- Henkilöautojen läpiajoa ei tulisi sallia
- Myös Luhtitien alkupään melu- ja turvallisuusasiat tulisi käsitellä tässä yhteydessä, koska tulisivat muuttumaan huomattavasti jos loppuosuus rakennetaan
- Eläimille tulisi turvata tien ylitys, samoin ihmisille
- Palstaviljelijöille on luvattu alueen säilyminen, miten se on mahdollista?
- Ovatko palstaviljelijät otettu huomioon osallistumisessa?
- Maanomistaja haluaisi pientalo-/rivitalorakentamista tilalleen A3-alueen vieressä

2. Asukas, 25.9.2009:

1. Jos Luhtitie jatketaan Raappavuorentielle, miten turvataan urheilupuistosta eteenpäin menevä ulkoilutie kohti Myyrmäen pururataa. Etenkin tämä huolettaa latujen osalta talvella. Meillä on esteetön yhtenäinen latureitti Pähkinärinteen suunnasta kohti Petikon latuja, jonka mahdollinen uusi autotie katkaisisi. Miten talvisaikainen latureitti turvataan?

2. Luhtitien turvallisuus liikenteen kasvaessa. Jo nyt Luhtitiellä ajetaan luvattoman kovaa. Kadun ylittää iso joukko koululaisia.

3. Asukas ja 28 muuta allekirjoittajaa, 8.10.2009:

Koska kaupunki on aloittamassa Varisto-Martinlaakson välisen virkistysalueen suunnittelun, haluamme esittää suunnittelijoille seuraavan käyttötoivomuksen:

Variston ja Martinlaakson välisellä virkistysalueella ulkoilutetaan paljon koiria, mutta Hämeenkylä-Varisto-Martinlaakson pohjoispuolella ei ole lähellä koira-aitausta. Koirien yleiskunto ja sosiaalinen käyttäytyminen kehittyvät, kun koirat saavat juosta vapaina ja leikkiä toistensa kanssa. Siksi olisi toivottavaa, että alueella olisi turvallinen ja hoidettu koira-aitaus, jossa koirat saavat peuhata.

Ehdotus: Mielestämme Varistonniityn vanha viljelypalsta-alue, joka on ollut pitkään käyttämättä, olisi koira-aitaukselle sopiva. Paljon ihmisiä käy jo nyt koirien kanssa täällä lenkkeilemässä. Aitaus sijoittuisi pallokentästä länteen, Martinlaaksontielle päin, tiensuuntaisesti siten, että esim. hiihtolatujen tai ulkoilureittien tekeminen ei estyisi. Asutusta ei ole kovin lähellä, joten koirien haukunta ei häiritsisi. Lisäksi monelle lenkkeilijälle ja lapselle on mukavaa seurata koirien temmellystä.

4. Asukas, 8.10.2009:

Meidän lähialueiden asukkaiden mielipiteille ei asian valmistelussa ole annettu juurikaan arvoa, kun mielestämme tarpeettoman läpikulkuväylän rakentamista ajetaan väkisin eteenpäin. Jos me jaksamme kulkea Myyrmäkeen tai Louhelaan Vihdintien kautta, mikseivät jo valmiiksi Vihdintiellä olevat jaksa tehdä samoin? Tien tekemistä puolustellaan joukkoliikenteen tarpeilla, mutta kuinka suuri osa arvioiduista 6.000 autosta (auto keskimäärin joka 15. sekunti ympäri vuorokauden!!) vuorokaudesta on julkista liikennettä? On mielestäni täysin selvää, että julkinen liikenne on häviävän pieni osa kadulle tulevasta liikenteestä ja kadusta tulee pikaväylä Pähkinärinteestä ja Espoosta itään meneville ja voi olla, että tuo arvio automäärästä osoittautuu liian pieneksi. On helppoa kuvitella, minkälaiset automassat, pakokaasut ja metelit alkavat hallita esim. Variston ala-asteen ja vastapäätä olevien urheilupuiston seutua, vaaratilanteiden lisääntymisestä puhumattakaan. Varistonniitty on tasaista, ympäristöään alempana olevaa aluetta, jonne ilma ja sen mukana pakokaasut jäävät seisomaan. Talvella alueella on aina muutama aste enemmän pakkasta kuin esim. Vihdintiellä. Urheilukentillä on kesäisin lähes joka viikonloppu jalkapallo- ja muita kilpailuja ja kadunvieret ovat jo silloin täynnä pysäköityjä autoja. Minne nuo 6.000 lisäautoa mahtuvat?

Tien rakentaminen rikkoo peruuttamattomasti Variston ja Pellaksen rauhalliset asuinalueet, ahkerassa käytössä olevan Varistonniityn palstaviljelyalueen ja Myyrmäen urheilupuiston/vesitorninmäen vilkkaan ulkoilualueen. Yhteys urheilupuistosta vesitornin pururadalle katkeaa käytännössä kokonaan, jos Uomatien päähän vielä ruvetaan kerrostaloja. Kuka kohta uskaltaa lähteä lenkille tai hiihtämään, jos joutuu koko ajan puikkelehtimaan autojen ja pakokaasujen seassa? Jo nyt kävelytiellä kaahaavat mopot pitävät meteliä ja käryttävät ihan riittävästi. Tämäkö on sitä, millä ihmisiä kannustetaan pitämään huolta kunnostaan? Kyse ei ole pelkästään meidän ihmisten hyvinvoinnista. Maita myllertämällä ja yhtenäisiä alueita pirstomalla viedään elintilaa myös

eläimiltä ja harvinaisilta kasveilta. Oletan, että tulette saamaan niistä lisää tietoa toisten lähettämissä kommenteissa.

Mikäli katu kaikesta huolimatta rakennetaan, toivon, että se linjataan niin, ettei ainakaan olemassa olevia tontteja ja puutarhoja rikota. Koska melu varmasti lisääntyy, melusuojaus pitää tehdä kunnolla. Missään tapauksessa en halua, että tänne aletaan rakentaa kolossaalisia betonimuureja avaraa "maalaismaisemaa" peittämään. Yksi vaihtoehto melusaasteen pienentämiseksi voinee olla kadun sijoittaminen kauemmaksi nykyisestä kävelytiestä sen eteläpuolelle. Kaipa myös löytyy keinoja, joilla läpikulkuliikenteen määrää voidaan rajoittaa ja vauhteja pudottaa vai onko niin, että autot luonnonlain tavoin hakeutuvat aina sinne, mistä löytyy lyhin reitti.

Lisään selvyyden vuoksi, että omistan itse auton ja ajan sillä varsin paljon, esim. kauppareissuilla Myyrmäkeen. Käytän kuitenkin työmatkoihin useimmiten julkista liikennettä, joka mielestäni toimii jo nyt hyvin. Minulle ei ole ongelma kävellä Louhelan asemalla ja jos en halua/jaksa mennä junalla, voin aina valita joko Variston bussin 362 tai Myyrmäen bussin 452. Samanlaisen vastauksen saa varmaan muiltakin Pellaksessa ja Varistossa asuvilta. Eli, kuka tarvitsee Luhtitien jatkoa, poliitikot, espoolaiset?!

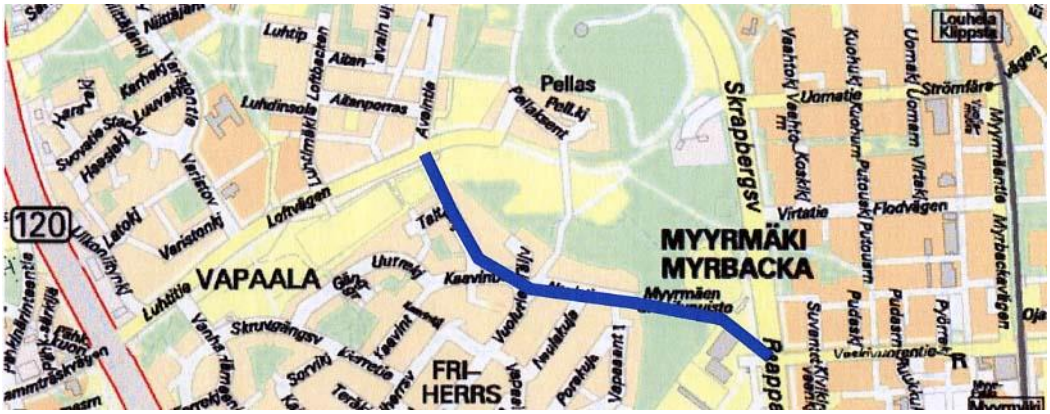
5. Asukas, 12.10.2009:
1.Yleistä: Hankkeet tukevat Myyrmäen alueen palvelujen säilymistä, ja ovat siten kannatettavia.

2. Rakennukset: Uudisrakentamisen tulisi noudattaa samaa tehokasta linjaa kuin Myyrmäen Uomatien varren nykyinen rakennuskanta. Talojen tulisi olla muodoiltaan selkeitä ja n. 6-9 kerroksisia. Korkeimmat talot voisivat reunustaa Raappavuorentietä. Värityksen tulisi olla maltillista ja julkisivujen joko tiiltä ja/tai rapattuja, kuten alueen julkisivuremontoiduissa vanhoissa taloissa.

3. Kulkuyhteydet: Nykyiset kevyen liikenteen väylät tulisi pyrkiä säilyttämään mahdollisuuksien mukaan. Luhtitien jatke pitäisi pystyä joko ylittämään tai alittamaan kevyen liikenteen väylällä. Raappavuorentien nykyistä lenkkipolulle johtavaa alikulkua voisi hyödyntää paremmin, jos tien länsipuolella kulkisi myös kevyen liikenteen väylä (Yhtenäinen väylä Myyrmäen urheilupuistosta Martinlaaksontielle asti olisi toivottava). Nykyisellään kys. alikulusta pääsee järkevästi vain lenkkipolulle. Martinlaaksontien ja Raappavuorentien liittymä tulisi järjestää mieluiten liikenneympyrällä valojen sijaan. Kyseinen risteys on nykyisellään alueen hankalin.

6. Myyrmäen aluetoimikunta, 13.10.2009 päätti seuraavaa:
Aluetoimikunta edellyttää, että Luhtitie rakennetaan asuinkatutasoisena siten, että se mahdollistaa ensisijaisesti julkisen liikenteen sekä autoliikenteen tien yhdistämien asuinalueiden tonteille. Ulkoilureittien suunnittelussa on huomioitava, että Luhtitien ylittävä silta on riittävän loivapiirteinen sekä liikuntaesteisille että hiihtäjille. Lisäksi tien reunoille on istutettava pensaita sekä Pellaksen asuintalojen että viljelypalstojen suojaksi. Jäsenet Holmberg ja Saarinen jättivät päätöksestä eriävät mielipiteet, jotka on liitetty pöytäkirjan liitteeksi.

Jäsen 1:n eriävä mielipide
Esitän, että Luhtitie julkinen liikenne rakennetaan Pellaksentie - Kaavitie - Naulatie - Vaskivuorentielle. Ei Uomatielle.



Jäsen 1:n ehdottama tielinjaus.

Jäsen 2:n eriävä mielipide
Vastustan yleiskaavaluonnokseen merkittyä Luhtitien jatketta.

Myyrmäen urheilupuiston aluetta tulee jatkossakin kehittää urheilu- ja ulkoilualueena sekä siitä Raappavuoren suuntaan lähivirkistysalueena nykyisessä laajuudessa puuratoineen. Myyrmäki ja Martinlaakso on Vantaan ainoa urbaani kaupunkialue, jonka asukkailla tulee olla liikkumisen ja luonnon läheisyyden mahdollistava henkireikä vauvasta vaariin. Lisäksi Luhtitien jatkeen toteuttaminen ennen kuin Kehä II:n tulevaisuudesta on tarkkaa tietoa, johtaa vain uusiin liikenteellisiin ongelmiin Länsi-Vantaalla.

Luhtitien jatkaminen Uomatien päähän johtaisi liikenneongelmiin siinä risteyksessä ja mitä ilmeisimmin läpiajo-ongelmiin Uomatiellä, jossa juuri syksyllä 2004 aiheellisesti liikenneturvallisuussyistä on alennettu ajonopeuksia. Seuraava ongelma on luvassa Myyrmäentien ja Uomatien risteyksessä Louhelan asemalla. Läpiajo-ongelma tulee ulottumaan vielä Martinlaaksontien, Raappavuorentien, Uomatien ja Louhelan risteykseenkin.

7. YTV Liikenne, 16.10.2009:
Esitetty uusi katuyhteys mahdollistaa uuden bussilinjan avaamisen Raappavuorentien ja Vihdintien välille. Tämä parantaisi alueen joukkoliikenneyhteyksiä. Luhtitien uudelle osuudelle tarvitaan pysäkkipari Pellaksentien risteyksen kohdalle. YTV puoltaa kaavan pikaista laadintaa, jotta joukkoliikenneyhteys alueen kautta voidaan avata.

8. Asukkaat, 2 hlöä, 19.10.2009:
Olen asunut Pellaksessa lähes koko ikäni 47 vuotta ja tiestä Varistosta Myyrmäkeen on ollut puhetta jo monta vuosikymmentä. Oma mielipiteeni on asiasta varsin samanmukainen kuin muillakin Pellaksessa asuvilla. Tietä ei tarvita ja se tulee rikkomaan viimeisen ulkoilu- ja virkistysalueen ko. alueella. Minkä takia lisäksi hieno ja rauhallinen asuinalue pilataan 6000 - 7000 auton pakokaasulla ja melulla. Alue kuuluu lentomelualueeseen jo nyt ja vielä lisätään haittoja suunnitellulla tiellä. Nopeudet luhtitiellä ovat melkoiset vaikka liikennenopeudet pitäisi olla tiedossa ja jos pitkä suora vielä jatkuu Myyrmäkeen niin vauhtia tulee vain lisää.

Alue on osa Petikon ja Luukkaaseen asti ulottuvaa ulkoilualuetta, hiihtoladut ja puuradat. Alueen tämänhetkinen kävelytie on vilkasta, johtuen alueen urheilupaikoista ja kouluista. Nuoret onneksi vielä kävelevät ja käyttävät polkupyöriä, ei bussilinjoja tälle reitille tarvita.

Aikaisemmin tietä perusteltiin Myyrmäen palvelujen tuomista lähemmäs asukkaille. Olemassa olevia kulkureittejä on Rajatorpantie ja Petikon reitti, ei montaa kilometriä kiertoa verrattuna suunniteltuun läpikulkureittiin. Eikö olisi hyvä parantaa näitä reittejä, toivottavasti suunnitellusta tiestä ei tehdä uutta kehä kakkosta ja väylää Espoon asukkaille. Läpiajo tie tästä tiestä varmaan tulee!!!!!

Jos tie pakosti tulee siihen tehdä, siitä on tehtävä mutkaisempi ja sijoitettava se mahdollisimman kauas Pellaksen asuinalueesta (pakokaasut laaksossa ja rinteeseen kuuluva melu tulee saada estettyä meluesteellä).

Itse asun omakotitalossa, asunto etelään ja suoraan suunnitellun ajotien varrella. Asuntoni tiehen sijoittuva seinämä on ikkunaa, enpä rakentaessani osannut ajatella, että joku rakentaisi tien ihan tonttini eteen???????

Lopuksi miten Vantaalla on rahaa rakentaa teitä kun ei ole vara hoitaa sairaita yms. Talous tietääkseni kuralla. Isäni 99-vuotias hoitanut dementoitunutta vaimoaan kotona 9 vuotta ja vasta monien ambulanssireissujen jälkeen Vantaan kaupunki otti hänet hoitaakseen. Tärkeys järjestys olisi joskus hyvä ajatella. Pärjätään varmaan ilman tietä, mutta ei sairaanhoitoa, vanhustenhoiton ja kouluja???

Tottakai ymmärrän, että jokainen tekee vain työtänsä. Mutta tällä asialla on varmasti enemmän vastustajia kuin puoltajia.

9. Asukkaat 2 hlöä, 21.10.2009:

1. Tien linjaus: Tie tulee sijoittaa mahdollisimman kauaksi jo rakennetusta Pellaksen alueen asutuksesta eli selvästi nyt käytössä olevan kevyen liikenteen väylän eteläpuolelle mm. seuraavin perusteluin:

- Alueella on jo nyt merkittävä meluhaitta lentoliikenteestä eikä vilkkaasti liikennöidyn tien melua saa enää lisätä nykyiseen melukuormaan.
- Vilkkaasti liikennöidyn Pellaksenpolun ja aiotun Luhtitien jatkon risteysjärjestelyt voidaan tehdä turvallisemmiksi esimerkiksi alikulkujärjestelyin tai mahdollistamalla riittävä näkyvyys risteykseen.
- Viheralueen toiminnallinen yhteys Raappavuorelta Myyrmäen urheilupuiston alueelle on helpompi toteuttaa.¨
- Pienennetään nykyisen, vilkkaasti liikennöidyn kevyen liikenteen väylän turvallisuusriskejä uuteen tiehen. Väylät tulee erottaa selkeästi toisistaan.
- Säilytetään saasteettomampi ulkoilu- ja virkistysalue kokonaisuus.
- Siistitään nykyisin hyvin epäsiisti ja vain pienellä käytöllä oleva viljelypalsta-alue.

2. Tien lay-out: Nopeudet on rajoitettava tehokkaasti, koska uuteen tieratkaisuun liittyy paljon turvallisuusriskejä mm. alueen virkistyskäytön, koululaisliikenteen, kevyen liikenteen valtaväylän vuoksi.

- Tien linjausta ei tule tehdä liian suoraksi, jottei liikenteen nopeudet nouse liian korkeiksi.
- Tielle on rakennettava nopeutta hidastavia esteitä
- Tielle on asetettava mielellään 30 km/h ja korkeintaan 40 km/h nopeusrajoite

10. Asukas, 22.10.2009:

Olen asunut Variston pientaloalueella vuodesta 1977. Nyt elinympäristöämme uhkaa arvojemme raiskaaminen melulla ja saasteella. Pyydän tutkimaan suunnitellun asemakaavan tarkemmin seuraavin perustein:

- viher- ja virkistysalueen katkaisu -> lähdettävä autolla ladulle
- nykyinen kevyen liikenteen väylä Varistosta Virtatien alkuun häviää

- alueelta löydetyt merkit liito-oravien alueesta
- Luhtitiellä ajetaan jo nykyisellään liian lujaa 40n rajoituksesta huolimatta, alueella liikkuu paljon lapsia ja vanhuksia
- melun lisääntyminen nykyisen lentoliikenteen lisäksi
- Variston pientaloalueella on perinteisesti marjapensaita ja hedelmäpuita, niiden sadon käyttö vaarantuu saasteiden vuoksi
- Variston arvoja on ollut nimenomaan Herran kainalossa oleminen

Myyrmäen ja Malminkartanon välillä on peltoa rakennettavaksi, lähellä rataa ja asemaa.

11. Liikuntapalvelut, 22.10.2009:
Suunnitellulla alueella on viher-/latuhteys Myyrmäestä aina Espooseen asti. Mikäli yhteys katkeaa, niin on suunniteltava korvaava yhteys. Reitin suunnittelusta on oltava yhteydessä myös aikanaan liikuntapalveluihin.

12. Asukas, 2.10.2009:
Olen asunut Varistossa asuntomessualueella alusta asti. Alue on ollut turvallinen ja rauhallinen lapsiperheiden asua. Nyt ovat omat lapsemme jo aikuisia ja muistelevat lapsuuden leikkipaikkojaan. Ei ollut vaaraa liikenteestä. Lapset saivat ulkoilla ja käydä esim. luistelemassa Luhtitien urheilukentällä itsenäisesti. Myös koulumatkat Rajatorpan kouluun sujuivat turvallisesti vaikka Luhtitie pitikin ylittää. Liikennettä ei ollut liiaksi eikä ole vielä nytkään, sillä Varisto on suhteellisen pieni lähiö ja läpiajoliikennettä ei ole!!!! Tiedän myös että Variston alakoulu luokat 1-3 tullaan lopettamaan jossain vaiheessa ja pienetkin koululaiset joutuvat kulkemaan Rajatorppaan. Ajatelkaa edes lapsia jos meidän aikuisten toiveet eivät kiinnosta!! Tällä hetkellä on Varistoon alkanut uudestaan muuttaa lapsiperheitä juuri alueen turvallisuuden ja hyvien ulkoilumahdollisuuksien vuoksi. Työskentelen itse Pähkinärinteessä avoimessa päiväkodissa ja kuulen jatkuvasti nuorten perheiden ajatuksia asumisesta. Antakaa meidän pitää viihtyisä ja rauhallinen Varisto jossa ihmisten on hyvä elää!!!

13. Asukkaat, 2 hlöä, 22.10.2009:
1. Luhtitie tulee linjata riittävän kauas Pellaksen alueen talojen kohdalla. Alueella on viljelypalstoja, joita hyödynnetään tällä hetkellä vähäisessä määrin ja tien tulo suurine ajoneuvomäärineen aiheuttaa ympäristölle saastekuormitusta ja estää jo sinälläänkin viljelypalstojen terveellisen käytön. Viemällä tielinjaus asutuksesta kauemmas saadaan pienennettyä meluhaittoja (liikennemelun ja lentomelun yhdistelmä) ja liikennesaasteiden haittavaikutuksia lähitaloille. Riittävä vapaa vyöhyke asutuksen välissä mahdollistaa meluntorjunnan istutuksin ja mahdollisin teknisin rakennelmin. Lisäksi kauemmas vietäessä saadaan tien linjaukseen kaartoa, jolloin ajonopeudet alenevat. Mikäli tie vedetään suoraviivaisesti, siitä tulee kokeilusuora kiihdytyskisoille.

2. *Luhtitien liikenneturvallisuus on huomioitava suunnittelussa.* Suuri automäärä ja tielinjan suuriin nopeuksiin houkutteleva suoruus vaarantavat satojen tietä käyttävien ja sen ylittävien koululaisten turvallisuuden päivittäin. Tietä käyttävät ja ylittävät Hämeenkylän, Rajatorpan, Variston opetuspisteen ja Myyrmäen alueelta sekä Pähkinärinteestä Hämeenkylään tulevat koululaiset. Myös Vapaalan aukean urheilukentät ovat erittäin vilkkaassa käytössä iltaisin ja viikonloppuisin. Kentillä järjestetään mm. suuria junioreiden jalkapalloturnauksia.

3. *Liito-oravien mahdollinen esiintyminen alueella.* Uomatien länsipäähän suunnitellulla asuntorakentamisen alueella, Luhtitien linjauksen kohdalla sekä Myyrmäen urheilukenttää ympäröivällä puistoalueella tulee selvittää mahdollinen liito-oravien esiintyminen.

4. Viheralueen toiminnallinen yhteys on turvattava Myyrmäen urheilupuistosta ja Vapaalan suunnasta Raappavuoren puistoalueelle ja edelleen Petikkoon. Liikuntareitistö on suunniteltava niin, että Luhtitien alitus/ylitys on toiminnallisesti mahdollista ja turvallista. Myös alueen eläimistön mahdollisuus liikkua puistoalueen eri osiin pitää turvata.

5. Liittymät Pellaksesta Luhtitiehen on tehtävä turvallisiksi ja joustaviksi. Pellaksenpolun liittymäkohdassa on paljon ulkoilureitin käyttäjiä ylittämässä /alittamassa aiottua Luhtitietä.

6. Tien vaikutus talojen rakenteisiin. Pellaksentien taloista osa on perustettu paalujen varaan ja osa betonilaatoille. Mikäli savikerroksen vesitaso muuttuu, se saattaa aiheuttaa talojen liikkumisen.

14. Vantaan ympäristöyhdistys ry, 23.10.2009:
Vantaan ympäristöyhdistyksellä ei sinänsä ole enää huomauttamista Luhtitien rakentamiseen, kun se yleiskaavaan on jo merkitty, mutta itse tien linjaus ei saa olla houkutus kohtuuttomasti lisääntyvään läpiajoon Varistosta ja Pellaksesta Myyrmäkeen ja edelleen itään. Katu ei voi olla yhteys Etelä-Myyrmäen kauppakeskittymään, mutta on tietenkin tärkeä liikenneyhteys Louhelan asemalle. Katuosuus ei saa houkuttaa Pähkinärinteestä ja kauempaa tulevia käyttämään tätä reittiä itään. Tästä syystä on laskelmissa perusteltu tarpeella Myyrmäkeen pääsyksi. Todellisuudessa tie palvelisi vain läpiajoa Myyrmäen kautta Kaivokselaan ja edelleen Hämeenlinnanväylälle. Luhtitien läpiviennissä on yhtenä ongelmana sen länsipään puolella olevat urheilukentät eteläpuolella ja koulut pohjoispuolella. Tien läpipuhkaisu lisää koululaisten onnettomuusriskejä, joten erityistä huolellisuutta tarvitaan tien kokonaissuunnittelussa. Luhtitien läpituonti Uomatielle on suunniteltava aluetta palvelevaksi kokoojakaduksi. Koska Luhtitie katkaisisi merkittävän viher- ja ulkoilureitin, se tulee toteuttaa mahdollisimman kevyenä ilman molemminpuolista kevyen liikenteen reittiä. Riittävä etäisyys ojaan, jossa useassa kohdassa kasvaa vankkasaraa, on toteutettavissa esimerkiksi säilyttämällä kevyen liikenteen tien nykylinjaus. Entä kuinka hoidetaan pieneläinten ylitysturvallisuus metsäalueiden välillä, kun maasto-olojen takia alikulkuvaihtoehto on suljettu pois? Jotta liikennevirta pysyisi pienenä, tulisi yhteys toteuttaa vasta Kehä II:n valmistumisen jälkeen.
Luhtitien kaava liittyy kiinteästi Myyrmäen Raappavuorentien länsipuolelle suunnitellun kerrostaloalueen (A1) asemakaavaan 002049. --- (Jatko koskee kaavaa 002049.)

15. Asukas, 23.10.2009, osin uudelleen 21.11.2012:
Alueelta ovat asukkaat tehneet havaintoja liito-oravista, joten sen EU:n määräysten mukainen 4 ha elinalue on rauhoitettava. Kaavan alueella kasvaa erittäin harvinainen kasvi vankkasara, josta on yleiskaavan eheyden arvioinnissa todettu seuraavasti:
”Uomatien risteyksen tehokkaasti rakennettavien eheytyskohteiden (nro 1508, 1509) läheisyydessä on vankkasaran (Carex riparia) Vantaan ainoa sijaintialue. Vankkasara on Suomessa harvinainen eteläinen laji, joka viihtyy kosteilla ja rehevillä kasvupaikoilla, kuten ojissa ja järvien rannoilla. Asuinrakentaminen ei vankkasaran elinoloihin juu-

rikaan vaikuta, mutta mahdollinen Luhtitien jatkeen rakentaminen saattaa heikentää vankkasaran elinoloja (Rantalainen 2005).”

Pellaksentien asunnoista osa on perustettu paalujen varaan ja osa betonilaatalle siten, ettei savikerrokseen saanut koskea. Jos paksun savikerroksen vesitaso muuttuu kadun ojituksen seurauksena tai kävelytien vieressä virtaavan ojan vesimäärää tai uraa muutetaan, aiheuttaa se savikerroksen kuivumisen ja talojen vaurioitumisen ja liikkumisen. Eikö olisi järkevää säilyttää nykyiset suhteellisen uudet talot asuinkelpoisina ja harkita uudelleen, mitä haittavaikutuksia tällaisesta tien rakentamisesta olisi asukkaille.

Alueen yli kulkee lentokoneiden reitti Helsinki-Vantaan kentälle ja tästä aiheutuu merkittävää meluhaittaa. Kun samaan meluun yhdistyisi uuden kadun aiheuttama lisämelu, muuttuu näiden yhteisvaikutuksesta alue erittäin meluiseksi ja mahdollisesti ylittäisi sallitut arvot. Tätä ei ole riittävästi kyetty selvittämään yleiskaavassa, joten nyt on ehdottomasti selvitettävä lento- ja katumelun yhteinen vaikutus.

Katu aiheuttaisi myös runsaasti muuta saastetta kuin melua. Näitä ovat mm. pölyt, hajut, roskat ja lisääntyvä rikollisuus, jota läpikulkeva liikenne edistää (nykyinen umpikuja-rakenne toimii rauhoittavana, kun on vain yksi mahdollinen poistumissuunta).

Luhtitien varressa olevien urheilukenttien käyttäjinä on paljon lapsia ja siellä on usein eri turnauksia, jolloin lasten turvallisuus vaarantuisi vilkkaan liikenteen seurauksena ja Luhtitien varren pysäköinti on jo nyt varsin villiä turnausten aikana.

Kaavaa esittelevässä asiakirjassa on ”Nykytilanne ja lähtötiedot” kappaleessa todettu, että palstaviljelyalue säilytetään. Jos siihen viereen rakennetaan katu, niin tuskin kukaan haluaa syödä kadun vieressä viljeltyjä saastuneita elintarvikkeita (Saksassa on rajoitus 300 – 500 m tiestä ihmisruoan viljelylle).

Viheralue on Länsi-Vantaan keskeisin viherkaistale Myyrmäen Urheilupuistosta Petikon ulkoilualueelle. Tämä yhteys on asemakaavassa säilytettävä asukkaiden käytössä turvallisena ja helppona liikunta- ja virkistysalueena.

Mikäli katu kaikesta huolimatta väkisin halutaan sijoittaa kaavaan, on se linjattava mahdollisimman kauas asunnoista. Lisäksi on varattava riittävästi maa-alaa melua estävälle maavallille ja suojapuustolle, jossa on riittävästi havupuita torjumaan melua talvellakin.

Hämeenkylän ja Rajatorpan koululaiset ylittävät Luhtitien vähintään kahdesti päivässä ja lisäksi kenttää käytetään koulujen liikuntatunneilla. Miten lasten turvallisuus voidaan taata? Nopeusrajoitukset eivät auta. Nyt Luhtitiellä on 40 km/t nopeusrajoitus ja jopa bussit ajavat jatkuvasti reilua ylinopeutta. Poliisit eivät valvo nopeuksia!

Luhtitiestä tulee jatkettuna yli 2 km pitkä ”vauhtisuora”, joten nopeusrajoitusten lisäksi siihen pitää tehdä rakenteellisia hidasteita ja mutkia vauhdin rajoittamiseksi.

Luhtitien jatkeen kävelytien ja Pellaksenpolun risteyksessä sattuu jo nyt lisääntyneiden mopojen, pyöräilijöiden ja kävelijöiden läheltä piti tilanteita ja törmäyksiä. Asumme aivan risteyksen lähellä ja havainnot ovat jokapäiväisiä. Tämän paikan suunnittelu vaatii huolellisuutta ja kaikkia mahdollisia varokeinoja.

Ennen tien rakentamista olisi selvitettävä Kehä II ja Kehä III liikenteen muuttuminen niiden valmistuttua. Kun niiden rinnalle tulee varaväyliksi Martinlaaksontien ja Rajatorpantien levennykset, niin niiden valmistumisen jälkeen ei tarvita enää näiden keskelle viidettä väylää. Lisäksi ennusteiden mukaan alueen asukasmäärä on laskeva lisärakentamisesta huolimatta. Onko järkevää tuhlata varoja kalliiseen tien rakentamiseen, varsinkin kun viljelypalsta-alueen pellolla on savea yli 20 metriä, ei kadun rakentaminen tule olemaan halpaa eikä helppoa.

Onko Vantaalla pakko silpoa kaikki rauhalliset asuinalueet ja vihervyöhykkeet läpikulkuteillä?

16. **Asukas**, 25.10.12009:
Luhtitie jatkuu Myyrmäkeen, vaikken ihan ymmärrä kuka sitä tarvitsee. Täältä on 30v päässyt kivasti jalan ja pyörällä, autoissahan on ratit ja kääntyvät pyörät.

Kevyen liikenteen väylällä liikenne on vilkasta, kävelijöitä ja pyöräilijöitä kulkee tiheään. Tiellä on pari suoraa osuutta, jossa lisääntyneet mopoilijat päästelevät niin paljon kuin koneesta irti lähtee.

Siitä tulenkin suunniteltuun tiehen. Kuinka turvataan ilman autoa kulkevien sujuva liikkuminen edelleen Myyrmäkeen. Tarkoitan tällä keskusta, en Louhelaa. Virtatien kohdalla on pyöräilijöille alikulku, ei ole tarvinnut ylittää tietä. Kuinka on suunniteltu tämä jatkossa. Koen, että tässä on huomioitu vain autolla pääsy. Ei ole mielekästä häätää kevyt liikenne sillalle esim Pellaksen alueella tai muutenkaan huonontaa kevyen liikenteen kulkua, autot voivat mennä alikulkuun tms. Tiellä liikkuu paljon koululapsia.

Toivoisin, että autotie on mahdollisimman kapea ja täynnä töyssyjä ja mutkia, silloin se saattaisi olla mahdollisimman turvallinen. Hämevaarassahan on autotie tehty näin. Kannattaa käydä kokeilemassa. Melu olisi näin myös pienempi täällä mahtavan lentomelun alueella.

Tuntuu ikävältä viheralueiden jatkuva nakertaminen. Pellaksen toiselta puolelta, Martinlaaksoon mennessä, ollaan hävittämässä palstaviljelijöiden paratiisia rakentamisen alle.

Olen huomannut Helsingin alkaneen suojella kyseisiä alueita. Ihmisten hyvinvoinnille on tärkeätä yhteys luontoon myös tällä tavalla. Ei ole mielekästä ajaa kaikki kansalaiset kuntosalille ym. Siellä ei linnut laula, ei sisiliskot vilahtele, ei kasvit kasva. Eläimille kuin ihmisillekin on tärkeä yhtenäinen viheralue Raappavuoren ja urheilupuiston välillä. Mikäli talvia riittää tulevaisuudessakin, myös hiihtäjiä on paljon.

Pellaksen pienessä metsikössä lienee myös liito-oravia. Niitäkin pitäisi suojella meidän asukkaiden ohella.

Toivon teille suunnittelijoille paljon viisautta tässä tärkeässä työssä.

17. **Asukas**, 25.10.2009:
Ohessa näkökohtia, joita tulisi ottaa huomioon kyseisen asemakaavan laadinnassa.

1. Turvallisuuden takaaminen tien laadinnassa ja erikoisesti Luhtien alkupäässä, jonka vaikutuspiirissä on vilkasta koululaisliikennettä ja ympäri vuoden myös urheilukentän alueella vilkasta jalankulku- ja autoliikennettä. Jo nyt kesäaikaan kentän läheisyyteen tien varsille on hetkittäin pysäköity niin paljon autoja, että se haittaa Luhtien nykyistäkin liikennettä. Urheilualueen pysäköinti on ratkaistava asianmukaisella, kestävällä tavalla asemakaavan laatimisen yhteydessä (lisää parkkipaikkoja, pysäköinnin turvallisuus jne.). Erityisongelmana kyseisen alueen liikenteessä on se, että suuri osa jalankulkijoista on lapsia, joiden liikennekäyttäytyminen hyvin arvaamatonta.

2. Tiestä aiheutuvan melun torjunta. Yleiskaavan laadintavaiheessa asukkaat eivät saaneet kovinkaan selkeitä selvityksiä tien meluvaikutuksista, vaan viranomaiset vetosivat asemakaavan laadintavaiheeseen, jolloin tämä asia tarkentuu. Tämä ei juurikaan asukkaita vakuuttanut asian ratkaisumahdollisuuksista. Maisemallisesti useimmat meluaidat Suur-Helsingin alueella ovat melko epäonnistuneita. Alue ei tällä hetkellä siedä juuri yhtään enempää melua, koska aluetta rasittaa jo nyt voimakas lentomelu. Miten

ylipäätään lasketaan tien ja lentomelun yhteisvaikutus, siihen eivät viranomaiset pystyneet vastaamaan yhteisissä yleiskaavatilaisuuksissa.

3. Tien järkevä linjaus, niin että se tulee mahdollisimman kauas tien vaikutuspiirissä olevasta asutuksesta.

4. Ennakkotiedoissa on ilmoitettu, että muun muassa alueella olevat viljelypalstat tullaan säilyttämään. Kevyen liikenteen väylä on ilmeisesti tarkoitus säilyttää ja se tulee myös säilyttää, joten silloin lienee pakko ottaa tielle maata viljelyspalstojen puolelta. Tiellä tulee olemaan myös sen verran kova liikenne, että tuskin saasteiden takia viljelyspalstat voivat olla aivan tien vieressä (mitä sanovat EU-säännökset asiasta).

5. Nyt tielle on arvioitu ohjautuvan vuorokaudessa 6000-7000 ajoneuvoa. Miten asemakaavan laatimisen yhteydessä voidaan estää se, ettei kyseessä ole kaupunki- ja liikennesuunnittelusta niin kiusallisen tuttu ilmiö itseään toteuttavasta ennusteesta eli kun jonnekin rakennetaan hyvä kulkuväylä, se vetää helppoutensa ja käyttökelpoisuutensa takia ennustetta huomattavasti enemmän liikennettä. Variston alueella tämä vaara on erittäin suuri, koska Myyrmäkeen ja kauemmaksikin suuntautuva liikenne on tällä hetkellä ruuhkainen ja autoilijat etsivät kaiken aikaa uusia reittejä tämän ruuhkan välttämiseksi. Toisaalta yleiskaavatilaisuuksissa viranomaiset ovat vakuutelleet asukkaille, ettei tiestä tule läpiajoliikennetietä. Ilman erikoistoimenpiteitä tältä tilanteelta tuskin vältytään.

6. Tien suunnittelun ja toteuttamisen porrastaminen mahdolliseen kehä II:n toteuttamiseen. Tietä ei missään olosuhteissa pidä lähteä toteuttamaan ennen kehä II:ta, jolloin nähdään sen vaikutus kyseisen alueen liikenteelle. Ei ole tarkoituksenmukaista suunnitella ja toteuttaa Luhtien jatketta erillisenä tiehankkeena ennen kuin koko läheisen alueen tiejärjestelyistä on tehty kokonaissuunnitelma.

7. Tien pohjan rakenne. Tie tullaan todennäköisesti rakentamaan paksulle savikerrokselle, joka aiheuttaa melkoisesti kustannuksia. Mitä tien rakentaminen tulee vaikuttamaan vieressä oleville tonteille (maan tärinä rakentamisen yhteydessä jne.).

8. Liito-oravahavainnoista on kerrottu tien vaikutuspiirissä. Vantaan ja Uudenmaan ympäristökeskuksilta saatava asiasta luotettava raportointi, ennen kuin suunnittelu käynnistyy.

9. Pellaksenpolun ja Luhtien sekä Avaintien ja Luhtien risteyksien toteutus tulee olla turvallinen.

10. Tie laadittava siten, etteivät nopeudet pääse nousemaan. Jo nyt Luhtitie suoruutensa takia houkuttelee huomattaviin nopeuden ylityksiin. Pelkät nopeusrajoitukset tuskin riittävät, jos tie linjataan viivasuorasti Varistosta Myyrmäkeen.

11. Miten suojella asukkaat tien saasteilta.

12. Luhtien rakentaminen rikkoo Myyrmäen urheilupuistosta lähtevän yhtenäisen viheralueen ja vaikuttaa oleellisesti asukkaiden virkistysliikkumiseen Myyrmäen ja Vapaalan suunnasta Raappavuoren ja edelleen Petikon virkistys- ja kuntoilualueille. Miten turvataan virkistysliikkujien tien ylitykset turvallisesti.

13. Miten turvataan tien vaikutuspiirissä olevat rauhoitetut lehtoneidonvaippa- ja Vantaan ainoat vankkasaraesiintymät.

14. Vaikka kaavoituksen piiriin ei varsinaisesti kuulu arvioida tien rakentamisesta tien lähipiirissä olevien kiinteistöjen mahdollista arvon alenemista, tämäkin keskustelu tulisi käydä vaikkapa kaupunkisuunnitteluosaston opastamana (asiaa käsittelevät kaupungin viranomaiset, menettelytavat jne.)

18. Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, 26.10.2009:
Ei huomioitavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelman suhteen.

19. Asukkaat, 2 hlöä, 26.10.2009
Vaadimme, että Variston peltoalueelle suunnitellun A2 uudisrakennusalueen ja nykyisen asuinalueen välille jätetään viherväylä turvaamaan asukkaiden ulkoilumahdollisuudet. Rakennettava alue on piirustuksissa laitettu suoraan alkamaan nykyisten asuintonttien reunasta. A2 rakennettaisiin Avaintie itäpuolelle ja Myyrmäen vesitornin välille. Alue alkaisi rakennettavan Luhtitien pohjoispuolelta aina Petikkoon johtavalle latuverkostolle asti.

Esitämme, että rakennettavan Luhtitien ylitys tai alitus tehdään ulkoilijoille ja hiihtäjille mahdolliseksi ja että asukkaat pääsevät esitetyn viherväylän kautta Petikkoon johtavalle latu- ja ulkoiluverkostolle. Nykyistä peltoaluetta käyttää valtaisa määrä lähiseutujen asukkaista. Muun muassa kaikista lähiseudun kouluista lapset käyttävät aluetta suunnistukseen, hiihtäjät pääsevät latuverkostosta toiseen, koiranulkoiluttajat ja lenkkeilijät pääsevät nauttimaan luonnosta eikä asfaltoiduista teistä.

20. Asukkaat, **2 hlöä,** 26.10.2009:
Variston Luhtitieltä Myyrmäen Uomatielle johtavaa uutta tietä suunniteltaessa ja asemakaavaa laadittaessa tulee ottaa huomioon ainakin seuraavat asiat.

- Tien linjaus: Uuden tien liikenteen aiheuttama liikennemelu sekä jo olemassa oleva ja jatkossa edelleen kasvava Helsinki-Vantaa lentokentän lentomelu sekä näiden yhteismäärä Pellaksen alueella tulee selvittää ja huomioida tietä rakennettaessa. Saastepäästöt 6000 autosta vuorokaudessa rasittavat Pellaksentien asukkaita kun vielä huomioidaan se, että Pellaksen asuinalue on rakennettu solaan, jolloin saasteet jäävät tuulettomina päivänä leijumaan asuinalueellemme. Uusi tie tulee linjata riittävän kauas Pellaksen asuinalueesta jotta voimme minimoida alueelle aiheutuvat haitat uudesta tiestä ja voisimme pitää Pellasta edelleen viihtyisänä asuinalueena.
- Turvallinen tie: Lisäksi tulee kiinnittää huomiota tien turvallisuuteen ja siihen ettei tien ajonopeus ole liian suuri. Jo nyt tällä hetkellä Luhtitiellä ajetaan yli sallittujen nopeusrajoitusten. Läpiajo kielletty muilta kuin julkisilta kulkuneuvoilta olisi eräs mahdollisuus.
- Suojavyöhyke ja meluesteet Pellaksen kohdalle: Pellaksentien asukkaiden suojaksi tulee rakentaa riittävän leveä suojavyöhyke viheristutuksin sekä meluesteet. Molemmat tarvitaan, jotta saaste ja meluhaitat saadaan vähenemään.
- Tien vaikutus Pellaksen rakennuksiin: Rakennuksemme on perustettu reunavahvisteiselle laatalle savimaalle. Tiestä eikä sen rakentamisesta saa aiheutua rakennuksellemme haittaa eikä vaurioita. Pohjavesi ei saa laskea tien rakentamisen seurauksena jolloin on se vaara, että talot painuvat tai romahtavat.
- Liito-orava alueella ja sen ympäristössä: Asemakaava-alueella ja sen ympäristössä mahdollisesti esiintyvien liito-oravien määrä tulee selvittää.

21. Martinlaakson asukasyhdistys ry, 26.10.2009:

Myyrmäen urheilupuiston aluetta tulee jatkossakin kehittää urheilu- ja ulkoilualueena sekä siitä Raappavuoren suuntaan lähivirkistysalueena nykyisessä laajuudessaan puuratoineen. Myyrmäki ja Martinlaakso on Vantaan ainoa urbaani kaupunkialue, jonka asukkailla tulee olla liikkumisen ja luonnon läheisyyden mahdollistava henkireikä vauvasta vaariin.

Lisäksi Luhtitien jatkeen toteuttaminen ennen kuin Kehä II:n tulevaisuudesta on tarkkaa tietoa, johtaa vain uusiin liikenteellisiin ongelmiin Länsi-Vantaalla.

Luhtitien jatkaminen Uomatien päähän johtaisi liikenneongelmiin siinä risteyksessä ja mitä ilmeisimmin läpiajo-ongelmiin Uomatiellä, jossa syksyllä 2004 aiheellisesti, liikenneturvallisuussyistä on alennettu ajonopeuksia. Seuraava ongelma on luvassa Myyrmäentien ja Uomatien risteyksessä Louhelan asemalla. Läpiajo-ongelma tulee ulottumaan vielä Martinlaaksontien, Raappavuorentien, Uomatien ja Louhelan risteykseenkin.

22. **Vantaan Energia**, 26.10.2009:
1. Sähköverkko: Alueella on Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitekaapeleita. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannusten osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.
2. Kaukolämpöverkko: Ei huomautettavaa.

23. **Asukas**, 25.5.2010:
Onko suunnitelmissa alikulkua Variston koulun kohdalle? Variston koulun ja Rajatorpan koulun välinen reitti ylittää Luhtitien. Huoli liikenteen aiheuttamasta liikenteen kasvun riskistä. Tarvitaan turvalliset ylityskohdat. Näkisin parhaana alikulkutunnelin, joka olisi turvallisin lapsille.

24. **Asukas**, 2.6.2010:
Voiko liikennettä hidastaa kadun linjauksella?

25. **Rajatorpan koulun johtokunta**, 5.6.2010:
Rajatorpan koulun johtokunta on kokouksessaan 31.5.2010 keskustellut Luhtitien jatkeesta ja päättänyt jättää asiaa koskevan mielipiteen otettavaksi huomioon suunnitelmia laadittaessa.

Rajatorpan koulu toimii kahdessa eri opetuspisteessä (Variston opetuspiste, 1 - 3 lk., osoitteessa Varistontie 1 ja Rajatorpan koulu, 1 - 6. lk., osoitteessa Vapaalanpolku 13). Nämä opetuspisteet sijaitsevat eri puolilla Luhtitietä. Koulua käyvät oppilaat asuvat lähinnä Pellaksen, Rajatorpan, Vapaalan ja Variston alueilla. Osalla oppilaista on oppitunteja sekä Variston opetuspisteessä että Rajatorpan koululla.

Luhtitien jatkeen mahdollistaman läpiajon Variston ja Myyrmäen välillä voidaan olettaa kasvattavan Luhtitien liikennemääriä huomattavasti. Kasvavien liikennemäärien seurauksena alueen liikenneturvallisuus heikkenee ja onnettomuuksien riskit Rajatorpan koulun oppilaiden koulumatkoilla ja opetuspisteiden välisillä siirtymillä kasvavat.

Kasvaneiden riskien minimoiminen on huomioitava jo Luhtitien jatkeen suunnitelmia laadittaessa. Vantaan kaupungin tulee taata koululaisille turvallinen liikenneympäristö ja minimoida liikennejärjestelyjen muutoksista aiheutuvat haitat.

Ehdotamme Luhtitien kevyen liikenteen turvallisuuden parantamista ensisijaisesti alikulkutunnelein ja liikennevaloin.

26. **Kysymys Myyrmäen asukasfoorumiin** 30.9.2010, esitetty 27.9.2010:
Myyrmäen alueen (asemakaavamuutos nro 002049) täydennysrakentamisalueelta on löytynyt Vantaan Ympäristökeskuksen selvityksen mukaan varmoja merkkejä liito-oravien olemassaolosta alueella. Kaavoitusta tehtäessä tätä tietoa ei ole ollut. Saman alueen kautta on (asemakaava nro 141100, Varisto 11) mukaan suunniteltu Luhtitien jatkamista Varistosta Myyrmäkeen. KYSYMYS: Mitä muutoksia liito-oravien esiintyminen alueella aiheuttaa kerrostalojen ja Luhtitien jatkeen mahdollisille rakentamissuunnitelmille ko. alueelle, jotta ympäristönsuojelun lainsäädännölliset vaatimukset täyttyvät esim. suojeltavan alueen laajuuden osalta?

27. **Asukas**, 4.4.2011: Koska Luhtitie rakennetaan? Tuleeko meluesteet? Tien eteläpuolella on täyttöjä. Puutarhoja on paitsi etelän, myös pohjoisen puolella. Luhtitien jatkeella ulkoilutiellä on painaumia, samoin Pellaksentiellä.

28. **Vapaalan asukasillassa** 5.10.2011 asukas totesi, että Luhtitie vähentää Vanhan Hämeenkyläntien läpiajoliikennettä.

29. **Asukas**, 14.10.2011:
Onko liito-oravat selvitetty? Luhtitien tarpeellisuus?

30. **Asukas**, 31.10.2011:
Olemme uudet rivitaloasukkaat Luhtitien varrella. YIT teki meille ikävästi rakennuttamalla pihoillemme kuvien mukaiset pätkityt aidat, eli kun liikennettä Luhtitiellä on nyt jo liikaa ja liikaa melua, niin miten voimme osaltamme vastustaa Luhtitien jatketta Myyrmäkeen? *(Vastaus lähetetty)*





31. ***Asukkaat, 3 kpl***, kaupunkisuunnittelulautakunnalle 5.6.2013:

Kannanottona asemakaavavalmisteluun ja –esitykseen koskien Luhtitien jatkamista Vapaalasta Myyrmäkeen esitämme, että kadun rakentamista siirretään ajankohtaan, jolloin se on (1) Vantaan taloustilanteen kannalta mahdollinen ja järkevä toteuttaa ja (2) kun tiedämme kehä II rakentamissuunnitelmat ja –aikataulut.

Perusteluina kannanotollemme esitämme:

Asemakaavaesityksen kohdassa 6 on todettu suhteesta kaupungin tasapainottamis- ja velkaohjelmaan: ”Luhtitien toteuttaminen maksaa noin 1,5 M€ (2012) ja on karsittava lähivuosien suuri pää- ja kokoojatiehanke (Kv:n talousseminaari 10.5.2012).”

Katsomme, ettei ole millään tavoin perusteltua käyttää Vantaan nykyisessä kireässä taloudellisessa tilanteessa rahallisia resursseja tämän hankkeen toteuttamiseen. Esitetty budjetti 1,5 M€ tulee ylittymään mitä todennäköisimmin syvästabiloinnin, pohjavesipatoamisen, ulkoilureitin ylikulkusillan rakentamisen sekä vaikeiden paalutusten vuoksi. Sosiaali- ja sivistystoimi sekä muut Vantaalle merkittävät tie- ja aluerakennushankkeet tulee ensisijaistaa niin suunnittelu- kuin toteutusresursseissa. Alueellisesti tienrakentamiseen mahdollistetut varat on järkevämpää sijoittaa alueellisesti olemassa olevien väylien kunnostamiseen. Esimerkiksi Vapaalan kaupunginosan Omat kadut ok –hanke on pysähtynyt resurssipulaan.

1. Kuten asemakaavaesityksestä ilmenee, hankkeella on ollut koko sen valmistelu-historian-sa ajan runsaasti vastustusta perustuen luonnonsuojelullisiin ja virkistys-alueelli-siin näkökohtiin. Asukkaat ovat ilmaisseet perustellun huolensa laajan, Keskuspuistosta Petikkoon asti ulottuvan puisto- ja ulkoilualueen pirstoutumisesta ja alueella olevien harvinaisten kasvien ja eläinten häviämisestä sekä lisääntyvästä saasteista ja melusta, joka jo pelkästään lentoliikenteen vaikutuksesta on alueella lähellä sallittua ylärajaa. Todettakoon tähän liittyen, että alueen yleiskaavaa hyväksyttäessä ei ollut päätöstä tehtäessä tiedossa, että alueella asuu liito-oravia, jotka EU –määräysten mukaan tarvitsevat 4 ha elinalueen. Myös Hämeenkylän, Variston ja Rajatorpan koululaisten sekä Vapaalan liitynta-alueen liikenneturvallisuus on huolestuttanut monia vanhempia.
2. Tien varteen sijoittuvien rakennusten omistajat ovat esittäneet perustellun huolensa tien vaikutuksesta pohjavesiin ja sitä kautta savimaalle rakennettujen paaluttamatto-mien rakennusten perustusten pettämisestä. Pellaksenojan suunniteltu siirto, hule-vesi-altaat ja syvästabilointi pohjapadoilla ovat vaikeasti hallittavia ja kalliita ratkaisuja pohjavesitason säilyttämiseksi. Riskit rakennuksille aiheutuvista vahingoista ja sitä kautta kaupungille osoitettavista korvausvaateista ovat ilmeiset.
3. Tien tarpeellisuudesta on esitetty paljon eriäviä mielipiteitä. Alue on selvinnyt nykyi-sillä tiejärjestelyillä kymmeniä vuosia. Olemassa olevat väylät kehä III (vain 1,2 km pohjoiseen suunnitellusta väylästä), Martinkyläntie (vain 0,9 km pohjoiseen suunni-tel-lusta väylästä) ja Rajatorpantie (1,4 km etelään suunnitellusta väylästä) pystyvät hoitamaan alueellisen poikittaisliikenteen. Myyrmäkeläiset ovat huolestu-neita, että liikenteelle ei ole riittäviä jatkoväyliä ja suunniteltu tie tulee aiheuttamaan huomatta-van suuren automäärän ahtaille asuinkaduille. Perustelut julkisen liikenteen tarpeiden kannalta eivät tue tien rakentamista, sillä Vapaalan alueiden julkisen liikenteen palvelut ja yhteydet Vihdintietä pitkin vähenevät haitaten merkittävästi paikallista työmatkaliikennettä.

Yhteenvetona toteamme, että päätös tien tarpeesta ja rakennusaikataulusta kannattaa tehdä vasta, kun tieto kehä II linjauksista ja aikatauluista on tiedossa ja jolloin tiedämme tarkemmin nyt suunnitellun tien todellisen tarpeen.

Pyydämme ottamaan nämä näkökohdat huomioon tehdessänne päätöksiä asemakaa-vaehdotuksesta ja sen jatkotoimista.

Toinen osallistuminen ja vuorovaikutus 18.10.-13.12.2017

Toinen osallistuminen järjestettiin, koska kaava-aluetta on laajennettu ja edellisestä osallistumisesta oli kulunut kuusi vuotta.

- ***Osallistumis- ja arviointisuunnitelma*** käsiteltiin aloituskokouksessa 9.10.2017. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivättiin ja postitettiin osallisille 18.10.2017. Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 30.11.2017 mennessä. Lisäksi yksityiseltä hakijalta pyydettiin 30.11.2017 mennessä asemapiirros, kuinka haettu rakennusoikeus on käytettävissä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma tarkistettiin ja postitettiin 8.11.2017, koska ilmoitus asukaslehdestä 28.10.2017 oli pois. Nyt mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 13.12.2017 mennessä.

- ***Vireille tulosta*** ilmoitettiin tavallisella kirjeellä tai sähköpostilla maanomistajille, naapureille ja viranomaisille 18.10.2017 ja 8.11.2017. Ilmoitus Vantaan asukaslehdestä 28.10.2017 oli jäänyt pois, joten kaavoituksesta ja uudesta kaavatilaisuudesta ilmoitettiin Vantaan Sanomissa 18.11.2017.

- ***Kaavatilaisuus*** järjestettiin Rajatorpan koulun ruokalassa 7.11.2017 klo 17.00 – 19.15, jolloin oli läsnä 34 osallista. Uusi kaavatilaisuus järjestettiin Kilterin koulun ruokalassa 29.11.2017 klo 17.00 – 18.30, jolloin läsnä oli 29 osallista.

- ***Osallisia*** kaavoituksessa olivat kaavan hakija, alueen ja naapurikiinteistöjen omistajat, haltijat ja asukkaat (naapurit), kaupunginosan ja lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset, kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Uudenmaan liitto, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Vantaan Energia Oyj, Elisa Oyj, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, Helsingin seudun liikenne HSL ja kaupungin viranomaiset.

32. **Asukas**, 18.10.2017:
Vastustan tien puhkaisua, turvallisuuteen, viheralueen vaalimiseen ja haluuni autoilun vähentämiseen vedoten.

33. **Asukas**,20.10.2017:
Vastustan Luhtitien jatkeen rakentamista Raappavuorentielle. Suunniteltu tieosuus varmasti lisää turhaa läpiajoa Uomatien kautta. Siitä kulkee kehä kakkosta korvaavat tie ja erityisesti turhia läpiajoja tukeva tie, kun kuitenkin tavoite olisi yksityisautoilun vähentäminen. Se myös katkaisee sekä ulkoilijoille että eläimille tärkeän yhteyden Urheilupuiston takana olevan metsäkaistaleen kautta Honkasuolle. Lisääntyvä liikennemelu ja saasteet heikentävät paikallisille erittäin tärkeän Raappavuorten ympärillä olevien viheralueen arvoa virkistysalueena.

Kaiken maailman hienoista viherstrategioista huolimatta aina vaan jaksetaan tukea turhaa yksityisautoilua. Tämä on sitä turhaa, että pääsee mukavasti ostoskeskukseen.

34. **Asukas**, 27.10.2017:
Loistavaa jos vihdoin onnistuisi! Tästä ollaa ystävien kanssa monesti puhuttu, että miksi tie ei voisi sinne jatkua.

35. **Kaavatilaisuus** Rajatorpan koulun ruokalassa 7.11.2017 klo 17.00 – 19.15, muistio

Paikalla oli 34 osallista ja kuusi Vantaan kaupungin edustajaa.

Esiin nousseet teemat: melu, läpiajoliikenne, liikenneturvallisuus, joukkoliikenne, viheryhteydet, tien siirtäminen etelämmäksi, maaperä ja tekniset asiat.

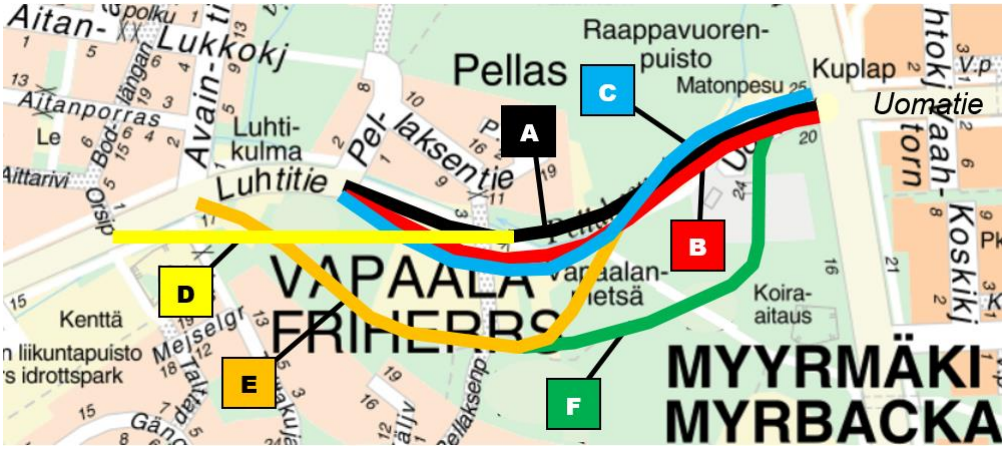
1. Lento- ja tiemelun yhdistäminen?
2. Vankkasarat voidaan siirtää. Ojan siirrolla saadaan puistomaisempi, huolellisempi ilme.
3. Miten meluselvitys vaikuttaa kaavan aikatauluun?
4. Meluselvitys, HSL:n linjat, myös sisäinen liikenne, lakkaako sisäiset linjat Vapaalasta ja Varistosta,
5. Vaatimattomampi väylä, tarvitseeko väylän olla liian sujuva, tutkitaanko vaikutukset alueen ulkopuolelle Uomatiellä ja Louhelantiellä, eräänlainen Kehä II. Miten haittoja estetään Louhelantiellä? – Laajempi selvitys on Myyrmäen kaavarunko, sen verkollinen selvitys ja koko kaupungin liikenne-ennuste vuodelle 2040. Huomioitu nopeusrajoitus Luhtitielle 40 km/h, koska muutkin kadut, joihin se liittyy ovat 40 km/h.
6. Vaatimattomampi kapeampi katu?
7. Liikenneturvallisuus? Alueella liikkuu noin 1000 lasta. Millaisia nopeuksia? Iltaisin ja öisin nopeudet kasvaa. Tarvitaan hidasteita. Hiihtoladut. – Nopeuksien hillintä: kaava tehdään lyhyemmälle osuudelle, mutta yleissuunnitelma Vihdintielle asti. Koulun kohdalle tulee liikennevalot.
8. Viheralueiden yhdistäminen, jotta palvelee ihmisiä ja eläimiä? Otetaanko vanhat mielipiteet huomioon?
9. Ojan siirto, miten lähelle tontteja?
10. Ei saanut kellaria rakentaa. Pellaksentiellä on laattaperusteisia taloja, miten voidaan nyt ojaa kaivaa? Mitään täyttömaata ei saa tuoda alueelle! Talojen alla on kovaa savea, miten nyt käy? Laitetaanko Luhtitie kannelle? Asukkaille geotekninen keskustelu.
11. Kehä II ensin. Tavoitteena, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia, nyt viheralue rikotaan. Kulkevatko runkolinjat 300 ja 400 Helsinkiin? Miten pystytään takaamaan, että ei tule läpiajoliikennettä?
12. Luhtitie on suora yhteys Vihdintielle.
13. Luhtitielle liikennemerkit ”Läpiajo kielletty, tontilleajo sallittu, ei koske busseja ja takseja”.
14. Kun rata tuli, luvattiin hyvä liityntäliikenne. Jos tehtäisiin syvempi mutka Vapaalaan päin.
15. Raappavuori on vapaalaisten virkistysaluetta. Entä Pellaksenpolun kohta.
16. Liikennevalot?
17. Kevyen liikenteen välylällä tulee vastaan autoja, poliisiautoja ja mopoja. Mopoille 20 km/h rajoitus.
18. Tien rakentaminen? Tarvitsee syvästabiloinnin. Onko kallis hanke?
19. Tie etelämmäksi.
20. Jos saisi nätimmän klotoidikäyrän?
21. Toivotaan, että tie siirrettäisiin sijansa etelään päin.
22. Melu on nyt Vapaalassa ja muualla. Tie on suunniteltava niin, että ei tulisi läpiajoa Vihdintieltä Hämeenlinnanväylälle. Onko Louhelantiellä 60 km/h?
23. Myyrmäen huolto on neuvotellut 7 vuotta asuntorakentamisesta tontille. Kaupunki ei ole luotettava
24. Viheralue pidettävä yhtenäisenä. Yksi silta ei pelasta. Loivat luiskat sillalle, että eläkeläisetkin voisivat sitä käyttää. Kadun korkeus on merkittävä melun kannalta. Maaston mukainen tasaus on hiljaisempi.

25. Läpiajoliikenne tulee lisääntymään. Uomatiellä on kouluja ym. Louhelantielle tulee lisää liikennettä. Sillasta tulee pitkä. Palaisin yhteyteen Martinlaaksontien päähän. Pienempi väylä kyllä, mutta ei pääkatua.
26. Pellaksenpolku 9:n tontin maanomistus ulottuu etelämmäksi, siellä on hedelmäpuita, voiko liittää tonttiin?

Ilmoitettiin, että Luhtitietä käsitellään myös ke 29.11. klo 17.00 Kilterin koululla.

Työpajassa esitettiin vielä seuraavaa:

1. Luhtitie etelämmäksi ja huoltotontin kohdalla pohjoisemmaksi, jolloin tulee S-kaari.
2. Tien sijainti etelämpänä on tärkeämpi asukkaille kuin palstaviljely.
3. Kiertoliittymät tai liikennevalot Varistontien ja Avaintien risteyksiin.
4. Kiertoliittymä myös Raappavuorentien risteykseen.
5. Lapsia kulkee kouluilta urheilukentälle (Varistontien ja Luhtimäen risteykset)
6. Iso keskisaareke Pellaksenpolun kohdalle.
7. Pellaksen alueen melusuojaus.



Ehdotettuja tielinjauksia: A. Yleiskaavan mukainen linjaus. B. Eteläisempi linjaus. C. Isompi S-mutka. D. Tien oikaisu Orsipolulta alkaen. E. Palstaviljelyalueen kiertävä linjaus. F. Myös Myyrmäen huoltotontin kiertävä linjaus.

36. Myyrmäen Huolto Oy, 16.11.201

Yhtiön huoltohallin tontti Uomatie 24 (kiinteistötunnus 92-15-685-2) on aiemmin ollut osana Raappavuoren kaavaa. Tontista on neuvoteltu kaupungin kanssa tältä pohjalta jo 7 vuotta. Koska on tiedetty, että konehalli on jäämässä uudisrakennusten ja Luhtitien alle tässä kaavassa, ei yhtiö ole pitänyt konehallia hyvässä kunnossa. Tästä on kertynyt korjausvelkaa. Yhtiö on myös suunnitellut kustannuksellaan uutta hallia kaavasta johtuen eri paikkoihin. Nämä aiheutuneet kustannukset yhtiön piti saada takaisin tontin myynnistä. Nyt saadun tiedon mukaan tontti on siirtynyt Luhtitien kaavaan. Tämä tieto on tullut yhtiölle yllätyksenä. Tästä emme ole neuvotelleet kaupungin kanssa, emmekä ole saaneet mitään ennakkotietoa.

Myyrmäen Huolto Oy ei ole suoralta kädeltä valittamassa tai vastustamassa Luhtitien kaavasta, vaan edellyttää kaupungilta uusia neuvotteluja asiasta. Yhtiö varaa puheoikeuden ja valitusoikeuden kaavaan, kunnes kaupungin kanssa on saatu neuvoteltua asia molempia osapuolia tyydyttävään tilaan.

37. **Vantaan Energia Oyj ja Vantaan Sähköverkot Oyj**, 21.11.2017:
Sähköverkko: Ei huomautettavaa.
Kaukolämpöverkko: Ei huomautettavaa.

38. **Asukas**, 26.11.2017:
Vastustan kaavan ehdotusta Luhtitien jatkamisesta katuna Varistosta Uomatielle. Mielestäni virkistysalueen keskelle rakennettu autotie ei ole tätä päivää, se pilaa yhtenäisen virkistysalueen lopullisesti. Tulin kovin surulliseksi nähtyäni tämän suunnitelman, no ehkä hyppään autoon ja ajan Nuuksioon itkemään. Kaavaehdotuksen alueella on jo nyt saatu läpi asuntorakentamishankkeita vaikka täydennysrakentaminen lähiöiden sisällä sekin etenemässä voimakkaasti. Lähiöiden tiivistämistä en vastustakaan, mutta laaja yhtenäinen lähimetsä on sellainen arvo jota kannattaa vaalia, nykyään on jo tutkimustietoa metsien positiivisesta vaikutuksesta ihmisten hyvinvointiin ja pikkuhiljaa ihmiset alkavat yhä enemmän arvostaa virkistysalueita. Metsäalueiden pilkkominen autoilun vaatimusten takia on lyhytnäköistä ja tuhoisaa politiikkaa. Martinlaaksossa asuvana käytän ko. metsäaluetta melkein päivittäin virkistäytymiseen kävellen, lenkkeillen ja puisia voimailulaitepaikkoja hyödyntäen. Alue on myös lähikoulujen liikuntaopetukselle tärkeä esim. suunnistuksessa ja kuntoradan käytössä.

39. **Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY**, 28.11.2017:
Asemakaavan laatimisen johdosta muodostuvien uusien tonttien kytkentä vesihuoltoon tarkastellaan kustannusarvioineen kaavoituksen edetessä ja esitetään kaavaselostuksen osana vesihuollon esisuunnitelmassa. Alueella sijaitsee jakeluverkoston lisäksi alueellisesti merkittävät runkovesijohto sekä pääviemäri. Mikäli yleisiä vesijohtoja tai viemäreitä sijoittuu muille kuin yleisille alueille, esitetään asemakaavaan ns. johtokujat, joiden leveydet selvitetään tapauskohtaisesti minimileveyden ollessa kuitenkin vähintään 6 m.

Mahdolliset johtosiirrot tulee suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa. Suunnitelmat hyväksytetään HSY:llä.

40. **Kaavatilaisuus Kilterin koulun ruokalassa**, 29.11.2017 klo 17.00 – 18.30.
Läsnä oli 29 osallista ja viisi kaupungin edustajaa.

Vuorovaikutusasiantuntija Pia tasanko kertoi kaavaprosessista, aluearkkitehti Timo Kallaluoto esitteli diasarjan, joka oli esitetty myös Rajatorpan koululla 7.11. Heikki Kangas kertoi geotekniikasta.

Kysymyksiä:
Miten tärinä muuttuu etäisyyden funktiona?
Onko takeita, että tärinää ei tule? Missä tärinä ei enää tunnu? Entä 50 v. kuluttua?
Paljon maksaa / km?
Kuivattaako patoallas maata?
Aleneeko pohjavesi?
Miten tien käytöstä johtuva tärinä? Rikkoontuuko.
Miten ojan siirto vaikuttaa?
Ojan varressa on vankkasaraa. Onnistuuko siirto?
Kysyttiin tien tarpeesta ja tulevista liikennemääristä.

41. **Vantaan kaupunginmuseo**, 1.12.2017:

Kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.

42. Asukkaat, 2 hlöä, 6.12.2017:

A. Tien rakentamisesta aiheutuvien ASUMISHAITTOJEN minimointi lähiasutukselle:

- Asemakaavavalmistelu tähtää merkittävään läpiajoliikenteeseen tiellä, joka sijoittuu lähelle 1990-luvulla rakennettua omakotiasutusta.
- ***Liikennemelu*** tulee olemaan merkittävä lisämelu alueella jo olevalle lentomelulle, vaikkakin lento- ja katumelu voidaan osoittaa toisistaan riippumattomiksi melulähteiksi ja yhteisvaikutukseltaan haitattomaksi. Katumelun 55 dB melutason ylitys lähiasutuksen piha-alueella on tunnistettu riski varsinkin, jos liikennemäärät kasvavat nyt ennakoidusta 6 000 auto/vrk tasosta.
- ***Tärinän*** laskenta ja hallinta on erittäin vaikea. Tutkimuksissa (mm. VTT) on todettu erityisen ongelmallisimmiksi alueiksi syvät savimaa-alueet (5 – 20 m), jotka ovat laaksoissa kallioiden välissä. Nyt suunnitteilla oleva tie sijoittuu juuri tällaiselle riskialueelle. Asumishaitta ja taloudelliset riskit ovat ilmeiset. Lainsäädännössä tärinälllä on vastaavanlainen asema kuin melulla. Liikennemelun- ja tärinän kohdalla lainsäädännön tavoitteena on, että riskiaueilla rakennusten ja liikenneväylien sijoituksessa huomioidaan niistä mahdollisesti aiheutuvat haitat. Jos tien rakentamiselle asetetut vaatimukset antavat mahdollisuuden erilaisiin teknisiin ratkaisuihin, niin rakentamiessa tulee valita se toimintatapa, jolla haitat tai vahingot ehkäistään tain niiden määrä on mahdollisimman vähäinen.
- Alueelle pakokaasuista jäävät ***saastehaitat*** ovat merkittävät, koska tie sijoittuu ympäristöön nähden alemmalle laaksoalueelle ja lähelle jo olemassa olevaa asutusta.

Ehdotus asemakaavan jatkovalmistelulle: Siirretään tielinjausta muutaman kymmenen metriä etelämmäksi, jolloin

- Melu- ja saaste- ja sekä tärinähaitat varmuudella pienenevät.
- Mahdollistetaan tarvittaessa meluesteiden ja/tai viherrakentaminen liian suuriksi osoittautuneiden meluarvojen pienentämiseksi.
- Mahdollistetaan tarvittaessa tärinää vaimentavien lisärakenteiden lisääminen tien ja lähiasutuksen väliin tien valmistumisen jälkeen.

B. Tien rakentamisesta aiheutuvien TALOUDELLISTEN RISKIEN minimointi lähiasutukselle:

- Maamassojen siirron, tien rakentamisen ja syvästabiloinnin aiheuttamat savipohjan muutokset sekä Pellaksenojan siirto saattavat aiheuttaa vesitasapainon muuttumista, joka on merkittävä riski maavaraisilla perustuksilla oleville rakennuksille.
- Savimaassa etenevä liikennetärinä aiheuttaa maamassoissa tiheymäkerrosten siirtymisiä ja painaumia, jotka aiheuttavat helposti rakennusten perustuksien kautta rakennuksille vaurioita.
- Pellaksenpolun risteykseen suunniteltu länsisuuntainen linja-autopysäkki sijoittuu suunnitelmassa kohtaan, jossa asutus on kaikkein lähimpänä tietä.
- Liikennemäärää ei saa kasvattaa uusilla liittymillä suunnitteilla olevalle tielle.

Ehdotus asemakaavan jatkovalmistelulle: Siirretään tielinjausta muutaman kymmenen metriä etelämmäksi ja tehdään alla mainitut tarkennukset suunnitelmiin, jolloin:

- Maamassojen siirrot ja perustusrakenteet kuten syväpaalut tulevat etäämmäksi taloista, jolla pienennetään riskiä talojen vaurioitumisesta aiheutuvista korvauksista.
- Liikennenopeuksia hidastavia töyssyjä ei lisääntyvien tärinähaittojen takia saa tehdä.
- Vaihtamalla Pellaksenpolun kohdalle suunniteltujen itään ja länteen menevien pysäkkien paikat keskenään saadaan melu-, tärinä ja saastehaittaa raskaan liikenteen osalta pienennetyksi aivan lähimpien asuntojen kannalta.
- Pellaksenpolulta (molemmista suunnista) pitää estää autojen ajo suunnitteilla olevalle tielle.
- Muutokset tuskin lisäävät tien rakentamiskustannuksia, koska meluesteitä ei tarvita ja syvästabilointia voidaan keventää ja ennen kaikkea riskit jälkiseuraamuksille pienenevät.
- Palstaviljelyalue on nykyisin hyvin pienellä käyttöasteella ja viljelmät vähenevät edelleen tien ympäristöhaittojen vuoksi, jolloin tielinjauksen siirto ei estä palstaviljelyn jatkumista.

C. Realistisen ja riskien huomioon ottavan KUSTANNUSSARVION laatiminen jatkopäätöksien tueksi

- Jo lähtökohtaisesti tällaiselle maastoalueelle on vaikeaa ja kallista rakentaa suunnitellun kaltainen pääliikenneväylä ylikulkusiltoineen.
- Syvästabilointi ja tärinähallinnan ratkaisut ovat kalliita lisäkustannuksia ja ne sisältävät mekittäviä toteutus- ja lisäkustannusriskejä varsinkin, jos ne joudutaan tekemään jälkikäteisesti.
- Myymäen huollon tontin lunastaminen tulee ottaa mukaan kokonaiskustannuksiin.

Ehdotus asemakaavan jatkovalmistelulle: Kustannusarvio on laadittava huolellisesti ottaen huomioon hankkeen realistiset kustannukset, jolloin

- saadaan tukeva pohja toteutuspäätökselle ja ajoitukselle tämän hankkeen ja muiden Vantaan kaupungin investointien välillä.

Yhteenveto:

- Tien rakentamisen tärkeys on päätetty peruskaavavaiheessa ja siihen palaaminen on kaikkien tahojen kannalta turhaa ajanhukkaa. Pyydämme nyt, että jatkosuunnittelussa keskitytään lähiasumiselle aiheutuvien haittoja ja taloudellisten riskien minimointiin siirtämällä tielinjausta hieman etelämmäksi.
- Kustannusarvio tulee rakentaa realistiselle pohjalle ottaen huomioon riskit kustannusten kasvamisesta. Samalla tulee esittää arviot ja riskit tien rakentamisen jälkeisistä kustannuksista, jos melu ja/tai tärinä rajat ylittyvät huolellisesta suunnittelusta ja rakentamisesta huolimatta.

43. Asukas, 7.12.2017:

1. Haitat

Tärinä ja värinä: Uusi tie tulee aiheuttamaan tärinää ja värinää savipatjaan, jonka varaan nykyiset talot on rakennettu kaupungin asemakaavan mukaisesti. Tärinän vaikutuksesta betonilaatat murtuvat ja johtavat talojen vaurioitumiseen. Lisäksi tärinä

saa savipatjan alla olevat maakerrokset liikkeeseen ja se sekoittuvat saven kanssa, jonka seurauksena on isot muutokset savipatjan rakenteeseen ja ne johtavat talojen perustusten vaurioitumiseen.

Savipatjan kosteustaso ja saven painuminen: Pellaksentien asunnoista osa on perustettu paalujen varaan ja osa betonilaatalle siten, ettei savikerrokseen saanut koskea eikä rakentaa maakellareita. Jos paksun savikerroksen vesitaso muuttuu kadun ojituksen seurauksena tai kävelytien vieressä virtaavan ojan vesimäärää tai uraa muutetaan, aiheuttaa se isolla riskillä savikerroksen kuivumisen ja talojen vaurioitumisen ja liikkumisen.

Melu: Alueen yli kulkee lentokoneiden reitti Helsinki-Vantaan kentälle ja tästä aiheutuu merkittävää meluhaittaa. Kun samaan meluun yhdistyisi uuden kadun aiheuttama lisämelu, muuttuu näiden yhteisvaikutuksesta alue erittäin meluiseksi ja mahdollisesti ylittäisi sallitut arvot. Tätä ei ole riittävästi kyetty selvittämään yleiskaavassa, joten nyt on ehdottomasti selvitettävä lento- ja katumelun yhteinen vaikutus.

Katu aiheuttaisi myös runsaasti muuta saastetta kuin melua. Näitä ovat mm. pölyt, hajut, roskat ja lisääntyvä rikollisuus, jota läpikulkeva liikenne lisää (nykyinen umpikuja-rakenne toimii rauhoittavana, kun on vain yksi mahdollinen poistumissuunta).

2. Riskianalyysi ja riskeistä aiheutuvat kustannukset

Ennen asemakaavan viemistä päätöksentekoon on syytä laatia kattava ja perusteellinen riskianalyysi sisältäen tienrakentamisesta aiheutuvat vauriot omakotialueen rakennuksille, josta seuraa merkittävät korjauskustannukset kaupungin maksettavaksi ja muidenkin riekien toteutumisesta mahdollisesti aiheutuvat kustannukset, jotta päätöksen tekijät ymmärtävät, mistä päättävät.

Tärinän/värinän ja savipatjan rikkomisen aiheuttamat vauriot olemassa oleville rakennuksille ovat jossain määrin hallittavissa siirtämällä tietä mahdollisimman kauas, esim. kasvimaan toiselle reunalle ja varaamalla mahdollisesti tarvittaville uusille ratkaisuille tilaa, jotta ne voidaan toteuttaa.

Riskeille on tarpeen laskea myös arvioitu kustannus.

3. Kustannukset

Tien kustannukset ovat aliarvioitu valmistelun aikaisemmissa vaiheissa. Nyt olisi syytä laskea tien perustamiskustannukset realistisesti eikä vain jossain soramalle rakennettavan tien keskimääräisellä arviolla. Suunniteltu pilariperustamisen kustannus on jo enemmän kuin aiemmin esitetty koko tien hinta.

4. Muut vaikuttavat asiat

Alueelta ovat asukkaat tehneet havaintoja liito-oravista, joten sen EU:n määräysten mukainen 4 ha elinalue on rauhoitettava. Kaavan alueella kasvaa erittäin harvinainen kasvi vankkasara, josta on yleiskaavan eheyden arvioinnissa todettu seuraavasti: ”Uomatien risteyksen tehokkaasti rakennettavien eheytyskohteiden (nro 1508, 1509) läheisyydessä on vankkasaran (Carex riparia) Vantaan ainoa sijaintialue. Vankkasara on Suomessa harvinainen eteläinen laji, joka viihtyy kosteilla ja rehevillä kasvupaikoilla, kuten ojissa ja järvien rannoilla. Asuinrakentaminen ei vankkasaran

elinoloihin juurikaan vaikuta, mutta mahdollinen Luhtitien jatkeen rakentaminen saattaa heikentää vankkasaran elinoloja (Rantalainen 2005).”

Hämeenkylän (rakennettavan uuden koulun), Variston ja Rajatorpan koululaiset ylittävät Luhtitien vähintään kahdesti päivässä ja lisäksi kenttää käytetään koulujen liikuntatunneilla. Miten lasten turvallisuus voidaan taata? Nopeusrajoitukset eivät auta. Nyt Luhtitiellä on 40 km/t nopeusrajoitus ja jopa bussit ajavat jatkuvasti reilua ylinopeutta. Liikenneonnettomuusriski on ISO!

Luhtitien varressa olevien urheilukenttien käyttäjinä on paljon lapsia ja siellä on usein eri turnauksia, jolloin lasten turvallisuus vaarantuu vilkkaan liikenteen seurauksena ja Luhtitien varren pysäköinti on jo nyt varsin villiä turnausten aikana.

Luhtitien jatkeen kävelytien ja Pellaksenpolun risteyksessä sattuu jo nyt lisääntyneiden mopojen, pyöräiijöiden ja kävelijöiden läheltä piti tilanteita ja törmäyksiä. Asumme aivan risteyksen lähellä ja havainnot ovat jokapäiväisiä. Tämän paikan suunnittelu vaatii huolellisuutta ja kaikkia mahdollisia varokeinoja kuten se, että Pellaksenpolulta ei saa olla ajoneuvoille mahdollisuutta ajaa Luhtitielle eikä päinvastoin etenkään.

Viheralue on Länsi-Vantaan keskeisin viherkaistale Myyrmäen urheilupuistosta Petikon ulkoilualueelle. Tämä yhteys on asemakaavassa säilytettävä asukkaiden käytössä turvallisena ja helppona liikunta- ja virkistysalueena.

5. Seuraukset

Luhtitie on linjattava mahdollisimman kauas asunnoista etelämmäksi ja Pellaksenojan nykyinen uoma säilyttäen. Hulevesiallasta ei tarvita ja nykyisen ojan virtaama saadaan nousemaan poistamalla nykyisestä Pellaksenojan uomasta sinne kaatuneet pajut ja muut puut/oksat.

Lisäksi on varattava riittävästi maa-alaa melua estävälle maavallille ja suojapuustolle, jossa on riittävästi havupuita torjumaan melua talvellakin sekä tärinän vaimennuksen rakenteille. Mikäli tien rakentamisesta aiheutuu vaurioita rakennuksillemme, tulemme vaatimaan kaupungilta täysmääräiset korvaukset korjauksista ja niistä aiheutuvista haitoista.

44. As Oy Vantaan Kvartsi, Louhelantie 8, 11.12.2017:
Luhtitien yhdistäminen Varistosta Uomatien päähän Myyrmäkeen aiheuttaa merkittäviä haittoja Varistossa ja Pellaksessa, mutta haitat säteilevät myös naapurialueille. Katuyhteys tuo huomattavaa läpikulkuliikennettä Myyrmäkeen. Luhtitietä suunniteltaessa tulee suunnittelualuetta laajentaa siten, että kadusta aiheutuvat haitat ja niiden estäminen selvitetään myös Myyrmäen alueella.

Turvallisuus- ja meluongelmat lisääntyvät varsinkin Uomatiellä ja Louhelantiellä. Näiden katujen kautta muodostuu nopein yhteys Vihdintieltä Hämeenlinnanväylälle ja siten jonkinlainen Kehä II:n korvike. Luhtitieltä Hämeenlinnanväylälle on pääkatuyhteyttä Raappavuorentie – Vaskivuorentie käyttäen noin kaksi minuuttia pitempi ajoaika kuin Louhelantien kautta. Erityisesti pääkatujen liikennevalot hidastavat niiden liikennettä. Luhtitietä ei tule toteuttaa ainakaan ennen kuin Kehä II rakennetaan.

Uomatiellä ja Louhelantiellä liikennemäärät ovat jo ennestään – katujen luonne huomioon ottaen – häiritsevän suuria. Näitä katuja ei ole tarkoitettu

läpiajoliikenteelle. Liikenne on jo nyt lisääntynyt mm. Raappavuorentiehen liittyvän valmistuneen asuinalueen takia. Myös osa Martinlaakson uusista asukkaista oikaisee Hämeenlinnanväylälle Louhelantien kautta. Läpiajoa on lisännyt osaltaan nopeusrajoitusten muutos Myyrmäessä ja Martinlaaksossa. Aikaisemmin Louhelantien rjoitus oli 40 km/h ja pääkaduilla 50 km/h. Pääkatujen nopeusrajoitusten laskeminen lisäsi Louhelantien käyttöä.

Jos Luhtitien rakentamisesta ei voida luopua, tulee katu kaavoittaa ja rakentaa siten, että se on mahdollisimman vähän houkutteleva läpikulkevalle liikenteelle. Kadun mitoitusnopeuden tulee olla alhainen. Liikennettä hidastavia rakenteita tarvitaan Luhtitiellä, Uomatiellä ja Louhelantiellä. Tarvitaan mm. kiertoliittymiä, keskikorokkeita ja korotettuja suojateitä. Läpiajokieltoja ja alennettuja nopeusrajoituksia tulee myös harkita.

45. Asukkaat, 2 hlöä, 11.12.2017:
Vastustamme kaavaan sisällytettyä kaavanmuutosta kohteessa Vuolutie 21, jossa korttelia 13047 laajennettaisiin puistoalueelle ajoyhteyden järjestämiseksi takatontille.

Perustelemme mielipidettämme seuraavasti:

1. Suunnitellun ajoyhteyden paikalla puistoalueella sijaitsevat kaupungin ko. alueen päävesijohto ja -viemäri.
2. Vantaan kaupungin luvalla vuonna 1981 rakennetut omakotitalomme liitosjohdot kaupungin vesijohtoon ja viemäriin ovat samalla puistoalueella, jota kaavan muutos koskee.
3. Korkeusero Vuolutien tasolta takatontille on noin seitsemän metriä varsin lyhyellä matkalla, jolloin ajoyhteyden aikaansaaminen on jo teknisesti hankalaa.
4. Muistamme rakennusajaltamme, että ajoyhteydelle esitetty rinne on alaosaltaan maaperältään erityisen pehmeää ja suorastaan upottavaa.

46. Etelä-Vantaan Sosialidemokraatit ry, 11.12.2017:
Luhtitien yhdistäminen Varistosta Uomatien päähän Myyrmäkeen aiheuttaa merkittäviä haittoja usealla eri tavalla. Katuyhteys katkaisee tärkeän ulkoiluyhteyden Myyrmäen urheilupuistosta Raappavuorille. Katuun rajoittuvalle Variston ja Pellaksen asutukselle katuyhteys merkitsee lisääntyviä melu- ja turvallisuushaittoja.

Haitat säteilevät myös naapurialueille. Katuyhteys aiheuttaa huomattavaa läpiajoliikennettä Myyrmäessä. Turvallisuus- ja meluongelmat lisääntyvät varsinkin Uomatiellä ja Louhelantiellä. Näiden katujen kautta muodostuu nopein yhteys Vihdintieltä Hämeenlinnanväylälle. Yhteydestä tulee jonkinlainen Kehä II:n korvike, jos katu toteutetaan ennen kuin Kehä II. Uomatiellä ja Louhelantiellä liikennemäärät ovat jo ennestään häiritsevän suuria ja niitä ei ole tarkoitettu läpikulkuliikenteelle.

Ensisijaisesti Luhtitien kaavoittamiesta ja rakentamisesta tulisi luopua. Jos valmistelua kuitenkin jatketaan, tulee katu kaavoittaa ja rakentaa siten, että se on mahdollisimman vähän houkutteleva läpikulkevalle liikenteelle. Kadun mitoitusnopeuden tulee olla alhainen. Siihen voidaan vaikuttaa mm. ajoradan kapeudella, linjauselementeillä, kiertoliittymillä, suurilla keskikorokkeilla ja korotetuilla suojateillä. Kadun yli tulee toteuttaa sujuva ja leveä silta ulkoilijoille. Sen lisäksi tarvitaan useita suojateitä. Myös kadun maisemointi on tärkeätä.

Vastaavia liikennettä hidastavia rakenteita tarvitaan myös Myyrmäen puolella, varsinkin Uomatiellä ja Louhelantiellä. Läpiajokieltoja ja alennettuja nopeusrajoituksia tulee harkita.

Läpiajettavaa Luhtitietä perusteltiin aikoinaan Vapaalan ja Variston läpiajo-ongelmilla sekä Myyrmäen aluekeskuksen paremmalla saavutettavuudella. Haitallista läpiajoa ei ole todettu ja aluekeskuksen yhteydet hoituvat hyvin Rajatorpantien kautta. Koska yleiskaavan päivitys on alkamassa Vantaalla, tulisi Luhtitien jatkaminen ottaa tarkasteluun uudelleen tässä yleiskaavatyössä. Kallista ja haitallista katuyhteyttä ei kannata kiirehtiä, ei toteuttamalla, mutta ei edes asemakaavoittamalla.

47. Asukkaat Pellaksentieltä, 12.12.2017:
Variston Luhtitieltä Myyrmäen Uomatielle johtavaa uutta tietä suunniteltaessa ja asemakaavaa laadittaessa tulee ottaa huomioon ainakin seuraavat asiat.

Tien vaikutus Pellaksentien rakennuksiin: Rakennuksemme on perustettu reunavahvistetulle laatalle savimaalle. Tiestä ja/tai sen rakentamisesta ja/tai sen käytöstä ei saa aiheutua rakennuksellemme haittaa eikä vaurioita. Pohjavesi ei saa laskea tien rakentamisen seurauksena, jolloin on se vaara, että talo painuu tai romahtaa. Myöskään pohjavesi ei saa nousta ja siten aiheuttaa rakennuksellemme tai sen perustuksille haittaa tai vaurioita. Tien käytöstä aiheutuva tärinäanalyysi täytyy tehdä. Mitä haittoja tärinä voi aiheuttaa rakennuksellemme? Voiko talon perustuksille ja/tai rakenteille tulla tärinän aiheuttamia vaurioita? Rakennus on rakennettu Soporex-harkoista. Miten mahdollinen tärinä voi vaurioittaa rakennuksen seiniä ja/tai kattoa? Miten mahdollinen tärinä voi vaikuttaa maaperän aineksiin, sekoittaa tai tiivistää maaperää? Miten mahdollinen tärinä voi muuttaa veden tasapainoa maaperässä?

Suojavyöhyke, saaste ja liikennemelu Pellaksentien kohdalla: Pellaksentien asukkaiden suojaksi tulee rakentaa riittävän leveä vihersuojavyöhyke saaste- ja meluhaittojen minimoimiseksi. Meluselvitys on tehtävä. Myös lentoliikenteen aiheuttama melu tulee huomioida.

Turvallinen tie: Lisäksi tulee kiinnittää huomiota tien turvallisuuteen ja siihen, ettei tien ajonopeus ole liian suuri. Jo tällä hetkellä Luhtitiellä ajetaan yli sallittujen nopeusrajoitusten.

Tien linjaus: Tärinäanalyysi ja meluselvitys on tehtävä ja selvitettävä voiko tiestä ja/tai sen kytöstä aiheutua haittaa rakennuksellemme. Vantaan kaupunki on esittänyt, että kadun pohja tultaisiin stabiloimaan syvästabiloimalla. Kuinka monen vuoden kokemus ja tietämys syvästabilointimenetelmän käytöstä on saatavilla? Tiestä ei saa aiheutua haittaa rakennuskellemme vuosien eikä vuosikymmenten kuluessa. Haittojen minimoimikseksi vaaditaan ja esitetään, että mahdollinen tie Luhtitieltä Uomatielle rakennetaan reilusti kauemmaksi Pellaksentien rakennuksista kuin Vantaan kaupungin alustavassa suunnitelmassa nyt on esitetty. Ehdotetaan, että Pellaksentien kohdalle esitetyt linja-autopysäkit siirretään Uomatien läheisyyteen. Luhtitiellä Avaintien kohdalla on jo olemassa olevat linja-autopysäkit molempiin suuntiin.

Puutteellinen suunnittelu ja/tai toteutus: Tien suunnitteluvaiheessa on otettava huomioon tarvittavat lisätoimenpiteet ja lisärakentaminen, esim. meluesteet tai tärinän vähentämiseksi tarvittavien lisärakenteiden rakentaminen, ja varattava riittävä maa-alue näille rakenteille jos melu- ja/tai tärinän raja-arvot edelleen ylittyvät tien rakentamisen jälkeen. Pellaksentien rakennukset ovat alueella ennen kuin mahdollinen tie rakennetaan. Tien jälkirakentamisesta ei saa aiheutua haittaa tai vaurioita nyt jo olemassaoleville rakennuksille.

Korvausvaatimus: Velvoitamme Vantaan kaupungin korvaamaan tien rakentamisesta ja/tai käytöstä rakennuksellemme aiheutuneet haitat, painumat, romahtamiset, rikkoutumiset ja vauriot täysimääräisinä.

48. Asukas, 12.12.2017:

Osallistuin asemakaavan esittelytilaisuuteen 29.11. Kilterin koululla ja haluan tuoda esiin muutaman huomion asian tiimoilta. Koska tielinjaus on hyväksytty yleiskaavassa, tie tultaneen rakentamaan jossain vaiheessa. Tien linjaamisessa ja rakentamisessa pitää minun mielestäni ottaa huomioon mm. seuraavat seikat:

1. Tie on kaavailtu rakennettavaksi hyvin lähelle asuntoja. Osa meistä on asunut tällä alueella bona fide [hyvässä uskossa] jo yli 20 vuotta. Koska me asukkaat olimme täällä ensin ja tie tulee myöhemmin, tien rakentamisessa pitää ottaa asukkaiden edut ja huolet huomioon vakavasti.

2. Liikenteen melu ja saasteet tulevat olemaan merkittävä terveydellinen ja viihtyvyyshaitta. Arvioitu liikennemäärä n. 6 000 autoa vuorokaudessa tuntuu alakanttiin mitoitetulta. Todennäköistä on, että suuri määrä Vihdintieltä Myyrmäkeen meneviä autoja siirtyy tänne Rajatorpantieltä, jossa monet peräkkäiset liikennevalot tekevät etenemisen hitaaksi. Saasteongelmaa pahentaa se, että tie kulkee laaksossa, jossa ilman on kylmempää kuin ympäristössä ja johon ilma jää seisomaan erityisesti pakkassäällä. Lisääntyvä liikenne kasvattaa onnettomuusriskiä alueella, jossa jo nyt on runsaasti kouluille ja urheilukentälle menevää kevyttä liikennettä.

3. Liikenteen aiheuttama tärinä on suuri riski olmassaoleville taloille. Ongelman tekee haasteelliseksi se, että tielinjaus kulkisi paksun, kallioiden välissä olevan savikerroksen päällä. Tien rakentaminen ja liikenteen tärinä saattavat saada hyvin jyrkkää kalliota vastaan olevan savikerroksen liikkeelle, mikä on riski erityisesti maavaraisille perustuksille rakennetuille taloille. Suuri huoli on siitä, että rakentaminen aiheuttaa muutoksia maapohjan vesitasapainoon ja siten painumaa maan pinnalla. Geoteknisen asiantuntijan mukaan tärinä voi olla asumismukavuuden kannalta haitallista myös paalutetuissa taloissa, vaikka siitä olisikaan riskiä itse talojen rakenteille.

4. Savikerroksen takia tiepohja on geoteknisen asiantuntijan mukaan syvästabiloitava, mikä on vaativa ja erittäin kallis toimenpide. Tie on mahdollisesti rakennettava kokonaan paalujen ja betonikannen päälle, mikä lisäisi kustannuksia entisestään. Tärinähaittoja tämäkään ei kuitenkaan välttämättä poistaisi. Joka tapauksessa ennen päätöstä tien tekemisestä on hankkeesta laadittava realistinen kustannusarvio, jotta jälkikäteen ei synny ikäviä yllätyksiä. Päätös on tehtävä objektiivisen kustannus/hyöty-analyysin pohjalta.

Edelläolevan perusteella esitän seuraavat ehdotukset kaavan jatkovalmistelulle:

1. Tehdään luotettavat melu- ja tärinämittaukset/arviot alueella ja tiedot kerrotaan alueen asukkaille.

2. Siirretään tielinjaus esim. leveytensä verran etelämmäksi, jolloin melu-, tärinä ja saastehaitat varmuudella pienenevät. Rakennetaan tarvittaessa ympäristöön sopivat meluesteet tien ja asutuksen väliin.

3. Tielle asetetaan ajokielto raskaille ajoneuvoille linja-autoja lukuunottamatta. Tielle asetetaan alhainen nopeusrajoitus. Tielle ei tehdä melu- ja tärinähaittoja lisääviä töyssyjä. Tielle ei tehdä uusia liittymiä ja autolla ajo Pellaksenpolulta estetään.

4. Hankkeen kustannuksista ja aikataulusta tiedotetaan avoimesti ja riittävän ajoissa.

49. Asukas, 12.12.2017:
Luhtitien jatke Uomatielle

Kannatan Variston puolella asuvana jonkinlaista tieratkaisua, mutta samalla arvelluttaa henkilöautoliikenteen määrä. Helsingin ja Vantaan rajalla Kartanonkoskella on käytössä liikennevaloilla toimiva yksikaistainen tieosuus, jota käyttävät bussit ja taksit.

Vastaavanlainen joukkoliikennettä tukeva ratkaisu olisi Luhtitielläkin onnistunut, lisäksi tietenkin tarvittaisiin liityntäbussi Pähkinärinteestä/Hämeenkylästä/Varistosta Louhelan tai Myyrmäen juna-asemille.

Myyrmäen huollon tontti

Huoltotontin laajennus vaatisi käsittääkseni Myyrmäenmetsän raivaamista, mikä ei ole toivottavaa. Metsäalue eristää hyvin liikenteen melua ja lisää asuinalueen viihtyisyyttä. Olisiko huoltotontille mahdollista ajatella korvaavaa sijaintia esim. Variston hiipuvalla yritysalueella, jossa olisi jo infraa valmiina.

50. ***A*sukkaat, 2 hlöä**, 12.12.2017:

Kaavoitusta ohjeistavassa lainsäädännössä on lähtökohtana, ettei uusien katuväylien rakentaminen vanhoille asuinalueille saa heikentää asukkaiden asumisolosuhteita. Luhtitien kaavasuunnittelu on ollut vireillä mielipiteiden annon osalta jo vuodsta 2009 ja siihen on eri vaiheisa annettu lukuisia kannanottoja. Olemme olettaneet, että aiemmat kannanotot ovat otettu suunnittelussa todella huomioon mm. luontoarvojen säilyttämisen osalta.

1. Luhtitie tulee linjata riittävän kauas Pellaksen alueen talojen kohdalla.

Luhtitien linjauksen maapohja on rakentamisen kannalta erittäin haasteellista paksun savikerroksen (yli 20 m) vuoksi. Aiemmista selvityksistä on puuttunut kokonaan savikkoisen maapohjan tärinän vaikutus rakennuksille. Tämä on tullut julki vasta kaavaillassa 29.11.2017 annetussa geoteknisessä asiantuntijainfossa. Katualue kulkee savikkoisen alueen poikki, jolloin liikenteen aiheuttamasta tärinästä tuleva aaltoilu savikerroksissa vaikuttaa hyvin laajalle alueelle, jopa voimistuen savikkoaltaan reunoilla. Tien pohjustus tulee vaatimaan perusteellisen ja kalliin syvästabiloinnin, jotta tien pinnoitukseen ei syntyisi painumia, jotka vielä voimistaisivat savikerroksiin siirtyvän tärinän. Omakotitalomme on siporexrunkoinen, joka on hyvin herkkä halkeamille. Pellaksen alueella on useita siporextaloja. Aivan tielinjauksen laidassa on myös kantavan laatan päälle rakennettuja taloja. Minkä vastuun kaupunki ottaa rakennusten mahdollisista vaurioitumisista? Tielinjauksen siirtämisellä etelämmäksi, kauemmas lähitaloista, voidaan asiantuntijoiden mukaan vähentää ainakin osittain tärinä- ja meluhaittoja. Luhtitien ja Pellaksen asutuksen väliin tulee rakentaa melua estävä kohteeseen sopiva ratkaisu.

2. Luhtitien liikenneturvallisuus on huomioitava suunnittelussa.

Suuri automäärä ja tielinjan suuriin nopeuksiin houkutteleva suoruus vaarantavat satojen tietä käyttävien ja sen ylittävien koululaisten turvallisuuden päivittäin. Tietä käyttävät ja ylittävät Hämeenkylän, Rajatorpan, Variston opetuspisteen ja Myyrmäen alueelta sekä Pähkinärinteestä Hämeenkylään tulevat koululaiset. Hämeenkylän ja Rajatorpan koulujen yhteinen oppilasmäärä on n. 1000 oppilasta. Luhtitien turvallinen ylittäminen ja ajonopeuksien hallinta on taattava. Myös Vapaalanaukean urheilukentät ovat erittäin vilkkaassa käytössä iltaisin ja viikonloppuisin. Kentillä järjestetään mm. suuria junioreiden jalkapalloturnauksia.

3. Viheralueen toiminnallinen yhteys on turvattava Myyrmäen urheilupuistosta ja Vapaalan suunnasta Raappavuoren puistoalueelle ja edelleen Petikkoon.

Liikuntareitistö on suunniteltava niin, että Luhtitien alitus/ylitys on toiminnallisesti mahdollista ja turvallista. Myös alueen eläimistön mahdollisuus liikkua puistoalueen eri osiin pitää turvata.

4. Johtopäätöksiä ja avoimia kysymyksiä

- Millä tavalla kaupunki vastaa mahdollisista rakennuksille tulevista vaurioista?
- Onko kustannuksiltaan niin kalliin kadun rakentaminen hyötyyn nähden järkevä?
- Onko mielekästä ohjata Luhtitien kautta niin paljon autoja Myyrmäen sisäkaduille huonontamaan kaupunginosan asumisviihtyvyyttä ja liikenneturvallisuutta?
- Kuinka mahdollistetaan alueen nopeusrajoitusten noudattaminen?

51. Asukas, 12.12.2017

1. Tien turvallisuus

Varistossa liikkuu paljon lapsia sekä Variston koulun että Vapaalanaukeen urheilualueen läheisyydessä. Varistosta ja myös Vapaalan puolelta kuljetaan sekä Raappavuoren ympäristön virkistysalueelle että pidemmällekin Variston ja Pellaksen väliselle alueelle. Talvella alueelta johtaa latu Kehä III alta Petikkoon ja siitä pohjoisemmaksi. Kun liikenne Luhtitiellä lisääntyy tien jatkeen myötä, tulee tien turvallisuudesta huolehtia asentamalla liikennevalot Luhtitien ja Varistontien risteykseen (yhteys koululle), Luhtitien ja Luhtimäen risteykseen (yhteys Vapaalanaukeelle) sekä Luhtitien ja Avaintien risteykseen (yhteys Avaintietä pitkin Lukkokujan ja Avaintien risteyksestä alkavalle kävelytielle vesitornin ympäristöön sekä yhteys koirapuistoon). Liikennevaloja tarvittaneen myös Luhtitien jatkeella, mutta niihin en ota tässä yhteydessä kantaa.

2. Meluntorjunta

Varistossa kuuluu lentomelu niin voimakkaana, että ulkona ollessa ei kuule lähellä olevan puhetta koneen lentäessä yli. Tien jatke tulee väistämättä lisäämään liikenteen melua. Rajatorpan koulun asukasillassa 7.11.2017 kerrottiin, että tien aiheuttaman melun ja lentomelun yhteisvaikutusta ei tarvitse / ei pysty arvioimaan. Käytännössä näillä eri lähteistä tulevilla meluilla on kuitenkin yhteisvaikutus, jonka alueen asukkaat kokevat arkipäivässään. Rajatorpan koulun asukasillassa annettiin myös ymmärtää, että Luhtitien jatkeelle ei rakennettaisi meluesteitä. Kuitenkin Luhtitien varressa jo nyt olevien talojen eteen (Luhtimäen ja Avaintien välisellä osuudella) on rakennettu meluvalli. Melu on siis arvioitu näiden jo vanhempien talojen rakennusaikana niin suureksi, että meluesteen rakentaminen on ollut perusteltua. Alueen melusta jo nyt kärsivänä asukkaana pidän meluesteitä Luhtitien jatkeelle välttämättömänä.

3. Rakentamisen vaikutus olemassa oleviin rakennuksiin

Kaupungin tulee huolehtia siitä, että rakentaminen ei aiheuta vaurioita alueella jo oleville rakennuksille. Riski vaurioitumiselle on suuri alueen maapohjan vuoksi.
Tien jatkamisen yhteydessä on tarkoitus siirtää Pellaksenojan uoma toiseen paikkaan. Avaintiellä on tien molemmin puolin taloja, joiden sadevedet johdetaan kaupungin luvalla Avaintien suuntaisesti talojen takana kulkevaan ojaan. Tämä oja yhtyy käsittääkseni Pellaksenojaan. Pellaksenojan uoman siirtämisen yhteydessä on huolehdittava siitä, että veden virtaus tässä siihen yhtyvässä ojassa ei muutu toimenpiteen aikana eikä sen jälkeen, että em. talojen sadevesien kulku ojaan häiriintyy.

4. Julkinen liikenne

Rajatorpan koulun asukasillassa 7.11. todettiin, että HSL vastaa julkisesta liikenteestä. Samalla annettiin ymmärtää, että nykyiset bussivuorot 332 (seutulinja Elielinaukiolle) ja 571 (Vantaan sisäinen Tikkurilaan) loppuisivat ja ne mahdollisesti korvattaisiin Helsingistä Pähkinärinteen ja Variston kautta Myyrmäkeen kulkevalla linjalla. Bussiyhteys Varistosta junalle Myyrmäkeen huonontuisi huomattavasti tällä järjestelyllä. Elielinaukiolta lähtevä bussi on Vihdintien ruuhkien vuoksi käytännössä aikataulustaan myöhässä, joten pääsy bussilla tiettyyn junaan tulee epävarmaksi. Vaikka Vantaan kaupunki ei päätäkään bussilinjoista, toivon sen voivan vaikuttaa

HSL:n päätöksentekoon niin, että julkisen liikenteen yhteydet Varistosta Helsinkiin ja Vantaan sisälle eivät huonone nykyisestä.

5. Tien kustannukset
Kilterin koulun tilaisuudessa esitettiin laskelmia Luhtitien jatkeen rakentamisen kustannuksista. Maaperän vuoksi rakentaminen on tavallista kalliimpaa. Kun kaupungilla ei ole tälläkään hetkellä varaa korjata ja pitää kunnossa nykyisiä katuja ja teitä, en pidä uutta katuhanketta järkevänä, vaan siitä on syytä luopua.

52. Asukas, 12.12.2017:
1. Suunnittelutilanne:
29.11.2017 pidetyssä asukasillassa aluearkkitehti Kallaluoto totesi, että se, mikä saattaa tuoda muutoksia nyt esitettyyn katulinjaukseen, ovat tärinämittaukset, joita vasta suunnitellaan. Mielipiteet hankkeesta tulee kuitenkin lähettää 13.12. mennessä. Jos linjaus muuttuu, palataanko asukastilaisuuksien ja huomautusten osalta lähtöruutuun? Tämän kokoluokan hankkeissahan huomautukset ja päätöksenteko tulisi ajoittaa lopullisesti valmisteltuun hankkeeseen.

2. Kadusta aiheutuva tärinä:
29.11. pidetyssä asukasillassa kadusta mahdollisesti aiheutuva maapohjan tärähtely ja siitä tehtävät tutkimukset tulivat monille katuhanketta seuraaville ihmisille uutena asiana. Maapohja-asiantuntijan esityksen mukaan maapohjan tärähtely liikenteen seurauksena on savialueilla monimutkainen ja laajalle ulottuva prosessi. Huolta luonnollisesti herättää, mitä tärinä kadunvarren rakennuksille vuosikymmenien aikana vaikuttaa. Pystyvätkö nyt tehtävät mittaukset ennustamaan tulevaisuutta kovin tarkasti. Kaikkiin maan tärähtelyn vaikutuspiirissä oleviin rakennuksiin on tehtävä tarkat kuntoselvitykset mahdollisten halkeamisen osalta. Riskit rakennuksille aiheutuvista vahingoista tulee huomioida nyt mahdollisimman tarkasti.

3. Melu:
Jo nyt Variston alue kärsii voimakkaasta lentomelusta. Alue viistää monin paikoin 55 desibelin lentomelualuetta. Katuhanketta koskevissa asukasilloilloissa on esitetty suunnittelijoiden taholta sellainenkin näkemys, että lento- ja tiemelun yhteisvaikutusta on hankala mitata. Mahdollisimman tarkka, luotettava mallinnus asiasta pitäsi kuitenkin saada, sillä katuhankkeen piirissä liikutaan jo nyt hyvin lähellä sallittuja melurajoja. Ja kadun suunnittelussa tulisi huomioida meluesteet. Tällä hetkellä Luhtitien loppuosassa on maavallein estetty melun kulkeutuminen tien varressa sijaitseviin asuintaloihin. Vaikea kuvitella, että tilanne tulisi olemaan yhtään parempi uuden kadun varrella sijaitsevissa asunnoissa. Meluesteiden budjetointi ja rakentaminen pitää liittää kiinteästi kadun rakentamiseen, eikä toimia niin, että meluesteitä joudutaan odottelemaan vuosia, niin kuin valitettavan usein Vantaallakin on käynyt. Mutta olipa meluesteitä tai ei, katu tulee aiheuttamaan melukuormituksen lisääntymistä Variston alueelle. Yleiskaavan yhteydessä todettiin, että melua tullaan tarkentmaan asemakaavan laatimisen yhteydessä. Näin ei ainakaan vielä ole tapahtunut. Oleellista on lento- ja liikennemelun yhteisvaikutus, koska näin asukkaat melun kokevat.

4. Turvallisuus:
Katuhankkeen vaikutuspiirissä on kouluja ja erittäin vilkkaassa käytössä oleva urheilualue. Lasten liikenneturvallisuus tulee olla kadun jatkosuunnittelussa keskeisimmässä asemassa. Ainakaan nykyisestä linjauksesta eivät turvallisuuteen liittyvät seikat vielä käyneet selville, joten niihin eivät katuhanketta seuraavat ole voineet ottaa kantaa.

Turvallisuuden takia kadun nopeudet tulisivat olla mahdollisimman alhaisia ja liikennevaloin säädeltyjä.

5. Joukkoliikenne:
Katuhanketta on perusteltu myös joukkoliikenteen paremmalla palvelutasolla. Muun muassa Pähinärinteestä saavutettaisiin Myyrmäki nopeammin. Turvallisuuden takia kadusta ei saa muodostua mitään nopeaa väylää, joten kadun tuomat mahdolliset ajansäästöt on tutkittava tarkoin jonkinlaisilla havainnemalleilla. Hanketta on myös perusteltu sillä, että se vähentää läpiajoliikennettä muun muassa Ilpolantieltä. Kun kadusta rakennetaan mahdollisimman turvallinen muun muassa useiden liikennevalojen ja alhaisten nopeuksien avulla, saattaa käydäkin niin, ettei läpiajoliikenne vähene, sillä autoilijoilla on taipumus valita aina mahdollisimman nopeat reitit.

6. Rauhoitetut kasvit:
Asemakaavasuunnitelmassa on mainittu vankkasaraesiintymä ja sen turvaaminen. Yleiskaavavaiheessa on mainittu, että Luhtitien jatke kulkee Myyrmäen lehdon kautta ja tällä alueella kasvaa lehtoneidonvaippaa. Uusimmissa suunnitelmissa tästä kasvista ei ole mainintaa. Onko kasvin esiintyminen tutkittu ja jos sitä vielä esiintyy, miten kadun rakentamissa kasvi on huomioitu?

7. Kadun kustannukset
29.11. pidetyssä asukasillassa kadun kustannukset alkoivat aueta kuulijoille maaperäasiantuntijan esityksen kautta. Rakennusmenetelmänä tullaan käyttämään syvästabilointia. Tämä tekee hänen mukaansa kadusta kalliin ja vaativan hankkeen. Tässä vaiheessa hankkeesta tulisi käydä arvokeskustelu eli mikä kadusta saavutettava hyöty on suhteessa siihen, että rakentaminen rikkoo ainutlaatuisen yhtenäisen puistoalueen, joka on vilkkaassa virkistyskäytössä. Aluesuunnittelussa on nykyään yhtenä keskeisenä tavoitteena luoda viihtyisiä asuinalueita, eikä hankkeen tuoma melu ja liikenteen tuntuva lisääntyminen tätä tavoitetta juurikaan palvele. Kaikkein eniten tästä tulevat kärsimään katulinjauksen vieressä olevat talot. Hankkeen hintalappu on myös saavutettuihin hyötyihin nähden korkea. Katuhanke on myös herättänyt runsaasti vastustusta.

53. Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys ry, 13.12.2017:

Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys ry (tuonnempana SLLV) on tutustunut uuteen asemakaavaehdotukseen, ja sen edustajat ovat käyneet kummassakin yleisötilaisuudessa marraskuussa. SLLV ei vaadi Luhtitien rakentamatta jättämistä, kun se yleiskaavassa on jo vahvistettu, mutta asemakaavassa esitetty tarkka yleiskaavaesityksen tien linjaus on houkutus runsaaseen läpiajoon Varistoa kauempaa Myyrmäen läpi edelleen itään, mikä ei ilmeisimmin ole alkuperäinen tarkoitus. Yleiskaavassa yhteys on merkitty pääkaduksi, joten yleisötilaisuudessa nähtävillä olleessa piirustuksessa kevyen liikenteen väylät on esitetty kadun molemmille puolille. Vastaavanlaisia pääkatuja ovat kuitenkin myös lähistön Rajatorpantie, Vaskivuoren- ja Raappavuorentiet, joilla ei ole paikoin tai pitkillä väleilläkään kuin toisen puolen kevytliikenneväylä! Kaksipuolinen kevytväylitys on rakennettu vain alueille, joilla on molemminpuolinen asutus tai urheilukenttä. Luhtitien jatkeella tällainen tilanne toteutuu vasta aivan Raappavuorentien kupeessa. Kaavoittajan perustelu siis ontuu.

Luhtitien läpiviennissä on länsipään ongelmana urheilukentät eteläpuolella ja koulut pohjoispuolella. Tien läpipuhkaisu lisää koululaisten onnettomuusriskejä, joten erityistä huolellisuutta tarvitaan tien kokonaissuunnittelussa. On pohdittu, kuinka läpiajon saisi turvallisemmaksi eli hitaammaksi. Nopeusrajoitus 40 km/h on ehdoton

maksimi. Liikennevalot kelpaavat kouluaikana hiasteeksi. Toisenlainen ongelma on itäpuoliskolla: Koska Luhtitie katkaisee merkittävän viher- ja ulkoilureitin, se tulee toteuttaa mahdollisimman kevyenä ilman molemminpuolista kevyenliikenteen reittiä. Maata kulkevien eläinten turvallisuus metsäalueiden välillä heikkenee huomattavasti. Suunnitelmissa on kapea ylityssilta, mutta sen kautta pääsevät lähinnä vain lenkkeilijät ja hiihtäjät. Kaavassa esitetty linjaus leikkaamalla Pellaksenojaa osuu vankkasaran (uhanalaisuusluokitus NT) ydinalueeseen. Olisi tärkeää harkita tielinjauksen siirtoa etelämmäksi ojaan koskematta – yleisötilaisuudessa kerrotusta vankkasaran siirtoistutukseta huolimatta. Luhtitien kaava liittyy kiinteästi Myyrmäen Raappavuorentien länsipuolelle suunnitellun kerrostaloalueen (A1) asemakaavaan 002049, ja tien linjaratkaisu tulee sovittaa sen kanssa, ei sivusta ohi kiitäväksi erillistieksi. Mutka asutusalueen kautta hidastaa myös luonnollisesti läpiajon nopeuksia, koska töyssyistäkin on kieltäydytty. Hitaalla ajonopeudella metsäalueelta toiselle siirtyvät eläimetkin huomaa helpommin. Liittyminen kaavaan 002049 on jo nyt otettu huomioon matonpesupaikan siirrolla Raappavuorentien kupeesta tämän kaava-alueen itäreunaan, ainakin ehdotuksena.

Eteläisemmästä linjauksesta eivät palstaviljelijät ole olleet mielissään. Voi kuitenkin kysyä, kuinka terveellistä ruokaa alueella pystyy viljelemään vilkkaan kadun tullessa kylkeen? Mutta voisiko viljelyaluetta levittää itä-länsisuunnassa sen pohjoisesta kaventuessa?

Alueella sijaitsee Myyrmäen huollon tontti, jolla on varastorakennuksia sekä Vantaan Energia Oy:lle vuokrattu tontti. Luhtitie on yleiskaavassa, eli pohjoisemmassakin linjauksessa, linjattu Myyrmäen Huollon länsipuolitse Uomatien päähän tonttia leikaten, mistä Huolto todennäköisesti valittaa. MH saattaa esittää linjan siirtämistä vielä kauemmaksi luoteeseen, mihin kaavoittajan ei missään tapauksessa pidä suostua. Eikä voikaan, koska sekin aiheuttaa kaavoittajan kammoksuman kalliin mutkan, jottei tielinjaus ala leikata Itä-Pellaksen asuintontteja!

On olemassa toinenkin, aiemmin mainitsemamme vaihtoehto, kokoojakatu: eli Luhtitie viedään Myyrmäen Huollon tontin eteläpuolitse uuden kerrostaloalueen kupeeseen kohtisuoraan.

Kerrostaloaluetta kiertävä korttelikatu johtaisi liikenteen Uomatien risteykseen. Vantaan Energian rakennukset puretaan joka tapauksessa kaavan 002049 esityksestä.

Kaikissa linjauksissa savikon kautta kulkeva tie joudutaan kalliisti perustamaan mm. Pellaksen talojen tärinän ja sen itäpään rakennusten perustusten vajoamisvaarojen ehkäisemiseksi. Hyvä, turvallinen kokonaisuus ei voi olla kiinni parinkymmenen metrin lisämitasta, jonka eteläinen linjaus aiheuttaa.

54. Vapaalan omakotiyhdistys ry, 13.12.2017:
Vapaalan omakotiyhdistys kannattaa pitkään suunnitteilla olleen Luhtitien rakentamista, koska se muodostaisi sujuvan yhteyden Pellaksesta ja Vapaalan pohjoisosista sekä muilta Vihdintien läheisyydessä sijaitsevilta alueilta Myyrmäen aluekeskukseen ja kehäradalle.

Kaavoitusta ohjeistavassa lainsäädännössä on lähtökohtana, ettei uusien katuväylien rakentaminen vanhoille asuinalueille saa heikentää asukkaiden asumisolosuhteita. Tästä syystä omakotiyhdistys edellyttää, että suunnittelussa huomioidaan seuraavat näkökohdat:

- otetaan huomioon alueen vaikean maaperän asettamat eritysvaatimukset Pellaksen kiinteistöille ja siirretään tielinjaus tarvittaessa suunniteltua etelämmäksi
- huolehditaan Pellaksen asumisviihtyvyyden säilymisestä, niin että asetetaan Luhtitielle riittävän alhaiset nopeusrajoitukset ja huolehditaan niiden noudattamisesta

- huolehditaan meluntorjunnasta luomalla Luhtitien ja Pellaksen asutuksen väliin riittävä viherkaista ja suojaistutuksia
- huolehditaan tietä käyttävien koululaisten turvallisuudesta erilaisin liikennejärjestelyin, suojateiden ja mahdollisesti liikennevalojen avulla
- huolehditaan Vapaalasta Martinlaaksoon suuntatuvan viherväylän käyttökelpoisuudesta rakentamalla Luhtitien yli suunniteltu silta riittävän leveäksi ja loivaksi.

Luhtitien rakentaminen mahdollistaa hyvät joukkoliikenneyhteydet Myyrmäen suuntaan, mikä on tarpeen erityisesti koululaisten liikkumisen helpottamiseksi. Vapaalassa tien rakentaminen vähentänee nykyistä läpiajoliikennettä, mutta omakotiyhdistys esittää, että alueen liikennesuunnittelun yhteydessä kiinnitetään erityistä huomiota Myyrmäkeen suuntautuan liityntäliikenteen tehostamiseen. Nykyisellään yhteydet ovat niin huonot, että ne vähentävät huomattavasti joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia.

Luhtitien kaavaehdotuksen yhteyteen on liitetty myös Vuolutie 21:n tontinomistajan hakemus ajoyhteyden järjestämisestä puiston kautta takatontille lohkomisen yhteydessä. Omakotiyhdistyksen mielestä täydennysrakentamisen yhteydessä esille tuotua tonttiliittymien yhdistämisperiaatetta olisi luonnollista noudattaa varaamalla tieyhteys tontille 21 asemakaavassa näkyvän ilmeisesti tonttilohkomisen yhteydessä varatun alueen kautta Kaavintielle. *(Vuolutien 21 kaavamuutos peruttiin, eikä sitä koskevia mielipiteitä täten käsitellä.)*

55. Asukkaat, 4 hlöä, 13.12.2017:
Luhtitien jatkaminen on ollut esillä varmaankin jo ainakin parin vuosikymmenen ajan. Edellisessä vaiheessa Luhtitien jatke lisättiin yleiskaavaan, vaikka vastustavia mielipiteitäkin oli. Tuossa vaiheessa tieto ilmastonmuutoksesta ja liikenteen vaikutuksesta ilmastoon ei ollut kovin tarkkaa ja laajalle levinnyttä. Nyt kuitenkin pyritään edelleen tuon tienjatkeen rakentamiseen, vaikka rakentamatta jättäminen saattaisi olla ilmaston kannalta luultavasti parempi vaihtoehto. Aiemmin jatkamista on perusteltu lähinnä autoilla tapahtuvan liikkumisen näkökulmasta eikä tien jatkamisen vaikutusta ilmastonmuutokseen ole kait huomioitu tuolloin mitenkään tai siitä ei ole välitetty.

Ihmisten asenteisiin pyritään nykyään kovasti vaikuttamaan, että ottaisivat omissa päätöksissään huomioon valintojensa vaikutukset ilmastoon. Tässä tilanteessa Vantaan kaupungilla olisi oiva paikka osoittaa, että myös julkinen organisaatio suhtautuu vakavasti ilmastonmuutoksen torjuntaan. Ennen lopullisia päätöksiä Vantaan tulisi tarkemmin selvittää, onko uuden tienpätkän rakentaminen ilmaston kannalta parempi kuin rakentamatta jättäminen. Käsittääkseni tien rakentaminen lisää liikennettä ja autojen määrää ja sitä kautta vaikuttaa hiilidioksidipäästöjen lisääntymiseen.

Aikaisemmin tienjatkeen rakentamista perusteltiin paljolta julkisen liikenteen tarpeilla. Tien varrella asuvana en koe, että tien jatkaminen tuo julkisen liikenteen osalta juurikaan oleellista muutosta nykytilanteeseen, mutta jatkaminen lisää muuta autoliikennettä melkoisesti. Bussiyhtiöillä voi tietysti olla omia näkökulmia. Päättäjäthän valitsevat kenen näkökulmasta kaupunkia kehitetään. Tässä yhteydessä tulisi selvittää tien jatkamisen vaihtoehtona polkupyöräilyn ympärivuotisten olosuhteiden kehittämistä tällä tieosuudella korvaamaan julkista liikennettä. Pyöräilyn kehittämiskohteita olisivat ainakin sujuvuuden parantaminen, lumenaurauksen ja liukkaudeneston kehittäminen, parempi valaistus, halkeamien poisto asfaltista ja pyörien säilytys juna-asemilla jne.

Tien varrella asuvana läpiajoliikenteen salliminen Luhtitietä jatkamalla huolestuttaa sekä turvallisuuden että asukasviihtyvyyden osalta. Aiemmassa vaiheessa tuotiin esille läpiajon aiheuttama melkoinen liikennemäärien kasvu Luhtitiellä, eikä näissä ennusteissa taidettu edes ottaa huomioon Helsingin kaupunkibulevardi-ideoita, jotka luultavasti johtava poikittaisliikennemäärien kasvuun. Aiemmat arviot Luhtitien liikennemääristä lienevät alimitoitetut. Liikennemääräennuste pitää päivittää huomioimaan nuo Helsingin mahdolliset toimenpiteet ja mikäli määrät aiemmasta kasvavat ei tien jatketta tule hyväksyä, koska aiempi päätös perustuu vääriin liikennemääräennusteisiin. Turvallisuuden osalta esillä on ollut mm. koululaisten kulkeminen Luhtitien yli. Käsittääkseni ainakin Rajatorpan koululta käsin (vanhempainyhdistys tms.) asiaa on aiemmin tuotu esille, mutta tuon osalta asiakirjoissa ei ole mitään manintaan. Muutenkaan toimitetuissa asiakirjoissa/ suunnitelmissa ei ole esitetty mitä turvallisuuteen vaikuttavia toimenpiteitä aiotaan tehdä niillä olemassa olevilla teillä, joihin Luhtitien jatke liittyy. Ilman suunnitelmia olemassa olevien teiden turvallisuustoimenpiteistä, ei jatketta tule hyväksyä.

Asukasviihvyisyyden osalta huolettaa liikenteen melun lisääntyminen, varsinkin kun lentoliikenteen osalta on ollut esillä lentojen laskeutumisten/nousujen salliminen yöaikaan ja kehä kolmosenkin melu kuuluu. Alueen viihtyisyyttä huonontaa viheralueen ja liikuntareittien pilkkoutuminen tien jatkeen takia. Nykyisen Luhtitien pohja on ainakin osin savikerroksen päällä ja varsinkin raskas liikenne tuntuu aika-ajoin tärinänä/resonanssina asunnon sisällä. Oletettavasti tärinä tulee lisääntymään liikennemäärien lisääntyessä ja vaikuttaa viihtyisyyteen.

56. Asukas, 13.12.2017:
Luhtitien lisääntyvästä liikenteestä Avaintie 2 -rivitalolle aiheutuvien meluhaittojen vähentämiseksi ehdotan seuraavia toimenpiteitä:

1. Luhtitien linjauksen muuttaminen jo ennen Avaintien risteystä Vihdintien suunnalta tultaessa

Kaavoittajan on huomioitava tasapuolisesti Luhtitien lisääntyvän liikenteen meluhaittojen vaikutus Pellaksen omakotitalojen lisäksi myös VAV:n rivitalon Avaintie 2 osalta. Meluhaitat koskevat rivitalon Avaintien puoleisia taloja. Luhtitien linjausta voisi muuttaa VIhdintien suunnalta katsottuna jo hieman ennen Avaintien risteystä, hyödyntäen Luhtitien asemakaavan ja bussiliikenteen uudelleenjärjestelyjen myötä nähdäkseni tarpeettomaksi käyvää Vantaan sisäisen linjan 571 päätepysäkkialuetta.

2. Katurakenteet, meluvallit ja kevyenliikenteen väylä tehtävä Avaintien alkupään rakennukset huomioiden

- estettävä katurakenteista tulevat tärinä- ja meluhaitat
- rakennettava maanpäälliset meluvallit Avaintien risteyksestä Myyrmäkeen päin tarvittavan pitkälle, estämään Luhtitien lisääntyvän liikenteen äänten kantautumista avoimesta, rakentamattomasta maastosta
- huomioitava kevyen liikenteen väylän ajoittain runsas mopoliikenne

3. Vantaan sisäisen linjan 571:n nykyinen päätepysäkkialue Varistossa tulee tarpeettomaksi, koska lähellä molemmin puolin Luhtitietä on jo pysäkit

Päätepysäkin yhteydessä on sanomalehtien keräyspiste, joka on erittäin vähäisessä käytössä. Tälläkin hetkellä ollut pitkän aikaa tyhjillään. Tälle yksinäiselle keräyspisteelle voisi miettiä uutta paikkaa, jossa se tavoittaisi asukkaita paremmin. Kun 571:n päätepysäkki ja sanomalehtien keräyspiste poistuisivat, vähenisi risteysalueen suosio nuorten mopo ja kevytmoottoripyörien sudituspaikkana. Tämä

on ollut Avaintie 2:n rivitaloasukkaiden kiusa, jota poliisitkaan eivät ole onnistuneet saamaan kuriin. Mopoilijoille on tapahtunut onnettomuuksia Varistossa mm. Luhtitien varrella.

4. Luhtitien jatkeen myötä nopea bussiyhteys Länsi-Vantaan aluekeskukseen Myyrmäkeen

Näen tärkeänä bussireitin, joka mahdollistaa nopean pääsyn Varistosta Länsi-Vantaan aluekeskukseen Myyrmäkeen. Siellä käyn asioimassa ja tuen siten paikallista yrittäjyyttä Edesautan palvelujen säilymistä Länsi-Vantaan aluekeskuksessa. Sieltä pääsen tarvittaessa myös junaan. Syöttöliikenne Louhelan asemalle ei saa olla itsetarkoitus. En koe saavani hyötyä tulevasta Luhtitien jatkeesta ja uudesta bussireitistä, jos päivittäin Myyrmäkeen mennessäni minun kannattaa ajallisesti edelleen turvautua nykyisin käyttämiini kulkuvälineisiin; pyörään tai omaan autoon, joilla pääsisin bussia nopeammin perille. Toivon, että Luhtitien jatkeen myötä en joudu enää kokemaan samanlaista kiertoajelua kuin nykyisen 571:n reitti tarjoaa.

Erillinen lausunto
Länsi-Vantaan asemakaavayksikkö pyysi asiaan sähköpostilla 9.1.2018 HSL:n lausuntoa.

57. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL antoi 15.1.2018 seuraavan lausunnon:

HSL pitää Luhtitien puuttuvan osuuden rakentamista erittäin tärkeänä ja tervetulleena muutoksena, koska se mahdollistaa alueelle uuden runkolinjan.

Alueelta on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Luhtitiellä kulkeva linja 571 tarjoaa vaihdottoman yhteyden Myyrmäkeen ja Tikkurilaan, bussilinja 332 kulkee suoraan Helsingin keskustaan.

HSL suunnittelee Länsi-Vantaan alueelle linja-autoliikenteen uudet runkolinjat ja niihin liittyvän liityntälinjaston. Linjastosuunnitelma tarkentuu lähikuukausina. Alustavien suunnitelmien mukaan runkolinja 300 tulee kulkemaan Elielinaukiolle Mannerheihintietä ja Vihdintietä pitkin Pähkinärinteen, Luhtitien ja Uomatien kautta Myyrmäkeen. Myös osa liityntälinjoista tulee käyttämään Luhtitien uutta tieosuutta.

Vantaan kaupunki asemakaavoittaa myös Vapaalanmetsän virkistysalueen, jolle perustetaan matonpesupaikka. HSL pitää tärkeänä, että kyseisten alueiden pysäköinti toteutetaan kaavoitetun alueen sisällä, liikennettä häiritsevä ajoratapysäköintiä Luhtitiellä ei tule sallia, mikä tulee liikennemerkein osoittaa. Kevyen liikenteen yhteyden yhtenäisyys ja laadukkuus ovat myös tarpeen varmistaa Uomatien kadunsuunnittelun yhteydessä.

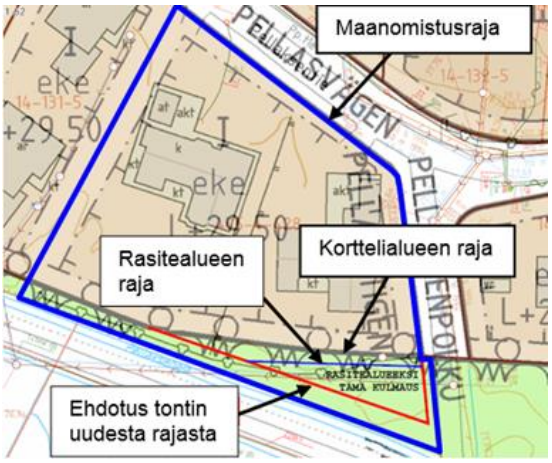
HSL osallistuu mielellään kaavoituksen seuraaviin vaiheisiin.

Erillinen (3.) osallistuminen Pellaksentie 9:n asemakaavamuutosta koskien 3.1.-24.1.2018

Asunto Oy Vantaan Pellaskulma (Pellaksentie 9) haki 27.12.2017 asemakaavamuutosta omistamansa maa-alueen liittämiseksi tonttiin. Perusteluna oli se, että alue oli piha- ja puutarhakäytössä. Kaavamuutoksella ei haettu rakennusoikeuden lisäystä.

Asiassa järjestettiin erillinen kuuleminen 3.1.2018, jolloin osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin osallisille, joita olivat naapurit ja HSY, kunnan jäsenet ja ne,

jotka katsoivat olevansa osallisia. Tämä asemakaavamuutos on vaikutuksiltaan vähäinen, joten ilmoittaminen internetissä oli riittävää (MRA 30 §). Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 24.1.2018 mennessä.



As Oy Vantaan Pellaskulman tonttiin liitettävä maa-alue/ Vantaan kaupunki 15.12.2017

Pellaksentie 9:n erillisessä osallistumisessa saadut mielipiteet

58. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY, 24.1.2018:
Asemakaavan muutosalueella sijaitsee yleinen jakeluvesijohto ja keräilyviemäri. Näitä varten tulee asemakaavassa esittää ns. johtokuja, jonka leveys on vähintään 6 m.

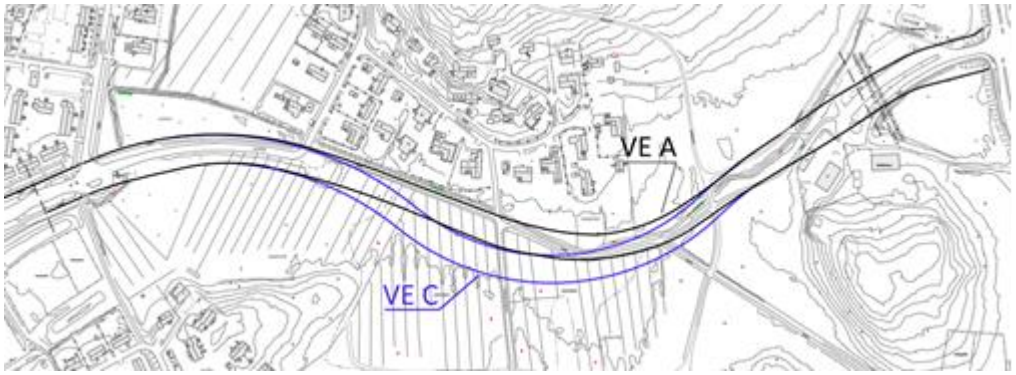
Neljäs osallistuminen 19.3.-18.4.2019

Kiinteistöt ja asuminen haki asuinrakentamisen sijoittamista Luhtitien pohjoispuolelle 18.3.2019. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkaistiin 19.3.2019 ja lähetettiin maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Asemakaava on kaupunkisuunnittelun työohjelmassa 2019 ja se on mainittu Asukaslehden kaavoituskatsauksessa maaliskuussa 2019.

Kaavatilaisuus pidettiin Kilterin koululla 27.3.2019.



Suunnittelualue punaisella rajauksella.



Asukastilaisuudessa esiteltiin Luhtitien yleissuunnitelmassa tutkittavia A- ja C-linjausvaihtoehtoa.

Asukastilaisuudessa esiteltiin myös Luhtitien yleissuunnitelmaa ja Luhtitien kadun alustavia suunnitelmia.

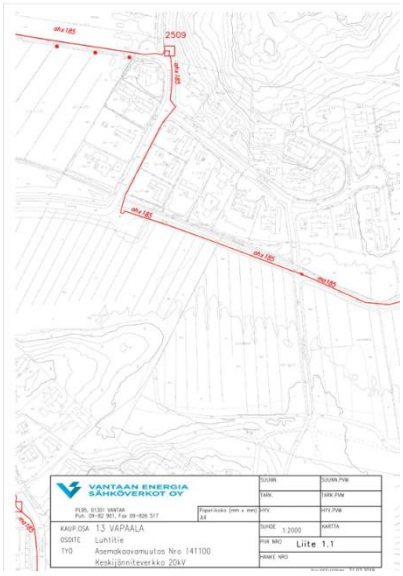
- Kaavatyöhön esitettiin työpajassa seuraavia mielipiteitä:
- Vanhojen ja uusien talojen väliin pensasaita.
- Uusiin taloihin ei isoja ikkunoita pohjoiseen, sillä niistä näkyy vanhojen talojen sisään.
- Pellas on hyvää asuinaluetta, eikä sitä tule pilata kaksikerroksisilla taloilla.
- Luhtitieltä uusi katuliittymä Pellaksenpolun kohdalle.
- Nykyisille rakennuksille on tärkeää ettei pohjavesi nouse eikä laske, koska jotkut talot on rakennettu reunavahvisteiselle laatalle, eikä taloja ole paalutettu.
- Liikenteen eikä rakennusaikainen tärinä saa vaurioittaa nykyisiä rakennuksia.
- Ei sosiaalista asuintotuotantoa Pellaksentien kohdalle. Pilaa alueen.

18.4.2019 mennessä saapuneet mielipiteet:

59. VANTAAN ENERGIA OY, 25.3.2019

Sähköverkko: Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti. Suunnittelualueella sijaitsee pääsääntöisesti vain keskijännitekaapeleita. Asemakaavamuutoksien 002049, 002156 ja 002418 myötä liitteen kuvien mukainen sähköverkko tulee suunnittelualueen itäosassa muuttumaan alueen rakentuessa. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko: Ei huomautettavaa. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.



Keskijänniteverkon kartta



Pienjänniteverkon kartta

60. Elisa Oyj, 25.3.2019

Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista asemakaavan muutokseen. Alueen lähellä on Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleita joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta. Mikäli kaapelia joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§).

61. Asukas K.O., 27.3.2019

Luin VantaanSanomista suunnitelmista jatkaa Luhtitietä Myyrmäkeen. Olen huolestunut suunnitelmasta Varisto on pääsääntöisesti omakoti-rivitalo asumista ja liikenteen lisääntyminen tulee aiheuttamaan meluhaittoja ja liikenneturvallisuus heikkenee. Hämeenkylän koulun valmistuminen tulee huomattavasti lisäämään nuorten ja lasten liikkumista alueella. Nykyisinkin Luhtitiellä ajetaan huomattavaa ylinopeutta suora tie houkuttaa ja tulee varmasti lisääntymään kun Luhtitietä jatketaan. Luhtitiellä on jo tapahtunut vakava ylinopeus onnettomuus ajettiin 40km rajoitusalueella yli 100km. Olin yhteydessä onnettomuuden jälkeen Vantaan liikennesuunnitteluun. Moporalli joka nykyisinkin häirinnyt alueella tulee varmasti lisääntymään. Kaupungin suunnitelmissa on muuttaa asemakaavaa 002387 Varistontie 2 kiinteistölle 16 asunnon rivitaloa nykyisin pysäköintialue asunnot tulee Varistontien ja Luhtitien varteen. Toivottavasti otetaan huomioon Variston alueelle syntyvät melu ja turvallisuusongelmat.

62. Asukas Avaintieltä, 28.3.2019

Pidän Luhtitien jatkeen kaavaa pääosin onnistuneena. Nyt saadaan luonteva yhteys Pähkinärinteestä ja Varistosta Louhelaan ja Myyrmäkeen. Tuleva joukkoliikenne palvelee hyvin autottomia ja vähentää varmasti myös oman auton käyttöä. Myös Vapaalan läpiajoliikenne vähenee.

63. Asukas Pellaksentieltä, 7.4.2019

Olin 27.3.2019 pidetyssä asukastilaisuudessa, jossa käytiin lävitse asemakaavaa Luhtitie 141100.

Olen asunut Pellaksentie 2:ssa jo 19 vuotta ja olen tietoinen nykyisestä liikenteestä Luhtitien ja Pellaksentien risteyksessä. Nythän Luhtitieltä ei ole virallista tietä Myyrmäkeen, mutta siitä huolimatta etenkin iltaisin ja viikonloppuisin Luhtitien itäpäässä, Luhtitien loputtua moottoripyörillä ja mopoilla ajetaan pyörätietä pitkin Myyrmäkeen ja vauhdit ovat huomattavia. Samoin iltaisin ja viikonloppuisin Luhtitien itäpäässä on autoliikennettä, jossa nopeudet ovat suuria. Tämä liikenne ei ole Pellaksen asuntoihin kohdistuvaa liikennettä, vaan autot vain pyörähtävät Pellaksessa.

Olen huolissani liikenneturvallisuudesta johon Luhtitien jatko Myyrmäkeen vaikuttaa huomattavasti. Kaavaan (A ja C-linjausvaihtoehdot) oli suunniteltu liikennevaloja ja leveämpiä keskikorokkeita, mikä varmaankin pitää nopeudet ruuhka-aikoina suunniteltuina, mutta valitettavasti liikenteessä on paljon henkilöitä, jotka eivät noudata liikennerajoituksia ja määräyksiä.

Suunnitelmassa käytetyillä liikenneratkaisuilla Luhtitien liikenneturvallisuus heikkenee huomattavasti sekä melusaasteen määrä kasvaa. Onneksi on olemassa myös sellaisia liikenneratkaisuja, joilla voidaan huomattavasti pienentää kasvavasta liikenteestä johtuvia haittoja ja vaaroja.

Espoon Kilon aseman kohdalla (Lansanpurontie/Kilonpuistonkatu) on yllä mainittu ongelma ratkaistu lisämutkilla, mikä toimii siellä hyvin ja on **pakottanut** nopeudet pienemmiksi sekä parantanut väylän turvallisuutta. Kyseiset mutkat toimivat myös raskaan kaluston kanssa. Ja mikä parasta ratkaisu alentaa myös kasvaa melusaasteen määrää.

Ehdotan, että Luhtitien jatkeen suunnitelmia tarkennetaan kyseisillä hidastemutkilla, joilla varmistetaan liikennenopeuksien pysyminen suunnitelluissa rajoissa. Kun tämä huomioidaan jo suunnitteluvaiheessa, ratkaisulla ei ole juurikaan kustannusvaikutuksia tien rakentamisen kokonaiskustannuksiin.

Sähköpostin liitteenä on muutamia kuvia toimivasta Kilon ratkaisusta. Kuittaatteko minulle, että olette saaneet myös postin liitteet avattua.








Mielipiteeseen liitettyjä valokuvia.

64. Vantaan kaupunginmuseo, 20.3.2019

Vantaan kaupunkisuunnittelu on asettanut nähtäville Luhtitie asemakaavan muutoksen nro 141100 osallistumis- ja arviointisuunnitelman maankäyttö- ja rakennuslain 62 § mukaisesti mielipiteiden kuulemista varten. Kaavamuutosaluetta rajaa pohjoisessa Variston ja Pellaksen asuinalueet ja etelässä Vapaalan asuinalue. Lännessä kaavamuutosalue rajautuu Vapaalan liikuntapuiston kenttäalueisiin ja idässä Kelokuusenmäen 002156 kaavamuutosalueeseen. Kaava-alueeseen kuuluu Vapaalanmetsän alue, osa Luhtitietä ja Luhtikulman alue, Raappavuorenpuiston lähivirkistysaluetta sekä Pellaksentie 9. Kaavatyön tavoitteena on jatkaa Luhtitie Raappavuorentielle sekä miettiä kaava-alueen matonpesupaikan sijoittamista.

Alueella ei sijaitse rakennetun kultturiympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuri-ympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. 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.

65. Asukas M.H., 9.4.2019

Onhan asemakaavaa suunnitelmassa huomioitu Pellaksen omakotitalojen sade- ja salaojavesien käsittely? Nyt monesta talosta vedet on ohjattu talojen ja pyörätien väliseen ojaan. Jos ymmärsin, niin suunnitelmissa tämä oja poistuu.

66. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 8.4.2019

LUHTITIE ASEMAKAAVA 141100 / VAPAALA JA VARISTO

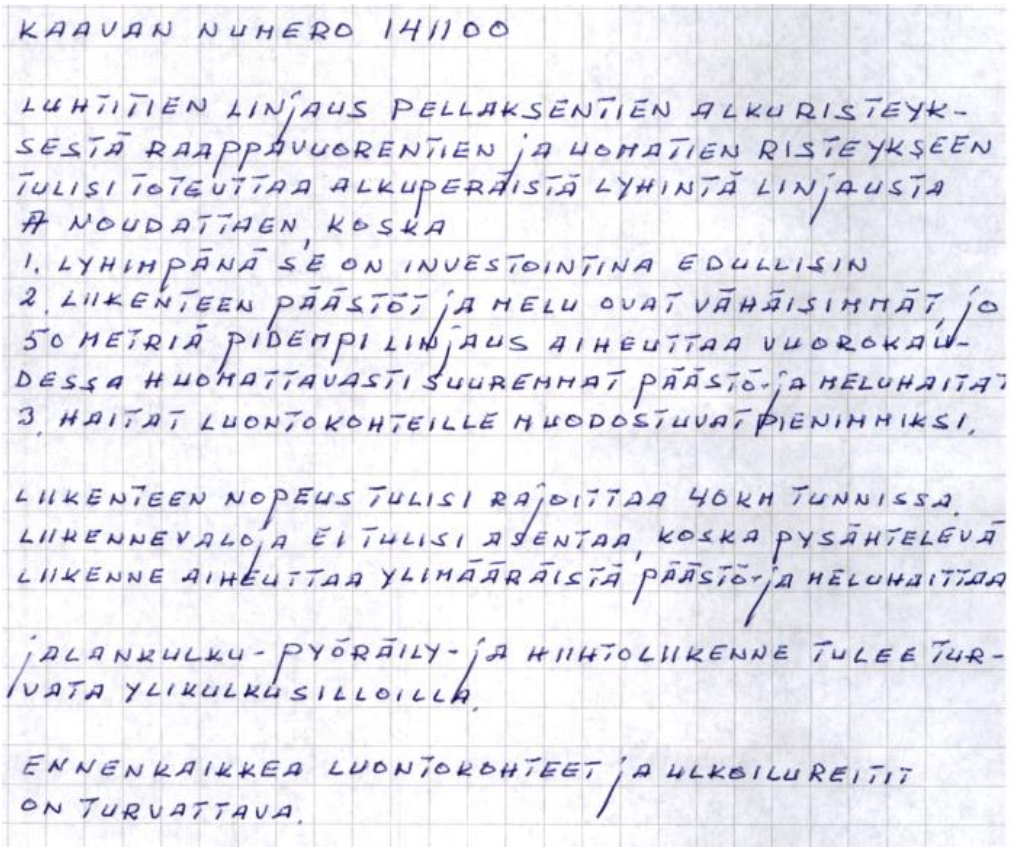
Kaupunki asemakaavoittaa Luhtitien Varistosta Myyrmäkeen Uomatielle, Vapaalanmetsän virkistysalueen sekä asumista Luhtitien pohjoispuolelle sekä laatii asemakaavan muutoksen Pellaksentie 9:ään. Kaavamuutosaluetta rajaa pohjoisessa Variston ja Pellaksen asuinalueet ja etelässä Vapaalan asuinalue. Lännessä kaavamuutosalue rajautuu Vapaalan liikuntapuiston kenttäalueisiin ja lännessä Kelokuusenmäen 002156 kaavamuutosalueeseen Raappavuorentien länsipuolella. Kaava-alueeseen kuuluu Vapaalanmetsän palstaviljelyalueineen, Luhtitietä ja Luhtikulman alue, Raappavuorenpuiston lähivirkistysaluetta sekä Pellaksentie 9.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:
Suunnittelualueen lähimmät verkostoyhteydet sijaitsevat Luhtitiellä, Pellaksentiellä ja Avaintiellä. Luhtitien eteläpuolella kulkee pääviemäri DN 1000 ja kaavan rajalla toinen pääviemäri DN 600. Luhtitien pohjoispuolella puolestaan sijaitsee päävesijohto DN 500. Vesijohto -ja viemärit tulee huomioida Luhtitien suunnittelussa ja tarvittaessa merkitä kaavaan 12 metriä leveät johtokujat. Johtosiirrosta ja sen kustannuksista tulee sopia HSY:n kanssa. Asunto Oy Pellaskulma (Pellaksentie 9) asemakaavan muutosalueella sijaitsee yleinen jakeluvesijohto ja keräilyviemäri. Näitä varten tulee asemakaavassa esittää ns. johtokuja, jonka leveys on vähintään 6 m.

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 päävesijohtoa ja -viemäreitä tarvitse siirtää. Lisäksi ne tulee tarvittaessa suojata rakentamisen aikana rakentamishankkeen toimesta.

67. Asukas Naulatie, 10.4.2019



KAAVAN NUMERO 141100

LUHTITIEN LINJAUS PELLAKSENTIEN ALKURISTEYKSESTÄ RAAPPAVUORENTIEN JA UOMATIEN RISTEYKSEEN TULISI TOTEUTTAA ALKUPERÄISTÄ LYHINTÄ LINJAUSTA A NOUDATTAEN, KOSKA
1. LYHIMPÄNÄ SE ON INVESTOINTINA EDULLISIN
2. LIIKENTEEN PÄÄSTÖT JA MELU OVAT VÄHÄISIMMÄT, JO 50 METRIÄ PIDEMPI LINJAUS AIHEUTTAA VUOROKAUDESSA HUOMATTAVASTI SUUREMMAT PÄÄSTÖ- JA MELUHAITAT
3. HAITAT LUONTOKOHTEILLE MUODOSTUVAT PIENIMMIKSI.

LIIKENTEEN NOPEUS TULISI RAJOITTAA 40KM TUNNISSA.
LIIKENNEVALOJA EI TULISI ASENTAA, KOSKA PYSÄHTELEVÄ LIIKENNE AIHEUTTAA YLIMÄÄRÄISTÄ PÄÄSTÖ- JA MELUHAITTAA

JALANKULKU- PYÖRÄILY- JA HIIHTOLIIKENNE TULEE TURVATA YLIKULKUSILLOILLA.

ENNENKAIKKEA LUONTOKOHTEET JA ULKOILUREITIT ON TURVATTAVA.

68. Asukkaat Pellaksentieltä 14.4.2019

Vastineena 27.3.2019 esitettyyn asemakaavaehdotukseen 141 100 esitämme asuintalomme Pellaksentie (----------) osalta seuraavaa:

1. Vaihtoehdot A ja C

Tilaisuudessa esitetiin kaksi vaihtoehtoa: A-vaihtoehto (perusvaihtoehto) ja C-vaihtoehto (eteläisempi linjaus). Vaihtoehto A noudattaa jo aiemmin esitettyä asemakaavaesitystä, johon olemme antaneet lausunnon ja toteamme lausuntomme asiat edelleen ajankohtaisiksi ja huomioon otettaviksi myös nyt esitetyn kaavaehdotuksen kannalta. C-vaihtoehto oli täysin uusi ja yllättävä sekä poikkeava kaikkiin aikaisemmin esitettyihin suunnitelmiin verrattuna.

Jos edelleen nähdään tarpeelliseksi ja taloudellisesti mahdolliseksi saatuihin hyötyihin nähden rakentaa Luhtitien jatko, näemme ainoastaan vaihtoehto A:n toteutuskelpoiseksi ratkaisuksi.

C-vaihtoehdon toteuttamiselle on monia esteitä, kuten:

- voimassa olevassa yleiskaavassa 2007 ei nyt asemakaavoitettavaa aluetta ole määritelty asuinrakennuksille kaavoitettavaksi alueeksi eikä Pellaksenpolun kevytliikenneväylää ole määritelty katuväyläksi.

- Suunniteltujen uusien, tien varteen sijoittuvien rakennusten tärinä- ja meluhaitat tulevat olemaan asukkaiden kannalta ongelmallisia. Ulkotiloissa melurajat tulevat ylit-

tymään sallituista arvoista. Rakennusten paaluttamien on haasteellista ja kallista, koska pehmeät savimassat ennen kiinteätä kalliota ovat alueella noin 30 m paksuja. Samoin uusien talokatujen pohjustuksien teko on merkittävän kallis toimenpide vaatien myös syvästabiloinnin.

- Pellaksenojan siirto Luhtitien eteläpuolelle yhdessä taiden syväpaalutuksen ja merkittävien maamassojen siirtojen kanssa muuttaa pohjavesitasapainoa niin pahoin, että riski jo rakennettujen talojen maavaraisten perustuksien pettämiselle on ilmeinen. Valitettavasti asiaa ei voida luotettavasti selvittää mittauksin tai asiantuntijalausunnoin, ja korvausvaateet voivat kohota miljooniin. Kun Pellaksentien eteläpuolen rakennuksille annettiin 1990 -luvulla rakennusluvat, niissä edellytettiin ehdottomasti yksikerroksista rakentamista eikä maapohjaan saanut tehdä kaivantoja pohjavesitasapainon hallinnan ja sitä kautta rakennusten perustusten kestämisen vuoksi.

- Suunnitelman mukainen alueen katuliikenteen hoito Pellaksenpolun kautta ei ole mahdollinen (ks. tarkemmin kohta 3)

2. C -vaihtoehdon kustannuksista

C-vaihtoehto on nostettu esille pitkälle syystä, että se mahdollistaisi tien rakennuskustannuksienosittaisen kattamisen tonttien- ja rakennusoikeuksien myyntituotoilla. Asiaa ei ole riittävästi selvitetty vielä ja ratkaisuun liittyy monia riskitekijöitä, kuten:

- Ei ole varmuutta talojen rakennusoikeudesta uudessa yleiskaavassa eikä nykyinen yleiskaava mahdollista talojen rakentamista.

- Tien pituus jatkuu ja se siirtyy entistäkin syvemmän pehmeän saven päälle. Kalliit tien perustamis- ja syväpaalutuskustannukset nousevat entisestään.

- Pellaksenojan siirto aiheuttaa paitsi merkittäviä lisäkustannuksia myös uudelleen järjestelyjä, joilla säilytetään pohjavesitasapaino jo rakennettujen rakennusten kannalta.

- Rakennettavaksi suunniteltujen rakennuksien vesi- ja viemäröintiverkostojen sekä sähköliittymien rakentamien on kallis toimenpide suhteessa rakennettaviin kerrosneliöihin nähden. Lisäksi Pellaksentien eteläpuolelle jo rakennettujen kiinteistöjen sade- ja hulevesien poistot joudutaan lisäkustannuksia aiheuttaen rakentamaan uudestaan.

- Riskit merkittävistä kaupungin korvausvastuista ovat suuret. Samoin rakennusoikeuksien tuotto saattaa jäädä suunnitelluista vaikean rakentamisen ja ympäristön haittavaikutusten takia.

C-vaihtoehdon rahoituslaskelmat on mahdotonta tehdä luotettavasti useiden riskien, epävarmuuksien ja merkittävien tien rakentamiseen liittyvien teknisten haasteiden vuoksi. Jos A- vaihtoehdon kustannukset ovat liian suuret kaupungille, on se merkki siitä, että tämän kalliin tien rakentaminen ei ole mielekäs investointi noin 1.000 auton lisäliikennettä ja kahta bussilinjaa varten.

3. Pellaksenpolun käyttö katuväylänä

Asuntomme sijaitsee (----------). Rakensimme talon tietäen ja hyväksyen Pellaksenpolun kevyen liikenteen väylänä. **Emme tule hyväksymään Pellaksenpolun muuttamista kevyen liikenteen väylästä rakennettavaksi suunnitellun alueen pihakaduksi** mm. seuraavista syistä:

- Hyvän kaavoituksen lähtökohtia on kunnioittaa jo olemassa olevaa rakennuskantaa tuomatta siihen uusilla ratkaisuilla kohtuutonta haittaa, josta tässä on kohdallamme mitä suuremmassa määrin kyse.

- Pellaksenpolulla on jo nykyään paljon kevyttä liikennettä, eikä sille varattu alue tule riittämään auto- ja kevyenliikenteen vaatimuksiin.

- Pellaksenpolkua ei ole rakennettu kantavuudeltaan autoliikennettä kestäväksi väyläksi ja se tulee syväpaaluttaa noin 15 -20 m savimassaan. Asuntojen rakentamisvai-

heessa raskaat ajoneuvot särkevät varmuudella tien nykyisen kevyen pohjustuksen. Lisäksi uusi tieviemäröinti lisää kustannuksia. Muutos on merkittävä lisäkustannus Luhtitien jatko -hankkeelle.

- Melu- ja tärinähaitat ovat hallitsemattomia seuraamuksia Pellaksenpolun käyttötarkoituksen muuttumisesta. Tiedämme tilanteen haittaavuuden jo nyt, kun muutamat autoilijat liikennesääntöjä rikkoen käyttävät kulkureittinä kyseistä kevyenliikenteen väylää – jo yhden auton meluhaitta sisätiloissa on huomattava. Millään rakenteellisilla ratkaisuilla ei voida estää melun siirtymistä tontille ja rakennukseemme, jonka oleskelutilat sijaitsevat juuri Pellaksenpolun varressa taloa.

Jos C-vaihtoehto halutaan kaikesta huolimatta toteuttaa, alueen syöttöliikenne on tehtävä joko (1) Luhtitieltä Pellaksenpolun kohdalta tai (2) Luhtitien suuntaisesti Luhtitien ja Pellaksenpolun risteyksestä. Tien rakentaminen (2) vaihtoehdon mukaisesti kautta on vain noin 15 m pitempi, sillä poistetaan yllä mainitut haitat, alennetaan kokonaiskustannuksia ja säilytetään toimiva kevyenliikenteen väylä Pellaksen läpi.

4. Vaihtoehtoinen ratkaisumalli

Esitämme selvitettäväksi eräänlaista A- ja C-vaihtoehtojen yhdistämistä, jossa samalla maakäytöllä voidaan poistaa tai ainakin pienentää merkittävästi esille nostettuja riskejä ja mahdollistaa suuremmat rakentamisen kerrosneliöt ja sitä kautta vakaampi rahoitus. Lisäksi tällä vaihtoehdolla ei heikennetä kohtuuttomasti jo rakennettujen asuntojen asumisolosuhteita.

Esitämme uutena selvitettävänä vaihtoehtona, että tie rakennetaan vaihtoehdon A mukaisesti ja jätetään Pellaksenoja hulevesialtaineen nykyiselle uomalleen. C-vaihtoehdossa suunniteltujen uusien asuntojen rakentamien toteutetaan Luhtitien eteläpuolelle, johon kannattavuuden parantamiseksi tarvittaessa voidaan kaavoittaa rakennusoikeutta lisää. Talojen katuverkosto voidaan kätevästi rakentaa Pellaksenpolun ja Luhtitien risteyksestä tai Pellaksentien ja Luhtitien risteyksestä Luhtitien suuntaisesti sen eteläpuolelle tai jopa vaihtoehtoisesti Vuolutien suunnasta Pellaksenpolkua pitkin. Viljelypalsta- ja viheralueet eivät muutu nyt esitettyyn C-vaihtoehtoon verrattuna.

Täällä ratkaisulla saadaan riskit merkittävästi pienemmiksi, rahoitus voidaan rakentaa tukevammalle pohjalle ja sekä saada uusien että vanhojen asukkaiden asumistyytyväisyys paremmalle tasolle.

69. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), 15.4.2019

Hei, kirjeessänne 20.03.2019 (asianumeronne KA/4265/10.02.04.00/2009) ja siihen liittyvässä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa olette pyytäneet mielipidettä asemakaavamuutokseen nro 141100 / 14. Varisto, 13. Vapaala / Luhtitie.
HSL Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä on lausunut kannanottoaan kaavoitusprosessin aikaisemmassa vaiheessa, kyseiseen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ei tällä kertaa ole uutta lausuttavaa.

70. Asukas Pellaksentieltä, 15.4.2019

Kannanotto kaavaan numero 141100. Pellaksentien pientaloalue on profiloitunut matalan rakentamisen pientaloalueeksi. Toisaalta aluen on myös vilkkaassa läpikulkukäytössä Raappavuoren ulkoilualueelle. Alueella on paljon kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Näiden seikkojen takia toivoisi, että alue säilyy nykyisellään eikä Pellaksentielle tule lisää autoliikennettä, joka vaarantaa kevyenliikenteen turvallisuuden. Kaavavaihtoehdoista

linjaus C on täysin käsittämätön kaksikerroksisine rivitaloineen jo maaperän kosteuden ja savisuuden takia. Pellaksenojan siirtäminenkin tuntuu turhalta.

Mikäli Luhtientien jatke Myyrmäkeen on tarpeellinen rakentaa, on linjaus A ehdottomasti parempi vaihtoehto.

71. Asukkaat Pellaksentieltä, 15.4.2019

Asemakaavaan 141100 Luhtitie liittyen tuomme Pellaksentie (------) osalta esiin asioita, jotka vaikuttavat suunnitteluun.

1. Lähtökohta

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 19.3.2019 on lähtötiedoissa väite, että Pellaksessa ei ole voimassa olevaa asemakaavaa Pellaksenpolulla ja sen länsipuolisella tontilla. Väite on väärä ja suunnittelun lähtökohta on siten virheellinen.

2. Nykyisen asemakaavan määräykset

Voimassaolevan asemakaavan mukaan Pellaksentien eteläpuolelle rakennettujen talojen pitää olla kaikkien vain yksikerroksisia (1 krs) eikä esim. kellareita saa rakentaa. Savipatjan päälle ei saa tulla liikaa painoa, joten vain matalat talot ovat sallittuja. Kellareita tms. tehtäessä jouduttaisiin kaivamaan savipatjaa ja se aiheuttaisi ison riskin rakennuksille, joten niitä ei ole saanut tehdä. Näin nimenomaan kaupungin puolelta on määrätty toimimaan.

Uudetkin kaavoitusratkaisut tulee tehdä samalla periaatteella, koska on kyse samasta savimaasta.

3. Pellaksenpolun liikenteen vaikutus

Pellaksenpolulle on suunnitelmassa tarkoituksena ohjata ajoneuvoliikennettä. Etenkin uusien rakennusten rakentamisaikainen liikenne on raskaita ajoneuvoja, jolloin tärinät ja melut ovat moninkertaisia kevyeen liikenteeseen verrattuna eikä kevyen liikenteen väylän rakenne tule sitä kestämään. Näin ollen koko nykyinen kevyen liikenteen väylä tulisi uusittavaksi samalla tavalla kuin Luhtitie, sillä se tulisi saman savipatjan päälle. Koska vesien johtaminen on tehtävä nykyistä ratkaisua tehokkaammin, kuivuu savipatja nykyisestä.

Pellaksenpolun muuttaminen autotieksi tulee 2018 tehdyn selvityksen mukaan aiheuttamaan tärinää savipatjaan. Selvityksen mukaisesti etenkin Pellaksentie (- ja -) nykyiset talojen perustukset kärsivät, betonilaatat murtuvat ja johtavat talojen vaurioitumiseen. Samaten tärinä saa savipatjan alla olevat maakerrokset liikkeeseen ja ne sekoittuvat saven kanssa, minkä seurauksena tulee isot muutokset savipatjan rakenteeseen ja se myös aiheuttaa talojen perustusten vaurioitumisen. Nykyiset talot on rakennettu kaupungin asemakaavan mukaisesti eikä niitä pidä tahallisesti kaupungin toimesta vahingoittaa.

Pellaksenpolulle suunniteltu autoliikenne aiheuttaa lisää melua. Tällaiseen meluun ja muuhun haittaan ei ole pystytty varautumaan nykyisiä asuntoja suunniteltaessa ja rakennettaessa. Niinpä nykyisestä asemakaavasta poiketen tulisi Pellaksenpolun ja asuntojen väliin olla mahdollisuus rakentaa kunnollinen meluaita kaupungin omistamalle maa-alueelle.

4. Pellaksenojan siirto

Voimassaolevan asemakaavan mukaisesti Pellaksentien asunnot on perustettu osin paaluille ja osin laatoille. Varsinkin Pellaksenpolun itäpuoliset talot ovat laatoilla ja niiden perustusten kannalta alla olevan savipatjan säilyminen tasaisen kosteana on välttämätöntä.

Pellaksenojaan ohjataan Pellaksen alueen sadevesiä salaojina ja avo-ojina. Savipatjan kuivuminen johtaa etenkin perustuksena olevien laattojen alla saven halkeilemiseen ja painumiseen. Tämän seurauksena perustukset painuvat laattojen alla sattumanvaraisesti aiheuttaen asunnoille pysyviä ja vaikeasti korjattavia vaurioita. Nämä tukevat vahvasti ojan säilyttämistä nykyisellä paikallaan eikä sitä pidä siirtää uuden Luhtitien eteläpuolelle.

5. Luhtitien linjausvaihtoehdot

Suunnitelmassa on esitetty vaihtoehdot A – F. Jo edellisessä yleiskaavassa linjaus oli Luhtitien ohjaamisesta Martinlaaksontielle, mikä olisi järkevin vaihtoehto. Suunnitelmassa tärkeintä näyttää olevan rahoituksen saaminen Luhtitien jatkamisen rakennuskustannuksiin. Vaihtoehto C on kaikista mahdottomin, sillä siinä tuhotaan koko alueen ilme ja aiheutetaan olemassa oleville asunnoille eniten haittoja. C-vaihtoehdossa suunnittelijat suojelevat viljelypalstoja (niille on paljon tilaa mm Pellaksen luoteispuolella) nykyisten asuntojen kustannuksella. Ehdotan vaihtoehtojen A ja C yhdistämistä siten, että Luhtitie noudattaa nykyistä kevyenliikenteen väylää sen eteläpuolella ja uudet asunnot sijoitetaan Luhtitien jatkon eteläpuolelle. Pidetään Pellaksenoja nykyisellä paikallaan ja säilytetään Pellaksenpolku kevyellä liikenteellä. Näin minimoidaan olemassa oleville asunnoille tulevat haitat, saadaan uusia asuntoja ja viljelypalstoillekin jää vielä tilaa. Liikenne uusille asunnoille voidaan suunnitella joko Naulatien päästä tai Luhtitie-Pellaksentie risteyksestä.

6. Riskianalyysi ja riskeistä aiheutuvat kustannukset

Ennen asemakaavan viemistä päätöksentekoon on syytä laatia realistisilla kustannuksilla laskettu kattava ja perusteellinen riskianalyysi, jotta päätöksen tekijät ymmärtävät, mistä päättävät. Tien rakentamisesta aiheutuvat vauriot omakotitaloalueen rakennuksille sekä muut mahdolliset riskien toteutumiset aiheuttavat kaupungille merkittävät korjauskustannukset.

7. Kustannukset

Tien kustannukset on aliarvioitu valmistelun aikaisemmissa vaiheissa. Nyt olisi syytä laskea tien perustamiskustannukset realistisesti eikä käyttää soramaalle rakennettavan tien keskimääräistä arviota. Suunniteltu pilariperustamisen kustannus on jo enemmän kuin aiemmin esitetty koko tien hinta.

8. Muut vaikuttavat asiat

Asukkaat ovat tehneet alueella havaintoja liito-oravista, joten sen EU:n määräysten mukainen 4 ha elinalue on rauhoitettava.

Kaavan alueella kasvaa erittäin harvinainen kasvi vankkasara, josta on yleiskaavan eheyden arvioinnissa todettu seuraavasti: ”Uomatien risteyksen tehokkaasti rakennettavien eheytyskohteiden (nro 1508, 1509) läheisyydessä on vankkasaran (Carex riparia) Vantaan ainoa sijaintialue. Vankkasara on Suomessa harvinainen eteläinen laji, joka viihtyy kosteilla ja rehevillä kasvupaikoilla, kuten ojissa ja järvien rannoilla. Asuinrakentaminen ei vankkasaran elinoloihin juurikaan vaikuta, mutta mahdollinen Luhtitien jatkeen rakentaminen saattaa heikentää vankkasaran elinoloja (Rantalainen 2005).”

Viheralue on Länsi-Vantaan keskeisin viherkaistale Myyrmäen Urheilupuistosta Petikon ulkoilualueelle. Tämä yhteys on asemakaavassa säilytettävä asukkaiden käytössä turvallisena ja helppona liikunta- ja virkistysalueena.

9. Yhteenveto

Luhtitie on linjattava mahdollisimman kauas nykyisistä asunnoista etelämmäksi ja Pellaksenojan nykyinen uoma säilytettävä.

Tärinää ja melua estäville rakenteille sekä maavallille ja suojapuustolle pitää kaavassa varata riittävästi tilaa, jossa on runsaasti havupuita torjumaan melua talvellakin. Pellaksenpolun osalta tällaiselle ei edes jää tilaa.

Uuteen asemakaavaan liittyen on tullut esiin paljon uusia asioita ja ilmiselviä riskejä. Herää kysymys: onko mielekästä rakentaa Luhtitien jatketta. Mikäli kaikesta huolimatta tie pitää rakentaa, nykyisten asukkaiden asumistyytyväisyys on ehdottomasti otettava huomioon ja taattava.

72. Asukkaat Pellaksentieltä, 15.4.2019

Haluamme ottaa kantaa ylläolevaan asemakaavaan osaltamme.

Olemme erittäin yllättyneitä asuinalueemme kaavailtuihin muutoksiin. Olemme asuneet täällä 17 v. ja yksi syy tänne muutolle oli luonnonläheisyys ja rauha.

Luhtitiestä on nyt tulossa tällä kaavamuutoksella läpikulkuliikenteen pääväylä! Asuinalue on nyt ollut rauhallista pientaloaluetta, jonne Vihdintien, Kehän ja Pähkinärinteen kasvava liikenne tuo tullessaan entistä kovempaa ja liikenteen jatkuvaa melua 24/7.

Kuinka voimassa olevassa yleiskaavassa määritelty "vain tienvaraus ja muu tien ulkopuolinen alue on lähivirkistysaluetta" voidaan muuttaa näin? Lähtökohtana pitäisi olla se, että tällaisesta muutosta aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa jo rakennetulle asutukselle.

Alueen yli kulkeva lentoliikenne on myös lisääntynyt vuosien varrella voimakkaasti, koska lentokoneiden nousu- ja laskuväyliä on muutettu.

Luhtitieltä harhautuu Pellaksentielle päivittäin lukuisia autoja, jotka etsivät tietä Petikossa sijaitseviin yrityksiin.

Tämä täysin tarpeeton haittaliikenne ja sen aiheuttamat myrkylliset päästöt moninkertaistuvat kasvavien liikennevirtojen myötä. Siksi on tärkeää, että kaavailluille talontonteille suunniteltu ajoreitti ei kulje Pellaksentien kautta.

Miten liikenteen aiheuttamat meluhaitat aiotaan torjua? Eihän voi olla tarkoituksenmukaista, että sitä varten rakennetaan kaksikerroksisia rivitaloja meluesteiksi ylläolevan ehdotuksen mukaisesti? Eihän tämä ota ollenkaan huomioon nykyistä Vantaan toimintatapaa, jossa asukkaiden viihtyvyys huomioidaan päätöksenteossa mm. "luonnon ja luonto alueiden viihtyvyyden" osalta.

Myös vaihtoehtojen kalleus on tunnustettu 27.3.2019 kokouksessa. Sitä kompensoimaan ollaan ajateltu, että alueelle rakennettaisiin lisää asuntoja. Miten alueen viihtyvyyttä voidaan parantaa nostamalla sen asukasmäärää ja rakentamalla sinne lisää asuntoja?

Toivomme, että Vantaan kaupunki ottaa huomioon tämän alueen asukkaiden toiveet ja miettii vielä uudelleen sen nykyistä yleisilmettä ja viihtyisyyttä sekä nykyisiä luonnonoloja, josta emme halua luopua.

Eihän kukaan halua asuinalueelleen lisää liikenteen melua, jatkuvaa autoliikennettä ja saasteita.

73. Asukkaat Pellaksentieltä, 15.4.2019

MIELIPITEEMME ASEMAKAAVAEHDOTUKSEEN LUHTITIE 141100/VAPAALA JA VARISTO

Nyt tekeillä olevaan asemakaavaan esitetään Luhtitielle linjausvaihtoehtoina A ja C. Kumpikin linjaus rikkoo arvokkaan yhtenäisen viher- ja virkistysalueen. Yhtenäinen lähivirkistysalue on tärkeä Pellaksen, Vapaalan ja Myyrmäen asukkaiden asumisviihtyvyyttä lisäävä tekijä. Vantaa korostaa toimininnoissaan ja päätöksissään luontoalueiden viihtyvyyttä ja toivottavasti toimii myös sen mukaisesti.

Esitettyihin liikennearvioihin viitaten Luhtitie näyttää palvelevan läpiajoliikennettä ja vasta toissijaisesti joukkoliikennettä. Esitetyt liikennearviot saattavat olla liian pieniä, koska liikenne ruuhkaisilta Martinkyläntieltä ja Rajatorpantieltä purkautuisi osittain Luhtitielle. Ylipäätään suora uusi tie vetää automaattisesti liikennettä, vaikka ilmaston lämpenemisen estämiseksi liikennettä päästöineen pitäisi hillitä. Läpiajoliikenteen aiheuttama melu lisättynä nykyiseen etenkin iltapäivisin saapuvien kaukolentojen aiheuttamaan meluun on Pellaksen pientaloalueella kestämätön yhtälö.

TIELINJAUS A:
Mikäli Luhtitien jatke kuitenkin päätetään toteuttaa, niin mielestämme esitetyistä vaihtoehdoista A-vaihtoehto on ainoa toteuttamiskelpoinen ja rikkoo vähiten yhtenäistä viheraluetta. Se mahdollistaa myös puutarhapalstojen osittaisen säilymisen. Tielinjaus menee lähellä olemassa olevaa asutusta Pellaksessa, joten meluesteet olisi huomioitava. Nopeuksien hillitsemiseksi on tiessä oltava liikenteellisiä estoja.

TIELINJAUS C:
Linjaus C sisältää asuntorakennussuunnitelman tien ja Pellaksen pientaloalueen väliin, mitä ei voimassa olevassa yleiskaavassa ole. Alue on merkitty lähivirkistyslaueeksi ja vain tievaraus on tehty. Kaavaa esittelevässä asukasillassa 27.3.2019 perusteltiin rivitaloja meluesteinä ja toisaalta tapana rahoittaa kallista tiehanketta. Perustelut eivät tue Vantaan korostamia luonto- ja ympäristön arvojen merkitystä asukkaiden viihtyvyyteen.. Kaksikerroksisten rivitalojen sijoittaminen tien ja nykyisen pientaloalueen väliin on aivan käsittämätöntä. Pellaksentien ja viheralueen väliset talot ovat yksikerroksisia, joten alueen yleisilme myös rikkoutuu. Kulku taloihin on suunnitelmassa Pellaksentien kautta. Pellaksentie on kapea ja mutkainen. Syöttöliikenne suunnitellulle asutusalueelle Pellaksentien ja kapean Pellaksenpolun kautta on mahdoton ajatus. Pellaksentie ja Pellaksenpolku ovat myös suosittuja ulkoilureittejä Raappavuoren ja Petikon suuntaan, mikä ei myöskään puolla lisäliikennettä ko. teille.

74. Asukkaat Pellaksentieltä, 16.4.2019

Mielipide ja muistutus kaavaan: 141100 Luhtitie

Vantaan kaupungin asemakaavaehdotuksessa, Luhtitie 141100, Luhtitien linjaus-vaihtoehdoissa tutkitaan tarkemmin kahta linjausvaihtoehtoa, A ja C. Muita linjaus-vaihtoehtoja ovat B, D, E ja F.

KAIKEN LUHTITIEN LINJAUKSESTA JO AIKAISEMMIN LAUSUMAMME JÄLKEEN JA LISÄKSI TOTEAMME SEURAAVAA:

Rakentamisen ja paaluttamisen aiheuttama tärinä ja niiden aiheuttama mahdollinen muu vahinko ja vaurio olemassaolevalle rakennuksellemme sekä tien käytöstä johtuva tärinä ja sen aiheuttama mahdollinen vahinko rakennuksellemme tulee huomioida asemakaavaa laadittaessa.

Koska rakennuksemme on rakennettu reunavahvisteiselle laatalle (ei paalutusta) savimaalle tulee pitää huolta siitä, että tien ja/tai

rakennusten rakentaminen ja/tai käyttö ei saa aiheuttaa maaperässä tai pohjaveden korkeudessa muutoksia joka aiheuttaa vaaraa, haittaa, vahinkoa tai vaurioita rakennuksellemme (katso kommentit alempana 12.12.2017 päivätystä tekstissä).

Myöskään tien ja/tai rakennusten paalutuksesta ei saa aiheutua rakennuksellemme vaurioita, vajoamista tai halkeilua, ei lyhyellä eikä pitkällä aikavälillä. Jos asemakaavaehdotuksessa oleva Luhtitien linjausvaihtoehto C toteutuisi, niin se tarkoittaisi suurta tien ja rakennusten paalutusten määrää rakennuksemme välittömässä läheisyydessä.

Linjausvaihtoehdossa A paalutusten määrä on huomattavasti pienempi. Nyt

Vantaan kaupunki esittää yhtenä vaihtoehtona rivitalon sekä omakotitalojen kaavoittamista juuri savimaalla olevan reunavahvisteisen Siporex-rakenteisen rakennuksen viereiselle tontille. Mikä vaikutus näillä 7 omakotitalon ja rivitalon paalutuksilla on rakennukseemme?

Vantaan kaupunki ei saa aiheuttaa jo olemassaoleville rakennuksille vaaraa, haittaa, vahinkoa tai vaurioita kaavoitustoimenpiteillään. Asemakaava tulee laatia niin, että olemassa oleva rakennuskanta ei vahingoitu eikä asemakaavasta aiheudu huolta ja kustannuksia olemassaolevien rakennusten asukkaille ja omistajille.

Pellaksenoja tulee säilyttää nykyisellä paikallaan koska tonttimme pintavedet (sade- ja sulamisvedet) laskevat Pellaksenojaan, koska tontti laskee etelään päin. Täytyy huomioida myös, että tonttimme eteläpuolella olevaa maan pintaa ei saa nostaa eikä korottaa koska muuten talomme jää kuoppaan Pellaksentien ja eteläpuolella olevan nostetun maa-alueen väliin.

Talomme on yksikerroksinen rakennuslupien ja rakennusmääräysten mukaisesti. Etelään päin olevissa huoneissa on suuret, lähes lattiaan asti ulottuvat leveät isot ikkunat ja etelän puolella on myös talon oleskelualueet ja puutarha. Nyt heti tonttimme jatkeeksi on suunniteltu kaksikerroksisia rakennuksia vastoin Pellaksentien eteläpuolisen alueen yksikerroksellista kaava-aluetta. Samalla uusi alue olisi tiiviimpää ja tehokkaampaa rakentamista vastoin Pellaksentien väljää arkkitehtoorista ilmettä. Uuden alueen kaksikerroksisuus vie täysin pihamme yksityisyyden sekä ulko- että sisätiloissa. Tällöinhän uusista rakennuksista näkyisi suoraan sisätiloihimme: olohuoneeseen, ruokatilaan, keittiöön, makuuhuoneeseen sekä molemmille ulkoterasseillemme. Ei kai ole tarkoitus, että Vantaan kaupunki suunnittelee tällaista asumisen laatua huonontavaa rakentamista kun alueella on mahdollista sijoittaa rakennukset myös tien eteläpuolelle ja näin taata olemassaoleville asukkaille riittävä asumismukavuus.

Lausuttujen syiden perusteella esitetään, että toteutetaan Luhtitien linjausvaihtoehto A kuitenkin niin, että tietä siirretään etelämmäksi kuten esimerkiksi linjausvaihtoehdossa B. Mahdolliset uudet rakennukset kaavoitetaan uuden tien eteläpuolelle. Pellaksenoja säilytetään nykyisellä paikallaan.

Nykyisten rakennusten ja tien väliin jää viherkaistale, jolle istutetaan kasvustoa meluja saastesuojaksi. Tämä vaihtoehto on nykyisten asuinrakennusten, sade ja sulamisvesien, asumismukavuuden ja melun sekä kaiken tässä kirjeessä mainittujen seikkojen perusteella turvallisin ja paras vaihtoehto Pellaksen olemassaoleville rakennuksille ja asukkaille.

Pellaksentien itäpuolisen osuuden (Pellaksentie 13 molemmin puolin) ja suunnitteilla olevan Luhtitien jatkeen väliin ei voi tässä kirjeessä mainituista syistä rakentaa rivi- eikä omakotitaloja. Ne on rakennettava Luhtitien jatkeen eteläpuolelle.

Lisäksi uuden kaavaehdotuksen linjausvaihtoehto C heikentäisi olemassaolevan asuntoalueen haluttavuutta ja alentaa olemassaolevien kiinteistöjen arvoa.

LUHTITIEN LINJAUKSESTA OLEMME JO AIKAISEMMIN LAUSUNEET 12.12.2017 (mielipide on kirjattu toisen osallistumisen yhteyteen nro 47).

75. Asukas Pellaksentieltä, 16.4.2019

Mielipiteeni ehdotettuun asemakaava 141100, Luhtitien jatkaminen ja Pellaksen pientaloalueen täydennysrakentaminen.

Kyseenalaistaisin kaavaehdotuksessa:
1) Useampikerroksisten rivi- ja kerrostalojen rakentamisen yksikerroksiselle pientaloalueelle. Tämä ei ole omiaan lisäämään asukasviihtyvyyttä, saati että se sopisi alueen yleisilmeeseen luonnon läheisenä, rauhallisena lähiöalueena
2) Aktiivisesti käytetyn koira-aitauksen poisto. Aitauksen nykyinen paikka on luonteva ja helppopääsyinen urheilualueen vieressä. Minne kaupunki on ajatellut siirtää aitauksen nykykäyttäjät?
3) Melu- ja katupölysaasteen riittävät ehkäisytoimet. Meluesteaidat tai tiiviit puustorivistöt puuttuvat suunnitelmista tyystin. Liikennemäärien kasvu huonontaa merkittävästi alueen ilmanlaatua. Ilmailulliikenteen aiheuttama melusaaste on jo nykyisellään alueella merkittävää.
Jos olemassaolevaa tielinjausta ei hyödynnetä ja tietä siirretään vain nimellisesti etelään, on rakennusaikainen paalutus- ja massansiirtotöistä aiheutuva meluhaitta merkittävä ja verrattain pitkäaikainen, vaikuttaen alueen asumismukavuuteen.
4) Liikenneturvallisuuden ja alhaisen ajonopeuden varmistamisen. Suuri osa Rajatorpantien liikenteestä siirtyy uudelle väylälle, tehden etenkin ruuhka-aikoina liikkumisen hankalaksi ja ääripään ikäryhmille jopa vaaralliseksi, jos ajonopeuksia ei saada pysymään maltillisina.

76. Asukas Avaintieltä, 16.4.2019

Jatke muuttaa Luhtitien läpiajotieksi

- Valmisteilla olevan yleiskaavan (2020) mukaan Vihdintiestä suunnitellaan kaupunkibulevardia Helsingin rajalta Martinkyläntielle asti. Samaan aikaan Espoo suunnittelee runsasta rakentamista Kalajärvelle ja sen ympäristöön, mikä lisää Vihdintien liikennettä. Näitä ei ole huomioitu Luhdintien jatkeen liikenne-ennusteessa. Tien muuttaminen kaupunkibulevardiksi hidastaa liikennettä ja yhdessä tien käyttäjien kasvun kanssa tämä johtaa väistämättä siihen, että autoilijat etsivät sujuvampaa reittiä Helsinkiin Hämeenlinnantietä pitkin. Luhtitiestä muodostuu väkisin yllä kuvatun uuden tilanteen vuoksi runsaasti liikennöity läpiajotie, vaikka alueen asukkaille on koko ajan vakuutettu, että tiestä ei tule läpiajotietä ja sen liikennemäärät ovat vähäiset.

- Ainoa realistinen tapa estää tien muodostuminen läpiajotieksi on olla rakentamatta Luhtitien jatketta. Jos kaupunki kuitenkin päättää rakentaa tien jatkeen, on läpiajoa vähennettävä kaikin mahdollisin keinoin, kuten sallimalla tien käyttö vain julkiselle liikenteelle ja ajo tonteille.

Tien rakentamisen vaikutukset nykyisiin rakennuksiin

- Kaupunki on teettänyt tärinäselvityksen valmiin tien liikenteestä (asfalttipintaisen tien vaikutus tärinään). Valmiin tien liikenteen aiheuttaman tärinän lisäksi asukkaita huolestuttaa kuitenkin ehkä vielä enemmän tien rakentamisen vaikutukset nykyisiin rakennuksiin. Maapohja on savea ja tie vaatii raskaan paalutuksen, mikä on vakava riski olemassa oleville rakennuksille. 27.3.2019 pidetyssä asukasillassa emme saaneet minkäänlaista vastausta siihen, minkälainen riski tien rakentaminen rakennuksille tulee olemaan. Meille ei käynyt selville, että kaupunki olisi mitenkään varautunut rakentamisen mahdollisesti aiheutumiin vaurioihin ja / tai niiden korvaamiseen asukkaille, jos vauriot ylipäätään ovat korvattavissa.

- Tien varteen suunnitellaan asuinrakennuksia. Myös asuntojen rakentaminen edellyttää paalutusta.

- Usean nykyisen kiinteistön hulevedet johdetaan kaupungin luvalla joko Pellaksenojaan tai Avaintien

talojen itäpuolella Avaintien suuntaisesti kulkevaan ojaan (Raappavuorenoja?). Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu hulevesiä lainkaan, vaikka yksi vaihtoehdoista sisältää Pellaksenojan uoman siirtämisen. Pitääkö hulevedet jatkossa johtaa muualle? Kaivetaanko pihat auki ja revitäänkö istutukset paikoiltaan? Kuka sen tekee ja kuka sen maksaa?

- Rakentamisen vaikutusta pohjaveden korkeuteen ei ole käsitelty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa lainkaan. Pohjaveden laskulla on kohtalokkaita vaikutuksia nykyisille asunnoille.

Melu

- Asukkaille on tehty selväksi, että liikenteen aiheuttaman melun ja lentomelun yhteisvaikutusta ei pystytä nykyisillä mittausmenetelmillä arvioimaan. Käytännössä tunnemme kuitenkin melun yhteisvaikutuksen arjessamme. Melun vaikutuksista ihmisten terveyteen on saatu viime vuosina lisää tutkimustietoa. Sen mukaan melu on vakava terveyshaitta.

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman 19.3.2019 mukaan Luhtitien jatkeen liikennemelua torjutaan rakentamalla tien pohjoispuolelle kaksikerroksisia rivitaloja. Tämä altistaa näihin taloihin muuttavat asukkaat terveysriskeille. Vaikka rakennusteknisillä ratkaisuilla sisätilojen melu saataisiin pysymään juuri ohjearvojen alapuolella, kun ikkunat pidetään kiinni, oleskelu rivitaloihin olennaisena osana kuuluvilla pihoilla vaarantaa asukkaiden terveyden.

- Vilkkaasti liikennöidyn tien varteen meluesteeksi rakennettavat asunnot eivät välttämättä kiinnosta asunnon ostajia ja rakentajia. Henkilöt, joita melu ei häiritse, etsivät todennäköisesti Varistoa kaupunkimaisemman asuinympäristön. Jos rakentamisesta huolehtivat yksityiset tahot, voi kulua useita vuosia ennen kuin ehjä asuntorivi on valmis melua torjumaan. Yksikin aukko talorivissä tarkoittaa sitä, että meluntorjunnassa ei onnistuta.

- Luhtitien eteläpuolelle ei ole suunniteltu minkäänlaisia meluesteitä. Tien eteläpuolella sen välittömässä läheisyydessä on vilkkaassa käytössä oleva ulkoilualue sekä pienen matkan päässä Vapaalan asuntoja. Melu etenee avoimessa maastossa ilman esteitä häiritsevänä Vapaalan asuntoihin asti.

- Mikäli Luhtitien jatke rakennetaan ja sen meluntorjunta toteutetaan rivitaloja rakentamalla, talojen väliin ei voi jättää aukkoja, vaan kaksikerroksisen talorivin on oltava yhteneväinen koko matkaltaan. Asukasillassa 27.3. esiteltiin erilaisia mahdollisuuksia julkisivuiksi kuten polveilu harjakatoilla tai aukotettu yläosa. Nämä eivät kuitenkaan voi tulla kyseeseen, sillä silloin meluntorjunta ei onnistu. Rivitalorivistä uhkaa siksi tulla tympäisevän ja yksitoikkoisen näköinen.

Kustannukset

Savisen maapohjan vuoksi Luhtitien jatkeen rakentaminen on erittäin kallista. Asukasillassa kuulimme, että rakentaminen aiotaan kustantaa rivitalorakentamisella. Mahtaako meluesteeksi rakennettava rivitalorivi toteutua kovinkaan helposti yksityisenä vapaarahoitteisena asuntotuotantona? Kaupungin oma asuntorakentaminen tuskin tuottaa vastaavaa tuloa.

Joukkoliikenne

- Asukasillassa 27.3. selvisi, että sekä seutulinja 332 Elielinaukiolle että sisäinen linja 571 Tikkurilaan eivät enää liikennöi Varistoon Luhtitien jatkeen myötä. Tilalle on tulossa runkolinja Elielinaukiolta Vihdintietä pitkin Pähkinärinteen kautta Varistoon ja siitä edelleen Louhelan kautta Myyrmäkeen. Runkolinjan vuoroväliksi kerrottiin kymmenisen minuuttia. Käytännössä noin tiheään vuoroväliin päästäneen vasta silloin, kun Vihdintie on muutettu kaupunkibulevardiksi ja sen varrelle on rakennettu uusia asuntoja. Alkuvuosina yhteydet junalle sekä Myyrmäen terveysasemalle heikkenevät huomattavasti, sillä runkolinja tuskin kulkee aikataulussaan Vihdintien ruuhkien vuoksi. Joukkoliikenteestä vastaa HSL, mutta toivomme Vantaan kaupungin kuitenkin vaikuttavan osaltaan siihen, että Vantaan kaupungin sisäinen linja liikennöi Varistoon niin kauan, kunnes runkolinja kulkee noin kymmenen minuutin välein.

- Luhtien jatketta on perusteltu nimenomaan joukkoliikenneseikoilla. Tiehanke on herättänyt 80-luvulta lähtien huomattavaa vastustusta asukkaiden keskuudessa ja olisi syytä vielä kerran miettiä valmiiden väylien Rajatorpantien ja Martinkyläntien käyttämistä Luhtitien jatkeen korvaavina joukkoliikenneväylinä.

Lopuksi

Kuten yllä olevasta käy ilmi, osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 19.3.2019 puuttuu useita hankkeen toteuttamisen edellyttämiä tietoja. Katsomme, että hanketta ei pidä toteuttaa tähänastisen valmistelun puutteiden vuoksi. Lisäksi hanke on räikeässä ristiriidassa valmisteilla olevan yleiskaavan 2020 keskeisten periaatteiden (viheralueiden säilyttäminen ja lisääminen) kanssa.

77. Asukas Pellaksentieltä, 17.4.2019

Kaavatyö 141100 (Luhtitie)

Vastustamme Luhtitien jatkesuunnitelmaa.

Pellaksen alueella on todettu liito-oravia. Suunniteltu Luhtitien jatke kulkisi suoraan liito-oravien elinalueen läpi ja jakaisi tällöin alueen kahtia. Toisin kuin oravat, liito-oravat eivät kulje esim. siltoja pitkin, eivätkä pysty ylittämään autotietä, joten mikäli tie rakennettaisiin jakautuisi nykyinen kanta kahteen pieneen kantaan, joka heikentäisi liito-orava kantaa ja pahimmassa tapauksessa johtaisi muutamassa vuodessa kannan ehtymiseen. EU:n lainsäädännön mukaan luonnonsuojelussa liito-oravat ovat Suomen vastuulla. Vantaan kaupunginkin sivuilla on maininta suojelusta. Vantaan kaupungilla on vastuu huolehtia, ettei Pellaksen alueen liito-oravat kuole elinalueiden tärvelemisestä johtuen.

Pellaksen alueella on pururadan, kävelyteiden ja kevyenliikenteenväylän lisäksi paljon metsää. Tällä hetkellä aluetta käyttävät ulkoilijat, lenkkeilijät, hiihtäjät, suunnistajat ja moni muu. Mikäli alueelle rakennettaisiin autotie, rajoittaisi se nykyistä käyttöä huomattavasti. Suojatiet ja yksittäinen ylikulkusilta eivät korvaa nykyisiä lukemattomia ylitysmahdollisuuksia. Lisäksi liikenteestä aiheutuva melu tärvelisi nykyisen luonnonrauhan.

Pellaksen luonnonläheisyys on ainutlaatuista kehä III:n sisäpuolella. Alueelta tuleekin tämän takia vain harvoin kiinteistöjä myyntiin. Alueen ainutlaatuisuus tuhoutuu peruuttamattomasti ja sen vetovoimaisuus katoaa, mikäli luonto korvataan vilkkaalla autotiellä.

Luhtitien varrella on esim. päiväkoteja, koulu ja jalkapallokenttä ja useat nuoret lapset kulkevat Luhtitietä pitkin. Tällä hetkellä Luhtitie on turvallinen, sillä tiellä ei ole paljoa liikennettä. Mikäli kaupunki rakentaisi Luhtitien jatkeen ja kaupungin liikenne-ennuste toteutuisi, niin tietä pitkin ajaisi noin 4000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tämä on huomattavasti enemmän, kuin tällä hetkellä. Lisääntynyt liikenne tekisi Luhtitien vaarallisemmaksi varsinkin lapsille.

Luhtitien jatketta on perusteltu pelastusajoneuvojen saapumisaikojen nopeutumisella. Ajansäästö olisi kuitenkin marginaalinen. Tiehankkeen kustannukset ovat tähän nähden täysin kohtuuttomat.

Onko tutkittu, miten Luhtitien jatkeen aiheuttama lisääntynyt liikenne, vaikuttaa alueelle jo rakennettuihin taloihin? Alue on vanhaa suoaluetta, jolloin huomattavan suuren liikennemäärän aiheuttama jatkuva tärinä maaperään voi aiheuttaa rakennusten vajoamista. Onko myös tutkittu bussiliikenteestä ja raskaasta liikenteestä aiheutuva tärinä? Bussiliikenne ja muu raskas liikenne tulisi olemaan huomattava määrä tien käyttäjistä.

Vantaan kaupungilla on tarkoitus rakentaa taloja näkö ja meluesteeksi luhtitien jatkeen varrelle. Kuka haluaa asua meluvallissa? Ja minkälainen meluvalli näille asukkaille tarjotaan? Talorivin rakentaminen tuhoaisi vielä enemmän luontoa ja Pellaksen uniikkia ympäristöä. Mielestämme on kohtuutonta jo olemassa olevien kiinteistöjen omistajia kohtaan, että yleiskaavassa lähivirkistysalueeksi (VL) merkitylle alueelle rakennetaan pari/rivitaloja. Moni Pellaksen asukkaat ovat valinneet alueen kodikseen juuri luonnon tuoman rauhan ja viihtyisyyden takia, jonka uudet pari/rivitalot tuohoaisivat.

HSL:n suunnitelmien mukaan Luhtitietä pitkin kulkisi koko länsivantaan runkolinja. Tämä tuntuu useammastakin syystä tolkuttomalta idealta. HSL:n ei tulisi saada sanella minne Vantaan kaupunki rakentaa teitä, vaan Vantaan kaupungin tulisi tehdä yhteistyötä HSL:n kanssa, jotta julkinen liikenne saataisiin mahdollisimman tehokkaaksi. Kustannuksetkin on otettava huomioon. On tolkutonta käyttää suuria määriä veronmaksajien rahoja rakentaakseen sellaista, joka on jo olemassa.

Runkolinja itsessään on hyvä idea, sillä tämän hetkinen järjestely, jossa kymmenkunta bussia ajaa lähestulkoon samaa reittiä, on resurssien haaskausta. Runkolinjan tulisi palvella niin montaa ihmistä kuin mahdollista ja nopeuttaa julkisilla kulkuvälineillä liikkumista. Tämä saataisiin parhaiten ja kustannustehokkaimmin aikaiseksi, mikäli runkolinja seuraisi Vihdintietä ja poikkilinja seuraisi Rajatorpantietä. Tällöin bussilinjat palvelisivat mahdollisimman suurta ihmismäärää tehokkaasti ja liikenne Vantaan ja Espoon välilläkin toimisi paremmin. Kyseiset tiet ovat jo olemassa, joten niitä pystyttäisiin parantamaan kustannustehokkaasti ja helposti. Lisäksi runkolinja joka kulkisi 6 minuutin välin sopisi paremmin kadulle jossa nopeudet ovat suuremmat ja jossa on enemmän kaistoja. Luhtitiellä bussit ruuhkauttaisivat kadun täysin.

Tämän hetkisen suunnitelman mukaan runkolinja kiertäisi koko Vapaalan alueen. Myös Hämevaaran aivan uudet asuinalueet on täysin unohdettu suunnitelmaa tehtäessä.

Mikäli runkolinja kulkisi Luhtitien jatketta pitkin, se veisi ihmiset Louhelan juna-asemalle. Louhelan asemaa ei ole suunniteltu sellaista bussiliikennettä varten, joten asemalla jouduttaisiin tekemään mahdollisesti hyvinkin kalliita muutoksia, jotta bussiliikenne saataisiin toimivaksi. Sen sijaan Vantaankosken asema sekä Myyrmäen asema ovat jo tällä hetkellä suunniteltu niin, että ne pystyvät palvelemaan suurta bussimäärää. Tällöin olisi luontevampaa, jos kyseisiä asemia käytettäisiin hyväksi sen sijaan, että Louhelaan ruvetaan rakentamaan sellaista, joka lähellä olevilta asemilta jo löytyy. Runkolinjan tulisi viedä ihmiset joko Vantaankoskelle tai tai vaihtoehtoisesti Rajatorpan tielle, josta poikkilinjalla pääsisi Myyrmäkeen.

Myyrmäessä on suuri määrä palveluita. Tästä johtuen useat ihmiset haluavat päästä helposti Myyrmäkeen. Mikäli bussiliikenne kulkisi Vihdintien ja Rajatorpantien kautta, kuten nytkin, kestäisi esim. Pähkinärinteestä Myyrmäkeen noin 15 minuuttia. Jos runkolinja sen sijaan kulkisi Luhtitetä pitkin Louhelaan, olisi matka Pähkinärinteestä Myyrmäkeen kilometreissä pidempi, ja luultavasti myös ajallisestikin. Eli lopputulos uudistuksen myötä ei parantaisi palveluja vaan jopa huonontaisi niitä verrattuna nykyiseen. Pellaksesta matka Louhelan asemalle on niin lyhyt, että sen jaksaa jopa lapsi hyvin kävellä.

Vantaasta pohjoiseen sijaitsevat Luukin mahtavat ulkoilualueet. Tällä hetkellä ulkoilualueille pääsee kätevästi ainoastaan autolla. Julkisella liikenteellä alueelle pääsee ainoastaan bussilla numero 345, joka kulkee arkipäivisin noin puolen tunnin tai tunnin välein, ajankohdasta riippuen. Mikäli runkolinja seuraisi Vihdintietä, olisivat nämä ulkoilu- ja uintialueet helposti kaikkien asukkaiden saavutettavissa.

78. Asukkaat Pellaksentieltä, 17.4.2019

MIELIPIDE ASEMAKAAVAEHDOTUKSEEN LUHTITIE 141100

Mielipiteemme kiinteistön Pellaksentie (-------) osalta; Luhtitien jatkeen varaus on merkitty ja hyväksytty voimassa olevaan yleiskaavaan 2007. Nyt tekeillä olevaan asemakaavaan etsitään linjausta tielle ja suunnitelmaan on tullut kaksi vaihtoehtoa A ja C.

Odottamattomana ja erityisen yllättävänä vaihtoehtona on noussut esille C-linjauksen runsas asuntorakennussuunnitelma tien ja Pellaksen pientaloalueen väliin. Kuinka tämä on mahdollista, *kun voimassa olevassa yleiskaavassa on vain tievaraus ja muu tien ulkopuolinen alue on merkitty lähivirkistysalueeksi?*

LUHTITIEN RAKENTAMISEEN LIITTYVIÄ YLEISIÄ ONGELMIA

* Lainsäädännöllisenä lähtökohtanahan on, että uusien katuväylien rakentaminen vanhoille katualueille ei saa heikentää asukkaiden asumisolosuhteita.

* Luhtitien linjaukset kulkevat yli 20 metrisen savimassan päällä ja se aiheuttaa vaikeuden saada katu pysymään stabiilina. Esimerkiksi nykyiselle savialustalle rakennetulle Pellaksentielle on syntynyt suuria painaumia. Todennäköisesti näitä painaumia alkaa ajan oloon muodostua myös Luhtitielle, jolloin raskaat ajoneuvot aiheuttavat savimassojen tärähtelyn myös tiealueen ulkopuolelle. Seuraamukset talojen rakennevaurioina ovat arvaamattomia. Tärinän vaikutusta ei mielestämme ole pystytty perin pohjin selvittämään. Alueella on mm. useita tärinäherkkiä siporex-taloja.

* Alueelle tulee rakentamisen myötä myös voimakas paalutustyöskentely. Se aiheuttaa tilapäisen, edellisen kaltaisen voimakkaan riskin rakennusten vaurioitumiselle.

* Pellaksenojan siirtely ja paalutukset vaarantavat pohjaveden vakiokorkeuden tason, joka on turvallinen laattaperusteisille rakennuksille. Varastoja ja autotalleja on rakennettu myös ”kelluviksi”. Taloja rakennettaessa ohjeistus määräsi kuinka syvälle sai mennä, jotta sillä ei olisi vaikutusta pohjaveden korkeuteen. Kuinka on mahdollista, että tämä ohje ei koske Luhtitien rakennussuunnitelmaa.

* Luhtitie tulee olemaan korkeiden ajonopeuksien läpikulkutie, joten se aiheuttaa

liikenneturvallisuushaasteita, joihin on puututtava eri keinoin voimaperäisesti ja raskaan liikenteen läpiajo, busseja lukuunottamatta, on kiellettävä.

* Raskaan kaluston ohjaaminen Luhtitien kautta Myyrmäen sisäkaduille ei ole ongelmatonta.

C-LINJAUS

Tätä linjausvaihtoehtoa on vaikea ymmärtää todeksi. Olisi välttämätöntä saada täällä paikan päällä kuulla suunnittelijoiden perusteet tälle vaihtoehdolle.

* Kaksikerroksisten rivitalojen rakentaminen Pellaksentien ja Luhtitien väliin on erikoisen outo ratkaisu. Meluhaittoja ei voi hoitaa uudella asutusmassalla, jolloin uusi ihmisryhmä on pahassa melualtistuksessa, liian lähellä Luhtitietä. Pellaksen alueella on vaadittu yksikerroksista rakentamista. Miten alueen yleisilme voidaan muuttaa kevyin perustein. Kyllä asuinalueen muotoutumisessa pitäisi olla ennustettavuutta ja harkintaa yleisilmeen säilymisessä. Meluhaitat tulee hoitaa muilla tavoin.

* Liikenteen syöttö ehdotetulle alueelle on erityisen hankala toteuttaa kiertotienä Pellaksentien ja Pellaksenpolun kautta. Pellaksenpolku on kevyen liikenteen väylä ja siksi liian kapea autoliikenteelle. Ei ole perusteltua viedä liikenteen melu ja häiriöt Pellaksen sisäkadulle. Melua ollaan toisaalla torjumassa ja toisaalle lisäämässä. Liityntä tulisi johtaa alueelle suoran liittymän kautta Luhtitieltä. Pellaksentiellä on hyvin vilkas virkistysliikunta, jota ei ole syytä vaarantaa.

* Kalliin kadun rakentamisen kustannusten kompensointi väkinäisellä asuntorakentamisella sopimattomaan paikkaan ei kyllä edusta kestävää ja ympäristöä huomioivaa kehitystä.

A-LINJAUS

* A-vaihtoehto on yleiskaava 2007 mukainen mikäli erittäin kallis tie halutaan rakentaa.

* Se pirstaloi vähiten alueella olevaa lähivirkistysaluetta ja luontoarvoja.

* Se mahdollistaa Pellaksenojan sijainnin entisellä paikalla. Alueen talojen hulevedet on johdettu Pellaksenojaan.

* Meluhaitat tulee torjua kevyemmillä menetelmillä kuin keinotekoisesti asemoitujen alueelle sopimattomien 2-kerroksisten talojen rakentamisella.

* Pellaksentie säilyy turvallisena ja käyttökelpoisena virkistysväylänä Raappavuoren ympäsristöön.

79. Pellaksen alueen asukkaat (31 allekirjoittanutta), 17.4.2019

Asia: Pellaksen alueen yhteinen mielipide 27.3.2019 esitettyyn asemakaavaehdotukseen Luhtitie 141100

Luhtitien jatkeen varaus on merkitty ja hyväksytty voimassa olevaan yleiskaavaan 2007. Nyt tekeillä olevaan asemakaavaan etsitään linjausta tielle ja sunnitelmaan on tullut kaksi vaihtoehtoa A ja C. Odottamattomana ja erityisen yllättävänä vaihtoehtona on noussut esille C-linjauksen runsas asuntorakennussuunnitelma tien ja Pellaksen pientaloalueen väliin. Kuinka tämä on mahdollista, kun voimassa olevassa yleiskaavassa on vain tievaraus ja muu tien ulkopuolinen alue on merkitty lähivirkistysalueeksi? Tiehän tulisi asemoida niin, että se palvelisi parhaiten tarkoitustaan ja aiheuttaisi mahdollisimman vähän haittaa jo rakennetulle alueelle ja asutukselle.

Linjaus A

Mikäli Luhtitie nähdään edelleen tarpeelliseksi rakentaa, välittämättä kalliista kustannuksista ja viheralueen pirstoutumisesta, katsomme, että linjaus A on C:hen verrattuna ainoa vähiten ongelmia aiheuttava vaihtoehto. Se rikkoo vähiten linjauksellaan lähivirkistysalueen käyttökelpoisuutta ja vie vähemmän tilaa virkistysalueen pinta-alasta. Vantaahan korostaa toiminnoissaan ja päätöksissään luontoalueiden merkitys-

tä asukkaiden viihtyvyyteen. Syntyvien meluhaittojen torjuntaan voidaan käyttää halvempia ja kevyempiä ratkaisuja kuin kaksikerroksisten rivitalojen rakentaminen tien ja Pellaksen pientaloalueen väliin. Pellaksenojan pitäminen nykyisellä paikalla on myös taloudellisesti edullisin toteuttamisratkaisu ja sen siirtelyllä voi olla kohtalokkaat seuraukset laattaperustalle rakennettujen talojen vaurioitumisesta pohjavesitason vaihteluissa. Mm. Pellaksen alueen tonttien hulevedet on johdettu nykyisellä paikalla olevaan Pellaksenojaan.

Linjaus C

Linjaus C ensinnäkin vie paljon varjeltua virkistysalueen maapohjaa ja tuhoaa paikallisen palstaviljelyalueen. Kaksikerroksisten rivitalojen sijoittaminen meluesteeksi Pellaksen pientaloalueen ja tien väliin 0.20 tehokkuuskertoimella vaikuttaa absurdilta ja täysin sopimattomalta ratkaisulta. Kuinka voidaan perustella talojen asukkaille heidän olevan Pellaksen pientalojen elävä melueste. Tiedämme alueen talojen rakentajina maapohjan ongelmallisuuden suunniteltujen talojen kohdalla. Savikerros on yli 20 m, jolloin paaluttaminen jatkopaaluin tulee erityisen kalliiksi. Noin tiheän paalutuksen lyönnillä voi olla haitallisia vaikutuksia myös naapuritalojen rakenteisiin. Liikennöinti kyseisille taloille on suunnitelmassa Pellaksentien ja –polun kautta. Kulkuväylän vienti Pellaksenpolulla talojen välistä kevyen liikenteen väylää pitkin on mahdotonta. Reitti on mutkainen ja Pellaksenpolun kohdalla kapea ja täysin sopimaton ko. alueen syöttöliikenteelle. Onko mielekästä viedä liikennemelu, jonka haittoja yritetään toisaalla ratkaista, Pellaksen pientaloalueen sisälle. Mikäli C-vaitoehto halutaan esitetyistä ongelmista huolimatta toteuttaa, on alueen syöttöliikenne tehtävä suoraan Luhtitieltä Pellaksenpolun kohdalta. Suunniteltujen talojen piha- alueiden välinen liikennöinti vaatii autopaikkojen kanssa myös tilansa. Alueen yksikerroksisten talojen yleisilme rikottaisiin pahasti. Alueen rakennusluvissa on edellytetty yksikerroksista rakentamista. Kaksikerrosrakentaminen rikkoo alueen yleisilmettä. Kaavoituksen tehtävä ei liene pilata asuntoalueiden ominaisilmettä.

Kustannuksia kompensoiva vaihtoehto Kaavaillassa 27.3.2019 todettiin ja tunnustettiin tienrakentamisen kalleus, jonka vuoksi esitetään lisärakentamista edellä kuvatulla tavalla Pellaksen reunaan kompensoimaan kustannuksia. Tämä ei ole kestävä ja ympäristön ilmettä ja arvoja tukeva ratkaisu. Mutta jos muuta vaihtoehtoa ei ole, niin osoitettakoon uudessa yleiskaavassa pientaloalueeksi A-linjauksen eteläpuolelle alue kaavoitettavaksi asuntorakentamiselle. Sinne on mahdollista viedä Luhtitieltä myös järkevä syöttöliikenneyhteys. Vantaalla 16.4.2019, Pellaksen asukasyhteisö.

80. Vapaalan omakotiyhdistys, 17.4.2019

Asemakaavamuutos 141100 Luhtitie

Vapaalan omakotiyhdistys otti edellisen kerran kantaa Luhtitien rakentamissuunnitelmiin 13.12.2017. Koska lainsäädännössä on lähtökohtana, että uusien katuväylien rakentaminen vanhoille katualueille ei saa heikentää asukkaiden asumisolosuhteita, yhdistys esitti toimenpiteitä mm. alueen vaikean maaperän erityisvaatimusten huomioimiseen, asumisviihtyvyyden säilyttämiseen ja meluntorjuntaan.

Yleiskaavan 2020 suunnittelun yhteydessä on paneuduttu myös seudullisten joukkoliikenneyhteyksien kehittämiseen. Tällöin Luhtitien merkitys Pähkinärinteen ja Myyrmäen välisenä liikenneväylänä on kasvanut. Useat bussilinjat, tiheimmin runkolinja 300, tulisivat liikennöimään Luhtitien kautta, vaikka valtaosa liikenteestä olisi henkilöautoliikennettä.

Pellaksen savisen maaperän huomioon ottaen tien suunnittelussa ja rakentamisessa on kiinnitettävä erityistä huomiota maaperän liikkeiden ja tärinän ehkäisemiseen, niin ettei niistä koidu vaaraa Pellaksen asutukselle. Tämän takia Vapaalan omakotiyhdistys esittää, että ainakin raskas tavaraliikenne siirretään muualle, esim. Martinkyläntielle.

Viimeaikaisissa selvityksissä on keskitytty pääasiassa kahteen linjausvaihtoehtoon, A ja C. Vaihtoehto A on lähellä nykyistä tielinjaa, vaihtoehto C merkitsisi huomattavia muutoksia nykytilanteeseen, Pellaksenojan siirtoa etelämmäksi ja 2-kerroksisten rivitalojen rakentamista suunnitellun Luhtitien ja Pellaksen nykyisten pientalojen väliin. Tavoitteena on hoitaa Pellaksen meluntorjunta tällä tavoin ja hankkia osarahoitusta tien rakentamiseen. Suunnitelmapiirroksissa uudet tontit näyttävät varsin ahtailta ja niiden tieyhteydet ohjattaisiin Pellaksentielle ja Pellaksenpolulle. Nykyisen asutuksen huomioiden tieyhteyksille ei ole tilaa. Pellakseen on aikaisemmin saanut rakentaa vain yksikerroksisia taloja ja tästä periaatteesta luopuminen edellyttää kaavamuutosta. Vaikka suunnitellut rivitalot mahdollisesti vähentäisivät liikenteen melua Pellaksessa, ne ovat Vapaalan omakotiyhdistyksen käsityksen mukaan ongelmallisia sekä Pellaksen nykyisen asutuksen että mahdollisten uusien asukkaiden kannalta. Yhdistyksen mielestä rakennushankkeista pitää luopua ja toteuttaa Pellaksen meluntorjunta muulla tavoin.

Asukastilaisuudessa 27.3. kerrottiin mm., että Luhtitien rakentaminen nopeuttaa Vapaalan yhteyksiä Myyrmäen keskustan ja Martinlaakson aseman suuntaan. Tämä koskee pääasiassa yksityisautoilua, liityntäliikenteen osalta pitäisi lisätä Vapaalan läpi Myyrmäkeen ajavia bussilinjoja.

81. Asukaat Pellaksentieltä, 17.4.2019

Kaavatilaisuudessa 27.3.2019 tuotiin esille Luhtitien asemakaavaehdotukseen nro 141100 kaksi tarkemmin tutkittavaa A ja C -linjausvaihtoehtoa.

Mielipiteemme linjausvaihtoehdoista:

1. A LINJAUSVAIHTOEHTO

A linjausvaihtoehdossa Luhtitie tulee rajoittumaan asuintonttiimme (Pellaksentie --), vain oja on välissä. Tontille on rakennettu vuonna 1997 asuintalo, jonka äänieristeet ovat yli 20 vuotta vanhojen säännösten mukaiset. Tonttimme piha-alue aukeaa suoraan Luhtitielle ja näkymänä tulee olemaan ajoneuvojen (arviolta 8000 autoa/vrk) edestakainen liikennöinti. Alueellamme on tällähetkellä jo lentomelua yli 55 dBa. Ajoneuvoliikenne tulee nostamaan meluastetta entisestään. Ajoneuvoista aiheutuu tontille myös paljon katupölyä ja pakokaasua. A linjausvaihtoehdossa ei ole esitetty minkäänlaisia toimenpiteitä edellä mainittujen haittavaikutusten ehkäisemiseksi (esim. meluaita, meluseinä, meluvalli tai näiden yhdistelmä). Asuinviihtyvyytemme tulee kärsimään nykyisestä valtavasti. Vihdintien ja Pellaksentien välisellä osuudella on tällähetkellä meluvalleja suojaamassa asuinrakennuksia.

2. C LINJAUSVAIHTOEHTO

C linjausvaihtoehdossa on esitetty yllättäin meluesteeksi ahtaasti sijoitettavaksi kaksi- ja yksikerroksisia rakennuksia suoraan nykyisten asuinrakennusten eteen. Esitys on varsin puutteellinen ja keskeneräinen.

VAATIMUS:

Mikäli A linjausvaihtoehto tulee toteutumaan asemakaavaehdotuksen mukaisesti, tulee asuinviihtyvyytemme kärsimään valtavasti. Vaadimme Luhtitien ja asuintonttimme (Pellaksentie --) väliin riittävän korkean meluesteen (esim. meluaita, meluseinä, meluvalli tai näiden yhdistelmä) suojaamaan liikennöinnistä aiheutuvia melu-, katupöly-, pakokaasu ja muita haittavaikutuksia.

Turvallisuussyistä Luhtitiellä tulisi olla hidasteita (esim. töyssyt, tyynyt) hillitsemässä runsasta liikennettä. Ajonopeuksien pienentäminen alentaa melutasoa ja vähentää liikenteen päästöjä.

Luhtitiellä raskas liikenne on kiellettävä edellä mainittujen haittavaikutusten vuoksi.

82. Asukaat Pellaksentieltä, 17.4.2019

Otamme kantaa Luhtitien jatkeen linjauksiin A ja C.

Voimassa olevassa yleiskaavassa on vain tievaraus ja muu tien ulkopuolinen alue on merkitty lähivirkistysalueeksi. Tie tulisi asemoida niin, että se palvelisi parhaiten tarkoitustaan ja aiheuttaisi mahdollisimman vähän haittaa jo rakennetulle alueelle ja asutukselle. Linjauksessa C on hämmentävää runsas asuinrakentaminen. Mikäli Luhtitien jatkeen rakentaminen nähdään välttämättömänä katsomme, että linjaus A on C:hen nähden ongelmattomampi vaihtoehto. Vaihtoehto A rikkoo vähemmän lähivirkistysaluetta, kuin vaihtoehto C, jossa tie ja talot asettuvat lähivirkistysalueelle. Olemme huolissamme C vaihtoehdossa suunnitellun asuinalueen rakennusten tiheän paalutuksen seurauksista, saviperäisen maa-aineksen liikkumisesta ja mahdollisista mittavista vaikutuksista olemassa olevien rakennusten perusteisiin ja maalämpöputkistoihin. Olemme huolissamme myös Pellaksen ojan siirron vaikutuksista pohjavesitason muutoksiin ja muutosten vaikutuksesta rakennusten perustuksiin. Pellaksen alueen rakennukset on tehty paaluille, laatoille ja anturoille. Pellaksen alueen tonttien hulevedet on johdettu Pellaksenojaan. Mikäli asuinrakennuksia tarvitaan kompensoimaan tiekustannuksia, ne tulisi rakentaa Pellaksen alueen rakennuksista kauemmaksi Luhtitien jatkeen eteläpuolelle.

83. Asukas Vaahtorinteeltä, 17.4.2019

Esittäisin seuraavan mielipiteeni koskien kaavatöitä 141100, 002049, 002156 ja 002418. Myyrmäen aluetta ollaan voimakkaasti kehittämässä ja tiivistämässä. Alueelle on tulossa paljon uusia asukkaita nykyisten lisäksi. Vireillä olevissa kaavatöissä ollaan pilkkomassa ja nakertamassa varsin yhtenäistä ja suurehkoa viheraluetta, joka toimii sitä reunustavien lähiöiden asukkaiden virkistäytymispaikkana. Useissa tutkimuksissa on todettu, kuinka tärkeitä lähiviheralueet ovat ja että niiden tulisi olla saavutettavissa kävellen. Lisäksi on osoitettu, että viheralueiden tulisi olla tarpeeksi suuria, esimerkiksi kooltaan sellaisia, että alueella on mahdollista liikkua näkemättä yhtään autotietä tai rakennusta.

Mielestäni aluetta tulisi kehittää puisto-, ulkoilu-, ja luonnonsuojelualueena, esimerkiksi laajentamalla alueen ulkoilureittejä, kehittämällä pururataa uusilla juoksureiteillä, rakentamalla lähiliikuntapaikkoja sekä luomalla hyvät yhteydet Myyrmäen urheilupuistosta aina Petikon ulkoilualueelle saakka. Aluetta tulisi verrata Helsingin ja Espoon keskuspuistoihin Vantaan vastaavana yhtenäisenä ja laajana puistoalueena. Nykyisissä

suunnitelmissa alueen virkistysarvot laskevat huomattavasti. Esimerkiksi pururadan välittömään läheisyyteen ollaan rakentamassa jopa mahdollisesti yhdeksänkerroksisia kerrostaloja. Lisäksi ihmetyttää asukastilaisuudessa esitetyissä kalvoissa maininta uusien rakennusten näkymistä metsään. Nykyisen rakennuskannan näkymät koostuvat jatkossa ilmeisesti pitkälti näiden uusien kerrostalojen seinistä.

Luhtitien jatke on mielestäni ikuisuushanke, jonka voisi hylätä samalla tavalla kuin on käymässä Kehä II:n jatkamiselle. Autoliikennettä ei kaivata asuinalueelle yhtään nykyistä enempää vaan sitä tulisi aktiivisesti pyrkiä vähentämään. Autolla pääsee Luhtitieltä Uomatielle jo nykyisellään aivan hyvin Martinkyläntien tai Rajatorpantien kautta eikä tämä vie ajallisesti kovin paljoa enemmän aikaa. Lisäksi Luhtitien jatke halkaisee rumasti Raappavuorenpuiston viheralueen sekä tuo autoliikenteen melua ja saastetta viheralueelle.

84. Asukas Pellaksentieltä, 18.4.2019

Kannatan vaihtoehtoa A. Vaihtoehdossa C meidän terassin aamukahvipöytä täyttyy talvisin tulevan parkkipaikan tyhjäkäynti pakokaasuista. Ja muutenkin suunnitellut autokatokset tulevat jotenkin todella lähelle.

Vaihtoehto A.n melusuojauksen voin hoitaa omalla kustannuksella, jos saan luvan rakentaa kasvihuonetta koko tonttini pituudelta tulevan tien puolelle.

85. Asukaat Pellaksentieltä, 17.4.2019

Asumme Pellaksen omakotitalo-alueella osoitteessa Pellaksentie -- ja haluamme osoittaa mielipiteemme asemakaava ehdotukseen 141100. Muutimme puoli vuotta sitten syksyllä 2018 alueelle, joten asiaan emme ole aikaisemmin olleet osallisia.

Kiinteistön omistajina olemme ehdottomasti kaavaehdotusta C vastaan, jossa erityisesti vastustamme uudisrakennusten rakentamista alueelle tonttimme viereen.

Ennen kiinteistön ostamista kiinteistön välittäjä otti selvää alueen kaavatilanteesta/kaavoista ja meille tällöin kerrottiin, että alueelle on kaavassa merkitty ja suunniteltu vain autotie. On täysin ristiriitaista, että ko.alueelle on vaihtoehdossa C suunniteltu taloja, kun alue on kaavassa lähivirkistysaluetta. Uusien talojen rakentaminen on kenelle tahansa kiinteistön omistajalle/ostajalle todella iso ja vaikuttava seikka ja ko.asiat vaikuttavat mm. ihmisten ostopäätökseen. Meille ei ostopäätöstä tehdessä esitetty tätä tietoa ja tämä olisi ehdottomasti vaikuttanut päätökseemme ja lopulta kiinteistön ostohintaan. Suunniteltujen uusien talojen rakentaminen ko.alueelle vaikuttaisi kiinteistöjen hintaan alentavasti, joten tämä vaihtoehto tarkoittaisi meille myös taloudellista tappiota. Oletan ettemme olisi ainoita, jotka miettisivät tällöin vaativansa kaupungilta korvauksia kiinteistön arvon menetyksestä.

Mielestämme on täysin järjenvastaista rakentaa alueelle taloja sillä funktiolla, että ne toimisivat meluesteenä. Uudistalojen rakentamisella alueen liikenne nimenomaan vain kasvaisi, joka on täysin alkuperäisen idean vastaista. Autotien on tarkoitus helpottavan poikittaisliikennettä mm. Myyrmäen suuntaan, ei suinkaan lisäävän entisestään

alueen liikennettä. Lisäksi alueen luonnonmukainen ilme kärsisi huomattavasti ja tietomme mukaan alueen nykyisillä taloilla ei ole edes ollut rakennuslupaa kaksikerroksiseen rakentamiseen.

Suurta huomiota myös pitäisi kiinnittää alueen omalaatuiseen eläinlajistoon, joka kärsisi uudisrakentamisella ja luonnon rajulla muokkaamisella. Kiinteistömme viereisellä alueella käy päivittäin mm. peuroja ruokailemassa, joten alue tulisi ehdottomasti pitää mahdollisimman samankaltaisena eläinlajien suojelemiseksi. Lisäksi herättää suurta huolta suurten rakennusprojektien vaikutus jo olemassa olevien talojen rakenteisiin sekä maaperään tms. asioihin, jos nykyistä ojitusta aletaan rajusti muokkaamaan.

Vaihtoehto C on kustannus- ja ympäristövaikutuksiltaan kaikista kallein ja epäedullisin vaihtoehto, joten ihan jo tästä syystä tämä vaihtoehto pitäisi hylätä.

Alueelle autotien rakentamisessa tulisi eritoten huomioida luonto- ja asuinympäristö (mm.melu) vaikutukset, jotka huomioden olisi mielestämme vaihtoehdot E tai E-F ehdottomasti parhaimpia. Tie menisi tällöin mahdollisimman kaukana jo olemassa olevasta asutuksesta ja luonnon muokkaaminen olisi vähäisintä. Lisäksi A tai B vaihtoehdot voisivat olla mahdollisia, joskin melu-seikka tulisi tällöin ratkaista luonnonmukaisin keinoin.

Pyydämme ystävällisesti alueen asukkaina ja kiinteistön omistajina huomioimaan edellä mainitut seikat suunnitellessa ja tehdessänne kotialuettamme koskevia päätöksiä.

86. Asukaat Varistosta, 18.4.2019

Kaupungin tavoitteena on kaavoittaa nykyisen Uomatien pohjois- ja eteläpuolelle asumisen korttelit (noin 35 000- 40 000 k-m2), tarvittavat katu- ja virkistysalueet sekä Luhtitien katuyhteys Raappavuorentieltä voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti. Samalla tavoitteena on ”Luhtitien jatkaminen Raappavuorentielle avaa uuden yhteyden Pähkinärinteestä Louhelan asemalle ja tekee mahdolliseksi joukkoliikenteen kehittämisen ja Myyrmäen tiivistymisen. Katuyhteydelle on tarve viimeistään 2022 HSL:n linjastouudistuksen takia, sillä Luhtitie on joukkoliikenteen runkoyhteys.” Kaavojen valmistelun kannalta saattaa olla tarkoituksen mukaista jakaa valmistelu useaan osaan. Kuitenkin on huomattava, että asumisen ja asukkaiden kannalta kyseessä on kokonaisuus, joka vaikuttaa merkittävästi alueen asumisolosuhteisin.

Valmistelusta puuttuu lisäksi Luhtitiehen liittyvät katusuunnitelmat, joilla on selkeä vaikutus alueen liikenneturvallisuuteen ja asumisviihtyvyyteen sekä asukastilaisuuksissa viitattuihin rakentamiskustannuksiin. Näiden eri suunnitelmien liittämin yksittäisin osasuunnitelmiin tulee esittää verbaalisesti kaavamuutoksen esittelyyn jo pelkästään avoimmuuden perusteella, eikä jättää niitä pelkästään yksittäisiin kuulemistilaisuuksien puheisiin.

Yhteyden avaaminen Myyrmäkeen tulee näiden suunnitelmien perusteella olennaisesti lisäämään liikennettä Luhtitiellä. Luhtitie on myös ollut autokorjaamoiden koeajorata, vaikka Vihdintien reunassa ollut autoliike poistuikin alueelta. Liikenneturvallisuu-

den ja -melun kannalta nopeuden rajoittamista ei tule rakentaa hidastinkorokeratkaisuilla, vaan mieluummin kiertoliittymiin

perustuvilla ratkaisuilla esimerkiksi Varistontien ja Avaintien liittymisssä. Avaintien liittymässä on jo nyt kiertoliittymää mustuttava linja-autojen kääntöpaikka. Tätä kiertoliittymä ratkaisuvaihtoehtoa tukee mielestämme myös WSP:n tärinätarkastelut ”Luhtitien osalta ei ensisijaisesti esitetä käytettäväksi hidastinkoroketta, vaikka näin voimistettaisiin ylinopeuksien rajoittamista.”

Kiertoliittymillä saadaan käsityksemme mukaan parempi rajoitus nopeuteen kuin liikennemerkeillä, joiden vaikutusta ei kuitenkaan poliisin toimesta riittävästi valvoa.

Luhtitien ja Avaintien risteykseen tutkitaan kolmekerroksista rakennusosaa. Vaihtoehto on esitetty ainoastaan C-linjausvaihtoehtoon liittyvässä kuvassa. Luhtien varrella esitetään siis pitkää useampikerroksista asuinrakennusta ja yksikerroksisia autokatoksia. Luhtitien linjausvaihtoehdoista vaihtoehto VE A säilyttää alueen nykyisen rakenteen paremmin ja antaa mahdollisuuden rakentaan luonnonmukaisia meluesterakenteita mitä yksi-kolmikerroksiset rakennukset tai niihin liittyvät autokatosrakenteet eivät ole. Meluesterakenteita on jo tehty Avaintien risteyksestä Vihdintien suuntaan. Näiden rakentaminen ei siis muuta alueen ilmettä olemassa olevasta poikkeavasti.

Kyseisten rakennusten rakentaminen tulee jättää pois kaavasta. Alue on tyypiltään pientaloaluetta ja tulee säilyttää myös sellaisena yksittäisten pientalojen alueena tavoitteena olevasta alueen tiivistämisestä huolimatta.

Vaihtoehdoissa esitetään, että Pellaksenoja siirretään Luhtitie eteläpuolelle. Kaavaan liittyvissä selostuksissa ei ole otettu huomioon, että Raappavuorenoja osaltaan vastaa Avaintien tonttien ja niiden takana olevan palstaviljelyalueen kuivatuksesta ja purkaa kevät- ja syyssateiden aikaan jopa runsaat vesimäärät samaiseen Pellaksenojaan.

Ojan siirtämistä VE C vaihtoehdon mukaisesti puoltaa käsityksemme mukaan myös se, että että osaltaan sujaa palstaviljelyaluetta rajoittamalla yhteyden Pellaksenpolun puolelle. Tällöin olemassa oleva Luhtitien reunassa oleva oja-alue jatkuu luontevasti. Ilmeisesti myös ojaan liittyvät vankkasarat voivat näin siirrettynäkin säilyä. Tällöin myös Raappavorenojan aluetta kuivaava vaikutus tulee ottaa huomioon.

Luhtitien ennustetusta liikennemäärästä noin 1000 ajoneuvoa vuorokaudessa on mallin tulosten perusteella Luhtitien läpiajavaa liikennettä, ja loput alueen sisälle suuntautuvaa asukas- ja asiointiliikennettä. Ennuste on mitä ilmeisimmin varovainen, kun otetaan huomioon Vihdintien kehitystyö ja Espoon kaupungin suunnitelmat lisätä omalla alueellaan rakentamista ja siten tuoda Vihdintien liikenteeseen vaikuttavaa liikennemäärän kasvua. Tätä liikennemäärän kasvua ennakoi myös Uomatien ja Raappavuorentien risteysalueen suunnitelmat.

Edellä mainittuun Luhtitien ja Avaintien risteykseen ehdotettu lisärakentaminen tulee korvata sekä tällä kohtaa että Pellaksen kohdalla meluvallirakentamisella, jolloin tielinjauksen mahdolliset massanvaihdot voidaan hyötykäyttää parhaiten näissä rakenteissa kustannustehokkaasti ja ympäristön luonnonläheisyyttä ja -arvoja kasvattaen.

87. Asukaat Pellaksentieltä, 18.4.2019

Asumme Pellaksentie (--), 01650 Vantaa ja ottaisimme kannan Luhtitien jatkeen linjaukseen C. Silloin kun olimme ostamassa kyseistä taloa, meille oli kerrottu että meidän tontti rajoittuu virkistysalueeseen eikä siihen koskaan tulisi rakennusalue. Se oli yksi tärkeimmistä syistä miksi päädyimme ostamaan talon. Tieto uudesta linjauksesta on tullut meille ihan shokkina. Olemme täysin sitä vastaan. Toinen asia mistä olemme todella huolissa on vaikutus meidän taloon ja pihaan jos vieressä rakennetaan uusia taloja. Olemme ihan varmoja että siitä tulee olemaan todella mittava vaikutus ottaen huomioon maanperän ja rakennustavan. Meidän mielestä alkuperäinen linjaus A on paljon turvallisempi ja vähemmän ongelmallinen vaihtoehto mikäli on pakko toteuttaa suunnitelma. Miksi asuinaluetta pystyisi sijoittumaan Luhtitien jatkeen toiselle eli eteläpuolelle?

88. Asukaat Pellaksentieltä, 18.4.2019

Olemme tutustuneet Luhtitien linjaukseen ja siihen liittyvään rakentamiseen tehdyistä suunnitelmista. Meidän näkemyksemme Vantaan kaupungin valitsemiin linjaus A ja C vaihtoehtoihin.

Linjaus C

Linjaus C pitää sisällään runsaasti asuntorakentamista aiheuttaen liikenteellisiä muutoksia vanhan Pellaksen alueella. Näkemyksemme mukaan esitetty liikenteen järjestely suunnitellulle asuntorakentamisalueelle aiheuttaa merkittäviä seurauksia nyt alueella asuville asukkaille. Liikennemäärät kasvaisivat huomattavasti aiheuttaen melua ja liikenneturvallisuuden vaarantumista sekä rakennusaikana että alueen valmistuttua. Suunniteltu liittymä uudelle alueelle tulisi Pellaksentieltä Pellaksenpolun kautta, joka on kapea ja rakennettu kevyelle liikenteelle. Väylä ei sovellu suurelle liikennemäärälle.

Pellaksenpolun päässä pitkään asuneena tiedämme, että Pellaksenpolkua käyttää suuri joukko jalankulkijoita, lenkkeilijöitä sekä pyöräilijöitä, jotka liikkuvat Variston pohjoisille ja Petikon alueille. Jo karttaa katsomalla mielestämme voi havaita, että järkevin vaihtoehto tehdä liittymä uudelle asuinrakentamisalueelle on Luhtitieltä suoraan pohjoiseen, tekemättä turhaa kierrosta Pellaksentien kautta. Tällä ratkaisulla koituu vähiten haittaa alueella jo pitkään asuneille asukkaille. Lisäksi liittymän tekeminen Luhtitielle suoraan vaikuttaa alentavasti Luhtitien liikenteen nopeuksiin, jotka muuten todennäköisesti nousisivat korkeiksi vähäisten liittymien johdosta.

Suunnitelmassa oleva Pellaksenojan siirto aiheuttaa varmasti ongelmia savipohjalle rakennetuille taloille. Myöskään alueen yleisilmeeseen ei mielestämme sovi rakentaminen kahteen tasoon.

Tässä tapauksessa esitämme, että liittymä uusille rakennuksille tehdään Luhtitieltä pohjoiseen, jolloin Pellaksenpolku voidaan pitää kevyen liikenteen väylänä.

Linjaus A

Mielestämme linjaus A on järkevin vaihtoehto toteuttaa, jos Luhtitien jatke päätetään toteuttaa. Se aiheuttaa vähiten häiriöitä nykyisin alueella asuville ja tarvittaessa mahdollistaa tieliittymän tekemisen eteläpuoleiselle alueelle mahdollista lisärakentamista varten.

Yhteenvetona linjaus A on näkemyksemme mukaan sopivin alueella nykyisin asuville asukkaille. Mielestämme alueella pitkään asuneiden mielipiteet on ehdottomasti huomioitava, kun tehdään muutoksia alueella liikenteeseen ja asumiseen liittyvissä asioissa.

89. Asukaat Pellaksentieltä, 18.4.2019

Asioita, joita tulee ottaa huomioon

· Pohjavesi

o Rakensimme talon vuonna 2005 ja tällöin Vantaankaupungin rakennusvirasto painotti sitä, että rakentamisessa on otettava tarkasti huomioon alueen pohjaveden korkeus (ei saanut missään tapauksessa mennä tietyn tason alapuolelle)

· Talomme lämmin autotalli ja varasto (vesikiertoinen lattialämmitys) on rakennettu kelluvana, jolloin pohjaveden korkeuden vaihtelulla voi olla suuri vaikutus lattian korkeuteen ja sitä kautta myös lämmitysrakenteisiin, jotka on kaupungilla hyväksytty. Jos tie rakennetaan, haluamme saada vastauksen mikä taho korvaa mahdolliset vauriot. Pellaksentiellä on useita rakennuksia, joissa on käytetty vastaavaa rakennustapaa

· Jos tie rakennetaan, tulee ehdottomasti rakentaa tien ja talojen väliin ”maaperäinen” melueste

· Nykyinen lentomelu on alueella jo suurta – uusi tie toisi arvioidulla liikennemäärillä aiheuttaa todella huomattavaa lisämelua

· Mielestämme olisi järkevämpää ja huomattavasti taloudellisempaa kehittää Rajatorpantiestä kokonaan nelikaistainen ja käyttää sitä ”syöttöliikenneyhteytenä”

· Nykyinen tiesuunnitelma tulee olemaan myös hyvin vaarallinen, koska pitkä suora mahdollistaa korkeat ajonopeudet ja alueella liikkuu paljon lapsia (koulu ja urheilukenttä)

90. Asukkaat, 2 hlöä, 18.4.2019

Kaavaillassa (27.3.2019) tuli esille C- linjaus, jossa Luhtitien ja Pellaksen asuinalueen väliin tulisi kaksikerroksisia rivitaloja. Voimassa olevassa yleiskaavassa on merkitty ainoastaan Luhtitien jatke, ei rivitaloja.

Mielestämme rivitalot rikkovat olemassa olevan Pellaksen alueen yleisilmettä, alentavat nykyisten kiinteistöjen arvoa ja heikentävät etenkin viihtyisyyttä.

Tie ja rivitalojen rakentaminen maapohjaan, jossa on yli 20m savea, voi vaurioittaa läh eisten rakennusten perustuksia.

Pyydämme, että harkitsette vielä rivitalorakentamisen tarvetta!

Vastine mielipiteisiin:

Luhtitien tarve on selvitetty yleiskaavan laatimisen yhteydessä. Yleiskaavasta on päätetty kaupunginvaltuustossa ja Luhtitietä koskeva valitus on hylätty hallinto-oikeudessa. Luhtitie on HSL:n runkolinjaverkon edellytys Länsi-Vantaalla ja alentaa merkittävästi joukkoliikenteen kustannuksia.

Asemakaava on laadittu yleiskaavan pohjalta ja siinä on arvioitu tarkemmin katualueen leveys, sijainti, liittyminen ympäristöön yms.. Kaava sallii läpiajon ja se rakennetaan yleistä liikennettä varten. Yksityiskohtaiset katujärjestelyt ratkaistaan katusuunnitelmassa ja rakentamisen aikaiset toimenpiteet määritellään kadun rakentamissuunnitelmassa.

Kaavatyössä on tutkittu asukkaiden esittämät vaihtoehdot, joista kahdesta (A- ja C- linjaus) on tehty tarkemmat, yleissuunnitelma tasoiset suunnitelmat ja arvioitu kustannuksia. Molemmat linjaukset ovat yleiskaavan mukaisia. Kaavoituksesta johtuen eri kiinteistöjen arvot voivat nousta tai laskea eikä näitä arvonmuutoksia korvata maanomistajille eikä asukkaille.

Konsultti (Ramboll, 24.5.2019) on laatinut Luhtitien yleissuunnitelman välille Vihdintie – Raappavuorentie. Siinä on tarkasteltu Luhtitien olemassa olevaa osuutta ja uutta osuutta. Olemassa olevaa osuutta on suunniteltu nykyistä katumaisemmaksi ja turvallisemmaksi monilla tavoin. Ajoratojen keskelle on esitetty kivetty keskikaista, mikä tiivistää katutilaa ja hillitsee ajonopeuksia. Suojateiden kohdalle on suunniteltu nykyistä leveämmät keskisaarekkeet, jotka tekevät jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden odottamisesta turvallisempaa. Varistontien liittymään on esitetty sijoitettavaksi liikennevalot. Ne turvaavat kadun ylityksiä Variston koulun läheisyydessä ja hillitsevät ajonopeuksia. Samalla ne katkovat liikennevirtaa, mikä helpottaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kadun ylityksiä. Lisäksi Avaintien liittymään on esitetty jalankulkuvaloja, jotka osaltaan parantavat liikenneturvallisuutta. Linja-autopysäkkejä on suunnitelmissa pidennetty, jotta nykymitoituksen mukaiset bussit mahtuvat pysäkille. Näin myös mahdollistetaan linja-autoliikenteen merkittävä kehittäminen Luhtitiellä. Kadun kuivatuksessa hyödynnetään kadun viheralueita. Olemassa olevat puut pyritään säilyttämään ja huonokuntoisia puita pyritään uusimaan. Idempänä Luhtitien yli rakennetaan ulkoilureitin yhteyteen kevyen liikenteen silta.

Luhtitien uuden osuuden poikkileikkaus on olemassa olevaa tiiviimpi, koska se on tehty nykymitoituksen mukaisesti. Uudelle osuudelle on esitetty yksi pysäkki pari. Sinne on suunniteltu myös uusia keskisaarekkeellisia suojatietä. Lisäksi Pellaksenreunan itäpuolelle on suunniteltu hiihtosilta, joka toimii yhteytenä Raappavuorenpuiston ja Vapaalanmetsän ulkoilualueiden välillä.

Luhtitie mahdollistaa paremman joukkoliikenteen palvelutason. HSL:n linjastosuunnitelmassa kadulle on esitetty runkolinja sekä lisäksi myös muita bussilinjoja. Alustavasti Luhtitien jatkeen kautta ajavat linjastoluonnoksen mukaisessa linjastossa runkolinja 300 (n. 8 lähtöä / ruuhkatunti / suunta), linja 583 (3 lähtöä / ruuhkatunti / suunta) sekä linja 584 (3 lähtöä / ruuhkatunti / suunta). Suunnitellut linjat mahdollistavat mm. sujuvat vaihtoyhteydet Luhtitieltä Kehäradan varteen.

Luhtitietä käyttäisi vuorokaudessa 8 000 ajoneuvoa kadun länsiosassa ja 4 000 ajoneuvoa itäosassa, ja se vähentää liikennettä Rajatorpantieltä, Martinkyläntieltä ja Vapaalasta. liikennelaskennoissa on huomioitu Kehä II:n jatkeesta luopuminen ja Vihdintien bulevardit yms. Luhtitien sijainti on osoitettu yleiskaavassa, mutta katu kaavoitetaan Pellaksenojan kohdalla etelämmäksi. Katu ei kulje nykyisten tonttien kautta.

Kaupunki tulee tekemään Louhelantiestä ja Uomatiestä yleissuunnitelmat, joissa kaduille suunnitellaan toimenpiteitä, jotka rauhoittavat niiden liikennettä. Raappavuorentie ja Vaskivuorentie ovat katuluokituksen mukaan pääkatuja. Liikenne pyritään ohjaamaan niitä pitkin Hämeenlinnan väylälle.

Pellaksenpolku on nykyään kevyenliikenteen väylä. Se tullaan rakentamaan ajoneuvoliikenteen kestäväksi kaduksi. Pientaloalueelle tuleva liikenteen lisäys on niin pientä, vain 39 ajoneuvoa vuorokaudessa kortteliin 14132, ettei se aiheuta meluntorjuntatarvetta eikä omaa liittymää.

Luhtitien varteen suunniteltujen asuinpientalojen työnaikainen liikenne tullaan järjestämään mahdollisuuksien mukaan Luhtitieltä työnaikaisen liittymän kautta, ei Pellaksentien kautta. Mikäli katuliittymä toteutettaisiin Luhtitielle Pellaksenpolun kohdalle, se tulisi Luhtitien sisäkaarteeseen, jossa näkemät eivät ole riittävät. Lisäksi liittymä sijoittuisi liian lähelle bussipysäkkejä. Läpiajoliikenne Pellaksen alueelle lisääntyisi, sillä liittymä mahdollistaisi ajon Pellaksen nykyiselle alueelle.

Luhtitien rakentamisen jälkeen kadulla liikkuu paljon kevyttä liikennettä ja siinä tulee kulkemaan myös useita bussilinjoja. Kokemusten mukaan kiertoliittymät ovat jalankulkijoille ja pyöräilijöille turvattomampi vaihtoehto kuin liikennevalot. Ne ovat myös joukkoliikenteen reiteillä kiertoliittymää suositeltavampi ratkaisu. Kiertoliittymät soveltuvat liittymiin, joissa eri tulosuuntien liikennemäärät ovat melko tasaisia. Jos päätien liikennemäärä on merkittävästi sivutien liikennemäärää suurempi, on sivusuunnasta vaikea liittyä varsinkin ruuhka-aikaan. Muun muuassa yllä mainituista syistä Varistontien ja Avaintien liittymiin ei ole suunniteltu kiertoliittymää.

Asemakaavan yhteydessä on tehty meluselvitys ja tarvittaessa nykyiset rakennukset ja pihat suojataan meluaidoin. Melueste ei ole tarpeen alle 55 dB melutason saavuttamiseksi.

Suomessa lentokonemelua kuvataan EU:n meludirektiivin mukaisesti päivä-ilta-yömelutasoksi kutsutulla tunnuksella Lden, joka kuvaa vuositasolla meluenergian vuorokauden ajalla painotettua keskiarvoa. Ilta-ajan (klo 19-22) lentomelutapahtumiin on lisätty + 5 db ja yöajan (klo 22-07) tapahtumiin + 10 dB. Painotusta käytetään, jotta melun häiritseväksi kokevien erot eri vuorokauden aikoina voidaan ottaa huomioon. Tieliikennemelun kuvaus ei sisällä painotusta.

Vantaalle kaavoitettaessa tulee melutilanne arvioida Vantaan rakennusjärjestyksen taulukon "Rakennuksen ulkovaipan ääneneristävyysvaatimukset" vaatimusten perusteella. Ko. taulukossa on vaatimukset määritelty maa- ja lentomelun osalta ainoastaan erikseen, ei näiden summamelulle. Määritykset on tehty eri melusuureilla: Lentomelun osalta käytetään päivä- ja yöajan keskiäänitasoja (LAeq), maaliikenteen osalta koko vuorokautta kuvaavaa melusuuretta Lden. Näitä suureita ei voi laskea yhteen summameluksi. Rakennusjärjestyksen taulukko perustuu Ympäristöministeriön 2003 julkaisemaan ohjeeseen "Rakennuksen julkisivun ääneneristävyyden mitoittaminen", jossa ei myöskään ole määritetty eristävyysvaatimuksia tie- ja lentoliikennemelun summamelulle, vaan kaikki eristävyyden mitoitusperusteet on asetettu näille erikseen. Syynä on se, että ko. melut poikkeavat selvästi toisistaan: Tieliikennemelu on pääosin jatkuvaa, kun taas lentoliikennemelua esiintyy yleensä vain ajoittain ja keskimääräistä selvästi korkeampina tasoina. Näiden toisistaan poikkeavien melutyyppien, kuten tie-/raideliikennemelu ja tie-/lentoliikennemelu, tulee EU:n ja Ympäristöministeriön kannan mukaan yleensäkin käsitellä erikseen, eikä niitä tule yhdistää summameluksi. Tämä ilmenee mm. EU:n ympäristömeludirektiivin (2002/49/EY) ja tämän toimeenpanemiseksi tehdyn ympäristönsuojelulain muutoksen (459/2004) nojalla laadittavien meluselvitysten soveltamisohjeissa.[1]

Uuden kadun liikenteestä voi välittyä maaperään tärinää. Tärinän vaikutusalue on arvioitu tärinälähteestä liikenteen nopeuden ollessa 40 km/h. VTT:n suosittelema tärinän heilahdusnopeuden raja-arvon v=0,3 mm/s (suositus uusien väylien suunnittelussa) arvioidaan alittuvan alle 10 m etäisyydellä tärinälähteestä, sekä raja-arvon v=0,15 mm/s (suhteellisen hyvät oliosuh-

[1] Ramboll Oy 1.12.2008 Keimolanmäen asemakaavan nro 220200 valitukseen Helsingin hallinto-oikeudelle. Ympäristölautakunnan rakennuslupajaoksen 30.10.2007 hyväksymä taulukko sisältyy Vantaan rakennusjärjestykseen, Kv 15.11.2010.

teet, ihmiset voivat havaita värähtelyt, mutta ne eivät ole häiritseviä) noin 10-20 m etäisyydellä tärinälähteestä (Raportti WSP Finland Oy, 18.6.2018).

Tärinälaskennan perusteella ei ensisijaisesti esitetä käytettäväksi hidastinkoroketta, vaikka näin voimistettaisiin ylinopeuksien rajoittamista. Tärinän vaimennusratkaisuja ei ole tutkittu.

Pilarointi muuttaa saven kitkamaan mukaiseksi eikä vaikuta pohjaveteen. Vain putkikaivannot voivat mennä pohjaveden alle, joka sekin voidaan hoitaa niin, että pohjavesi ei alene. Pellaksenojan siirron yhteydessä varmistetaan pohjaveden korkeuden säilyminen nykyisellään.

Kaavaratkaisussa esitetystä Pellaksenojan siirrosta laaditaan yleissuunnitelma, jossa huomioidaan tarvittavat tulvimistilat, eroosiosuojaukset ja mahdolliset uoman stabiliteettiongelmat. Lisäksi suunnitelmassa huomioidaan puron luontoarvot siirrettävällä matkalla (mm. vankkasara). Siirrettävä uoma toteutetaan luonnonmukaisena mutkittelevana uomana.

Pellaksenojan siirto aiheuttaa muutoksia osalle Pellaksentien ja Pellaksenojan kiinteistöistä. Nykytilanteessa suurin osa tonteista johtaa kuivatusvedet Pellaksentien tai Pellaksenpolun hulevesiviemäriin, jotka purkavat Pellaksenojaan. Osa kiinteistöistä johtaa kuivatusvetensä ilman viemäröintiä suoraan Pellaksenojaan. Vaihtoehdossa C Pellaksenojan uusi linjaus sijaitsee noin 50 – 70 metriä nykyistä etelämpänä, joten tonttien kuivatusvesien johtaminen uuden Luhtitien ali uuteen Pellaksenojaan huomioidaan suunnittelussa. Tonttien eteläpuolelle siirrettävän uoman tilalle (Avain- ja Pellaksentien välille) on suunniteltu hulevesiviemäri, joka kokoaa tonttien kuivatusvedet ja johtaa ne Pellaksentien hulevesiviemäriin, jota jatketaan uuteen Pellaksenojaan. Raappavuortenoja säilyy nykyisellä paikallaan.

Alueen virkitysarvot on tunnistettu ja niitä kehitetään jatkossakin. Koirapuistoa ei olla siirtämässä.Kaava-alueelle sijoittuva palstaviljelyalue supistuu, mutta sen viereen siirretään Uomatien matonpesupaikka, joka mahdollistaa paremmat palvelut matonpesijöille kuin viljelijöillekin. Palstaviljelyalue ja uusi matonpesupaikka kuten muutkin viheralueella tapahtuvat muutokset tutkimaan jatkosuunnittelun yhteydessä. EU-säännöksistä ei ole löytynyt asiakirjaa, joka rajoittaisi viljelyä tien läheisyydessä Suomessa. Luhtitien varteen rakennetaan kevyen liikenteen raitit ja tien yli rakennetaan ulkoilureitin yhteyteen idemmäksi kevyen liikenteen silta, joka osoitetaan kaavamuutoksessa nro 002049 ja 002156. Virkistys- ja latuyhteydet säilyvät alueella.

Luontoarvot, kuten liito-oravat nousivat esille erityisesti, kun kaava-alue jatkuin Raappavuorentien varteen. Liito-oravista on tehty erillinen selvitys. Neuvottelussa Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa 26.10.2011 todettiin, että kaavoitusta voidaan jatkaa Vantaan ympäristökeskuksen tekemän liito-orava-alueen aluerajauksen mukaisesti.

Kelokuusenmäen kaavoissa nrot 002156 ja 002418, sekä 002329 liito-oravien elinolojen säilymisestä on neuvoteltu ELYn kanssa 17.9.2018, missä todettiin säilytettävät kolopuut sekä korttelialueiden rajaukset. Yleiskaavatyön yhteydessä on tutkittu myös vihersiltavaihtoehto, mutta mm. luonnonarvojen takia siltavaihtoehtoa päädyttiin pitämään parempana. Selvityksen perusteella vihersiltaa ei merkitty yleiskaavaan (Yleiskaavatoimikunta 1.2.2006). Vankkasaraa ei ole rauhoitettu luonnonsuojeluasetuksessa. Luhtitien sijoittuminen tasaiselle alueelle, joka ei mahdollista mahdollista pieneläinten alikulkua.

Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu joka kotiin Vantaan Sanomissa ja vuosittain ilmestyvässä kaavoituskatsauksessa ja kaavatyötä on voinut seurata kaavatyön internetsivuilta.

Vantaa, Myyrmäki

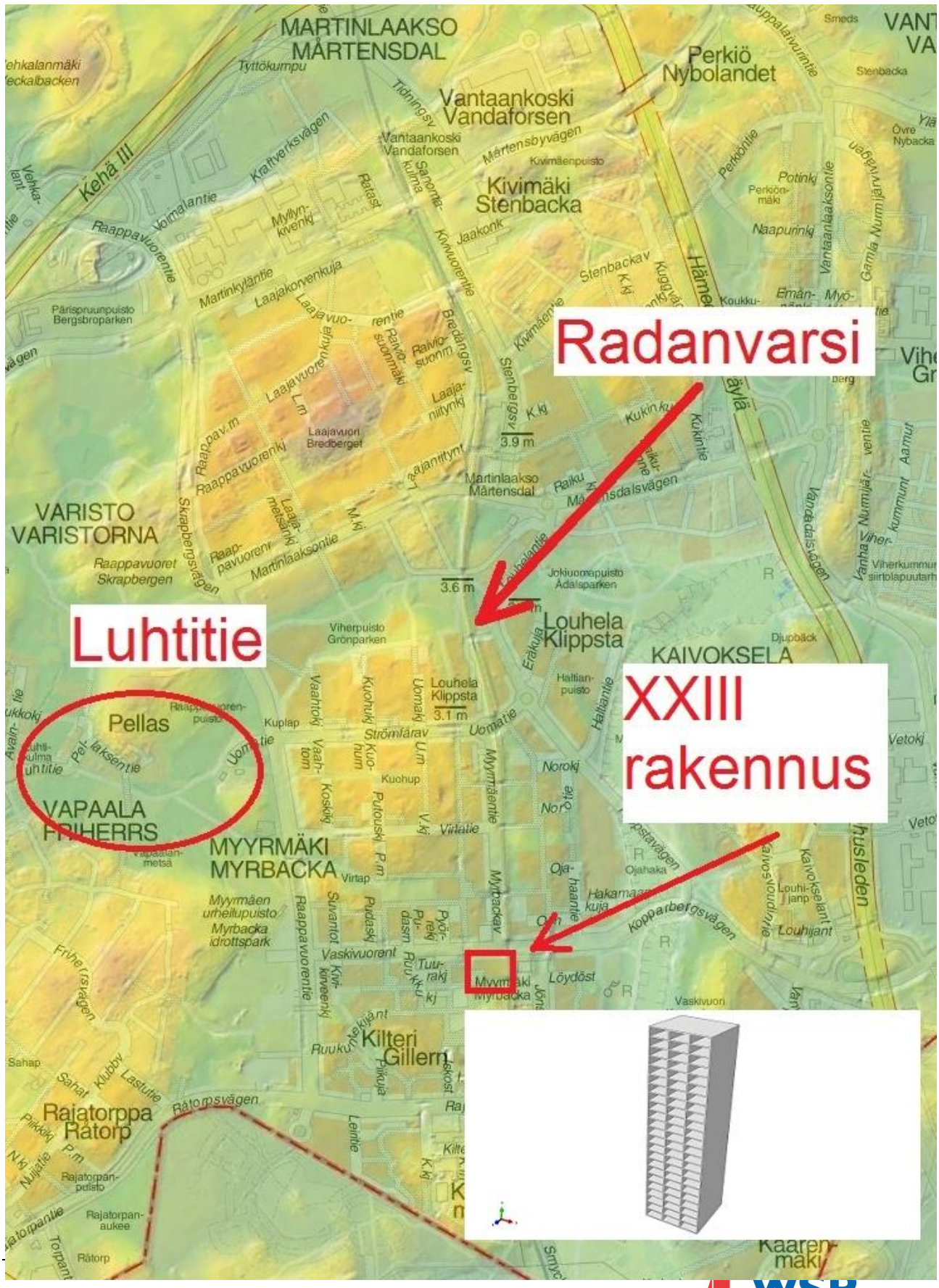
Radanvarsi, junaliikenteen tärinät

Luhtitie, asfalttipintaisen tien vaikutus tärinään

Korkea rakennus, värähtelyanalyysi

Seloste tielinjauksen tärinäarvioinnista
Versio 2.1, 20.6.2018

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 22 §


Radanvarsi
Luhtitie
XXIII
rakennus
MARTINLAAKSO
MÅRTENSDAL
Perkiö
Nybolandet
Vantaankoski
Vandaforsen
Kivimäki
Stenbacka
VARISTO
VARISTORNA
Louhela
Klippsta
KAIVOKSELA
Pellas
VAPAALA
FRIHERRS
MYYRMÄKI
MYRBACKA
Kilteri
Gillern
Rajatorppa
Rårorp
Kaaren-
mäki

SISÄLLYSLUETTELO

1 YLEISTÄ 4
2 LÄHTÖTIETOJA 4
3 RADANVARSI, JUNALIIKENTEEN TÄRINÄT 4
4 LUHTITIE, ASFALTTIPINTAISEN TIEN VAIKUTUS TÄRINÄÄN 6
5 KORKEA RAKENNUS, VÄRÄHTELYANALYYSI 8
6 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET 13

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 22 §

1 YLEISTÄ

Tärinämittausten tavoitteena on Myyrmäen kohteessa ollut arvioida (1) radanvarren junaliikenteen tuottamien tärinän vasteiden laajuutta, (2) Luhtitien uuden tien vaikutusta tieosuudelle asetetun (40 km/h) nopeusrajoituksen tilanteessa sekä (3) radanvarren linjalle tehtävän korkean rakennuksen toimivuutta värähtelyn kannalta.

Tarkastelu on toteutettu empiirisen mallinnustiedon ja kirjallisuuteen perustuvan aineiston sekä numeerisen mallinnuksen avulla. Johtopäätökset on muodostettu saatujen havaintojen perusteella. Tarkastelun on laatinut Mauri Koskinen WSP Finland Oy. Mallinnuksessa käytetyn laskentaohjelmiston kaupallinen nimi on ABAQUS versio 6.16-1.

2 LÄHTÖTIETOJA

Liikenneperäisen tärinän ohjearvot perustuvat mitatun tärinän heilahdusnopeuden v taajuuspainotetun tehollisarvon perusteella tilastollisesti määritettyyn tunnuslukuun $v_{w,95}$ [mm/s]. Suositus asuinrakennusten ja niitä vastaavien asuintilojen värähtelyluokituksesta (VTT Tiedotteita 2278, 2004) on esitetty taulukossa 1.

Värähtelyluokka	*Kuvaus värähtelyolosuhteista*	*$v_{w,95}$ [mm/s]*
A	*Hyvät asuinolosuhteet. Ihmiset eivät yleensä havaitse värähtelyä*	*≤ 0,10*
B	*Suhteellisen hyvät olosuhteet. Ihmiset voivat havaita värähtelyt, mutta ne eivät ole häiritseviä.*	*0,11...0,15*
C	*Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa. Keskimäärin 15 % asukkaista pitää värähtelyä häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä.*	*0,16...0,30*
D	*Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla. Keskimäärin 25 % asukkaista pitää värähtelyä häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä.*	*0,31...0,60*

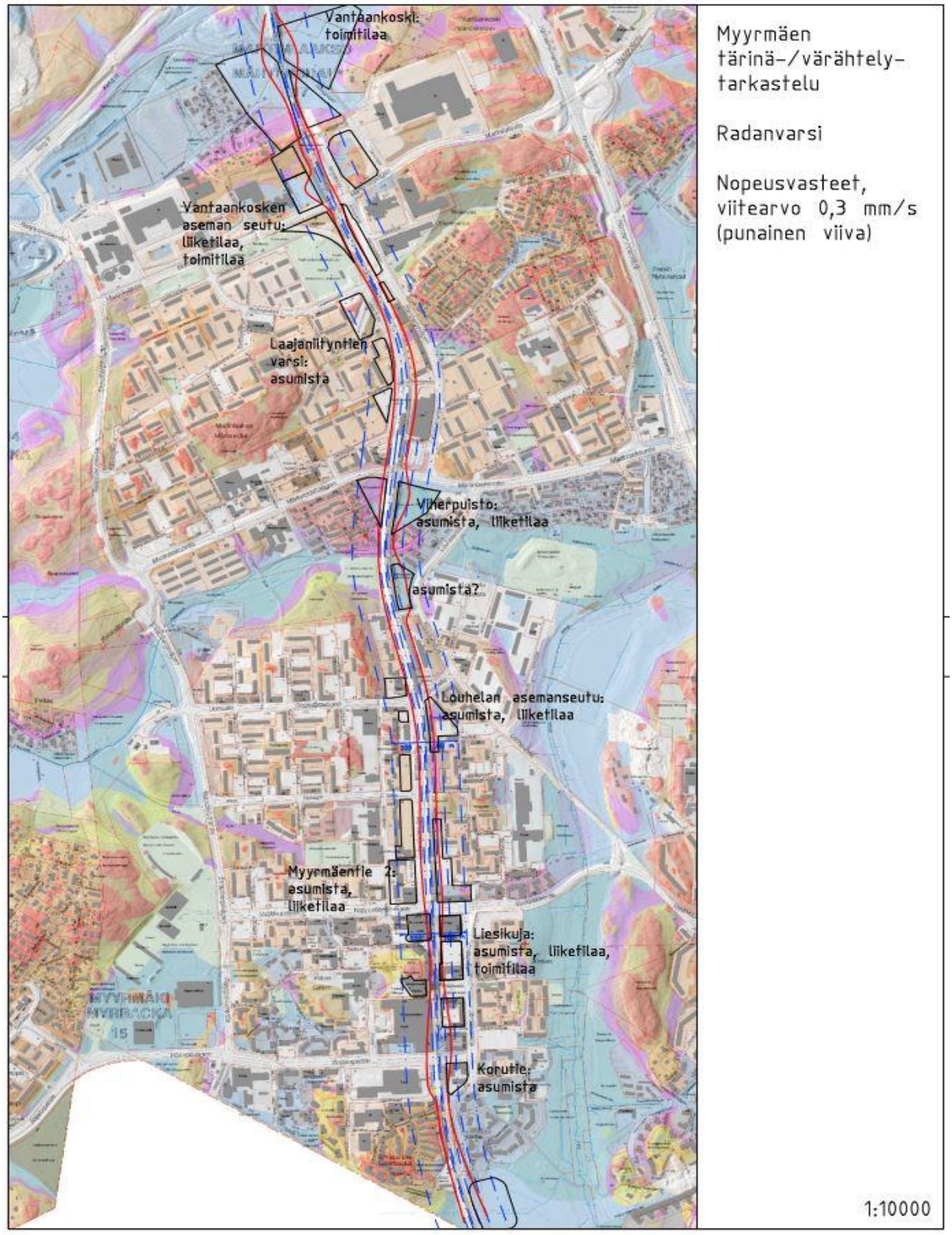
Taulukko 1. Suositus asuinrakennusten ja vastaavien asuintilojen värähtelyluokituksesta.

3 RADANVARSI, JUNALIIKENTEEN TÄRINÄT

Käsiteltävä ratalinja on osa Oikorataa ja kulkee Vantaan kaupungin alueella. Lähimmät asuin- ja toimistokäytössä olevat talot sijaitsevat vain muutaman kymmenen metrin etäisyydellä ratalinjasta. Alueita on pyrkimys uudistaa lähitulevaisuudessa.

Pohjasuhteet laskentaan on valittu saatavissa olleiden maaperätietojen perusteella. Laskennassa on käsitelty kohdittain paikalliset pohjasuhteet ja empiirisen, kirjallisen sekä laskennallisen tiedon pohjalta arvioitu vastaavassa kohdassa esiintyvä värähtelyn eteneminen. Kuvassa 1 on esitetty nopeusvasteen viitearvoa 0.3 mm/s vastaava linjausarvio. Siten linjauksen (punainen viiva) ulkopuolella vastearvot ovat tätä pienempiä ja linjauksen sisäpuolella korkeampia.

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 22 §



Kuva 1. Radanvarren nopeuskomponenttien (pystysuunta) vastearviolinjaus, v = 0.3 mm/s.

4 LUHTITIE, ASFALTTIPINTAISEN TIEN VAIKUTUS TÄRINÄÄN

Tarkasteluun on valittu kuvan 2 mukainen kohta Luhtitien (Pellaksen) alueella. Kyseisen tarkastelukohdan otaksutaan edustavan keskimääräistä ongelma-aluetta, jossa lähimmät asuinkäytössä olevat talot sijaitsevat vain muutaman kymmenen metrin etäisyydellä tielinjasta. Tätä varten on tehty arvio vaikutuksesta viereiseen OK-taloalueeseen, kuva 5.



Ehdotettuja tielinjauksia: A. Yleiskaavan mukainen linjaus. B. Eteläisempi linjaus. C. Isompi S-mutka.
D. Tien oikaisu Avaintieltä alkaen. E. Palstavilielvalueen eteläpuolelta kiertävä liniaus.

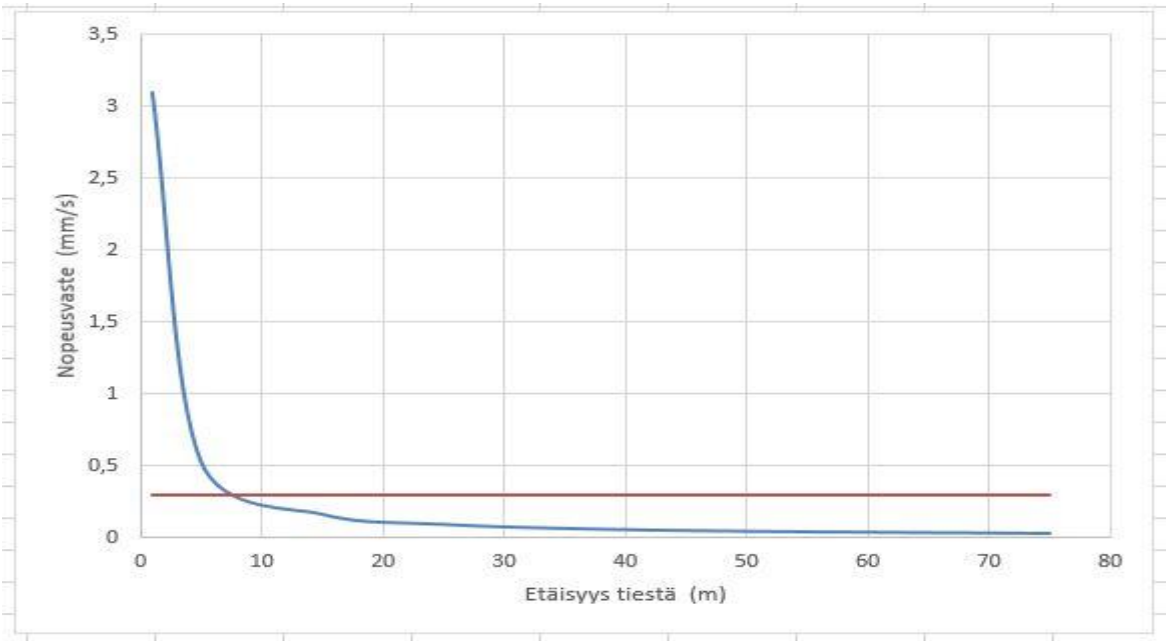
Kuva 2. Luhtitien tielinjauksien vaihtoehtoja.

Kuvassa 3 on esitetty määritysperiaate tieajoneuvokaluston tuottaman tärinäenergian siirtymisestä ympäristöön. Kuva 4 edustaa kaavaryhmän sovellettua laskennallista tilannetta tasaisella uudella tiepinnalla.

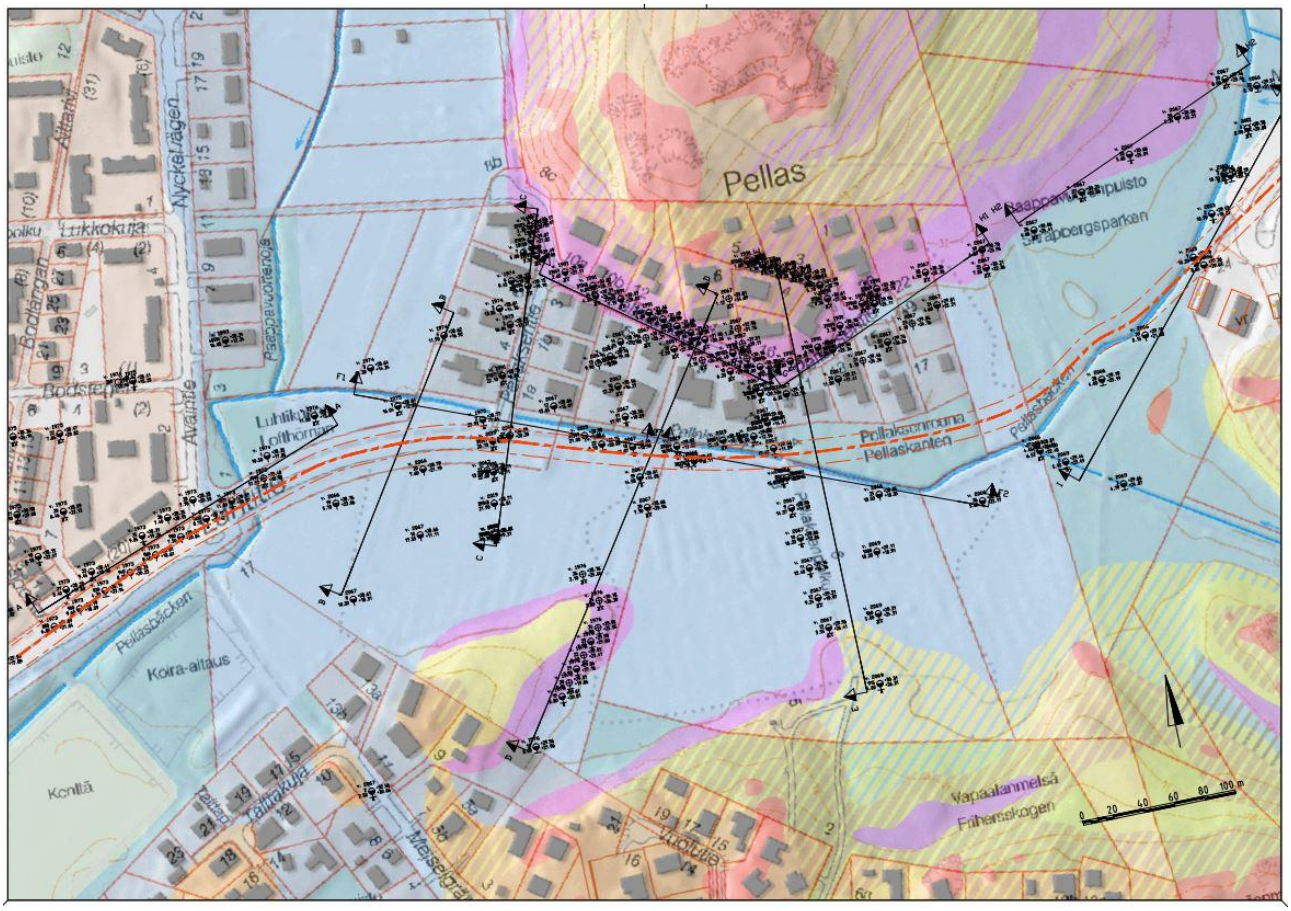
$V_{z,max}=0{,}006 \cdot a \cdot v \cdot g \cdot p \cdot (r/6)^{x} \cdot M$ (1)

- a epätasaisuuden suurin korkeus (mm) (taulukko 3.1)
- g maaperäkerroin (taulukko 3.2)
- p epätasaisuuden leveydestä riippuva kerroin (jos epätasaisuus osuu vain toisen pyörän alle p=0,75, muussa tapauksessa p=1,0)
- v ajoneuvon nopeus (km/h)
- r tarkastelupisteen etäisyys epätasaisuudesta (m)
- x maaperäeksponentti, joka ottaa huomioon värähtelyn vaimenemisen (taulukko 3.2)
- M suurennuskerroin maasta rakennukseen: Kerroin on 2,0 lukuun ottamatta seuraavia tapauksia, joille kerroin on 1,0:
  - Rakennuksen lattiat ovat maanvaraiset.
  - Rakennus on yksikerroksinen ja perustettu paaluille.
  - Rakennus on vähintään 5-kerroksinen.

Kuva 3. Arviointiperiaate tien ja hidasteen tuottamista tärinästä ympäristöön (Hidasteperäinen tärinä, Jetro Matilainen, Lappeenranta 2008).



Kuva 4. Arviointiperiaatteen (kaava 1) mukainen exponentiaalinen vaste (pystysuunta), ruskea linja edustaa viitearvoa v = 0.3 mm/s (VTT, 2004), uusi asfalttipintainen tie.



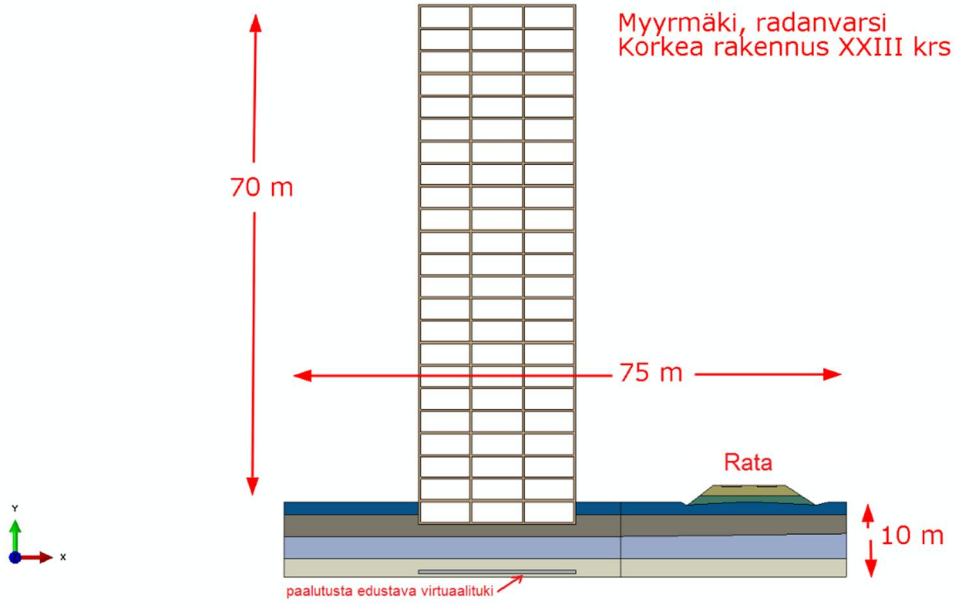
Kuva 5. Uuden asfalttipintaisen tien aiheuttamat tärinät Luhtitien ympäristössä, viitearvoa edustava linjaus. Peruslinjaus (punainen paksu katkoviiva) edustaa keskimäärin kuvan 2 linjausvaihtoehtoja A…C.

5 KORKEA RAKENNUS, VÄRÄHTELYANALYYSI

5.1 LASKENTAMALLI JA LÄHTÖTIEDOT

Laskennan mallipoikkileikkaus (kuva 6) on kuvattu elementtimenetelmällä käyttäen 2D-solid –tyyppisiä lineaarisia tasomuodonmuutostilaelementtejä, joiden DOF –luku on 2 kpl solmua kohden (translaatiovapausasteet). Mallin koko oli DOF = 24300. Mallin reunat ja pohja ovat reunaehdoiltaan energiaa absorboivat. Laskentamallin kokonaisleveys on 75 m ja korkeus 10 m ilman viereisen kerrostalon (H = 70 m) osuutta.

Mallinnetun talon runkojäykkyys on yksinkertaistettu kuvan 6 mukaiseksi. Rakenteet ovat betonia. Jäykistys oletetaan tapahtuvan hissikuilun ja osittaisen runkojäykistämisen kautta. Rakennukset on oletettu perustetuiksi tukipaalujen varaan. Mallin tukipaaluperustus on toteutettu muodostamalla elementaariset sidosyhtälöt rakennuksen alapinnan ja alimman maakerroksen virtuaalituen välille.



Kuva 6. Laskentamalli (2D) korkean rakennuksen ja ympäröivän maan yhteistoimintaan.

Analyysissä on parametreina käytetty muodonmuutosmodulia E, suppeumalukua ν sekä materiaalitiheyttä ρ. Lisäksi on sovellettu kerrosten vaimennuskertoimia α ja β, jotka on arvioitu perustuen 5 % kokonaisvaimennusoletukseen sekä massan ja jäykkyyden keskinäiseen jakaumaan 1/3 ja 2/3, vastaavasti.

Lujuusparametreja (myötöehto) ei ole määritetty dynaamisessa analyysissä pienten muodonmuutostasojen vuoksi. Laskentaohjelman käyttämät aallonnopeudet tulevat määritetyiksi ohjelmassa elastisten moduulien ja massatiheyksien perusteella (esim. $v_p = (E / \rho)^{½}$).

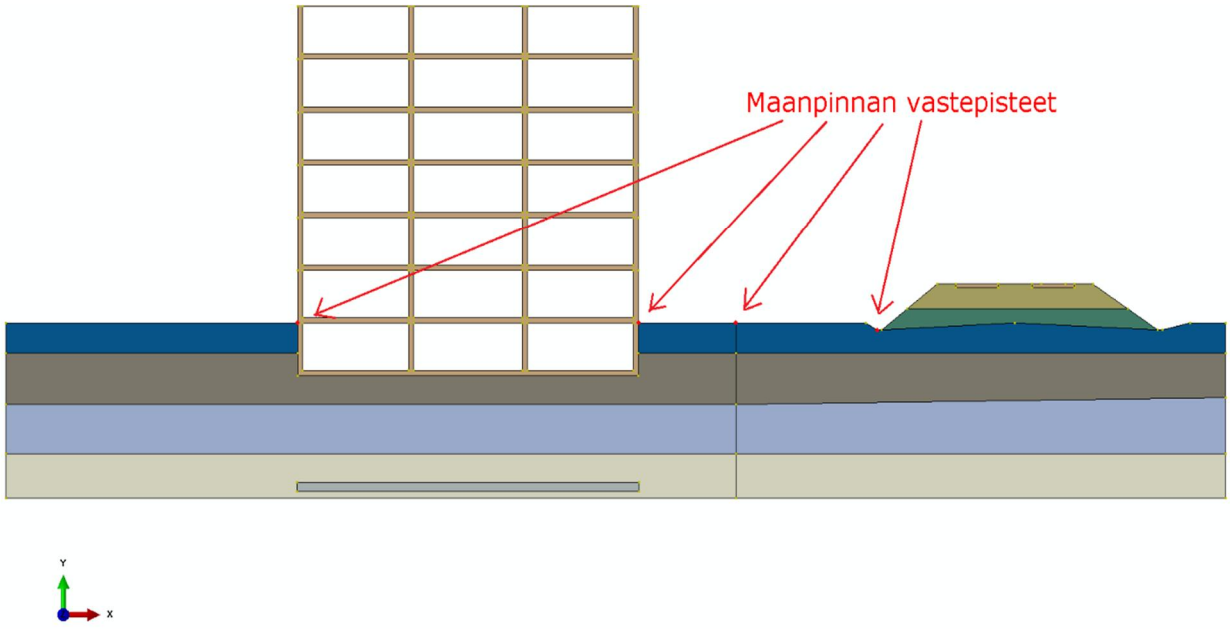
Tarkastelun laskennat olivat luonteeltaan dynaamisia ”pakkovärähtelyanalyysejä”. Mallissa, jonka materiaalikäyttäytyminen on lineaarista, on elementin koko valittu siten, että jokaisen elementin dimensiot vastaavat suurinta muodostuvaa tärinän aallonpituutta. Tärinän vasteita on havainnoitu maanpinnan tasolla yhdessä pisteessä ja rakennuksen eri kerroksissa.

Dynaamisessa analyysissä kytkettiin rakenteen kiskoja kuvaaviin solmuihin arvioidun tärinäimpulssin mukainen kuorma-amplitudi. Laskennoissa käytetty kuorman amplitudi saatiin empiirisen mittaustiedon perusteella, jossa on otettu huomioon lovipyöräefektin hallitseva osuus. Koko laskennan ajaksi valittiin 1 sekunti.

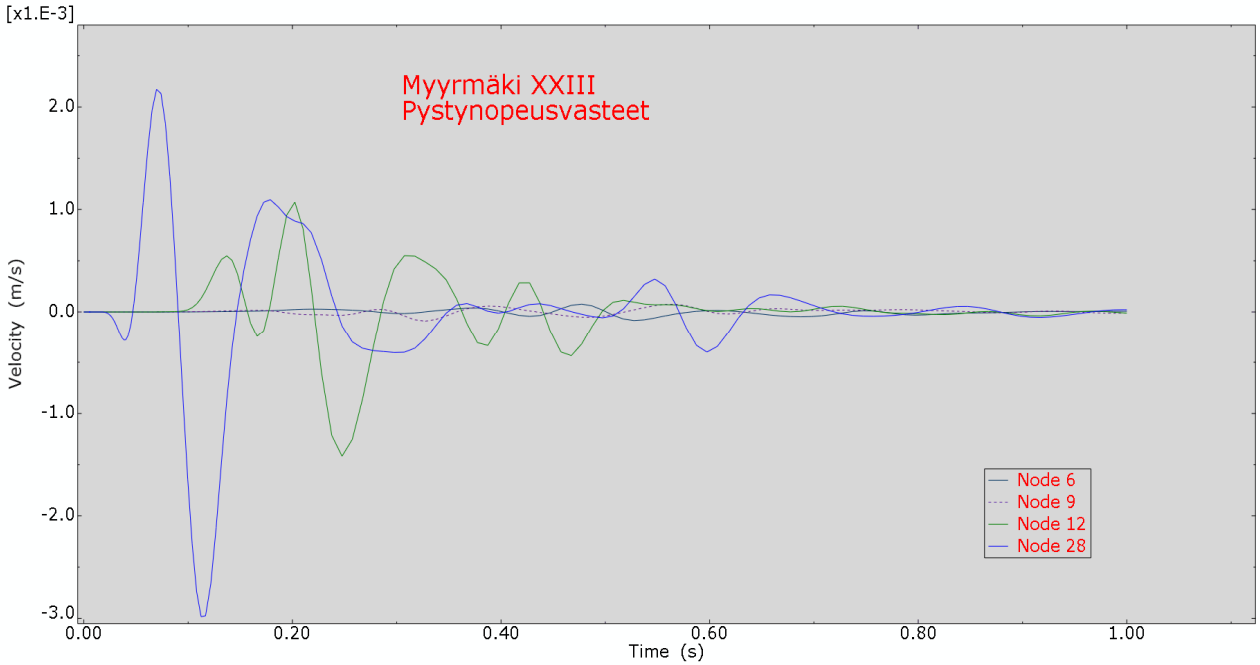
5.2 TULOKSISTA

Radasta aiheutuvan nopeusvasteen tuottamat pystynopeuden komponentit tietyissä maapisteissä (kuva 7) on esitetty kuvassa 8. Kuva 9 esittää rakennuksen eri korkeudella arvioidut vaakasuuntaiset nopeuskomponentit. Nämä alittavat ohjeelliset viitearvot

asumismukavuuden suhteen. Kuvassa 11 esitetyt ominaistaajuuksien alimmat arvot kuvastavat vaarallisimpia ominaismuotoja resonanssin (vrt. määritysperiaate, kuva 10) suhteen. On kuitenkin pääteltävissä, että radan liikenne ei muodosta riittävän pitkää ja energialtaan korkeata herätettä näiden ominaismuotojen heräämiseksi.



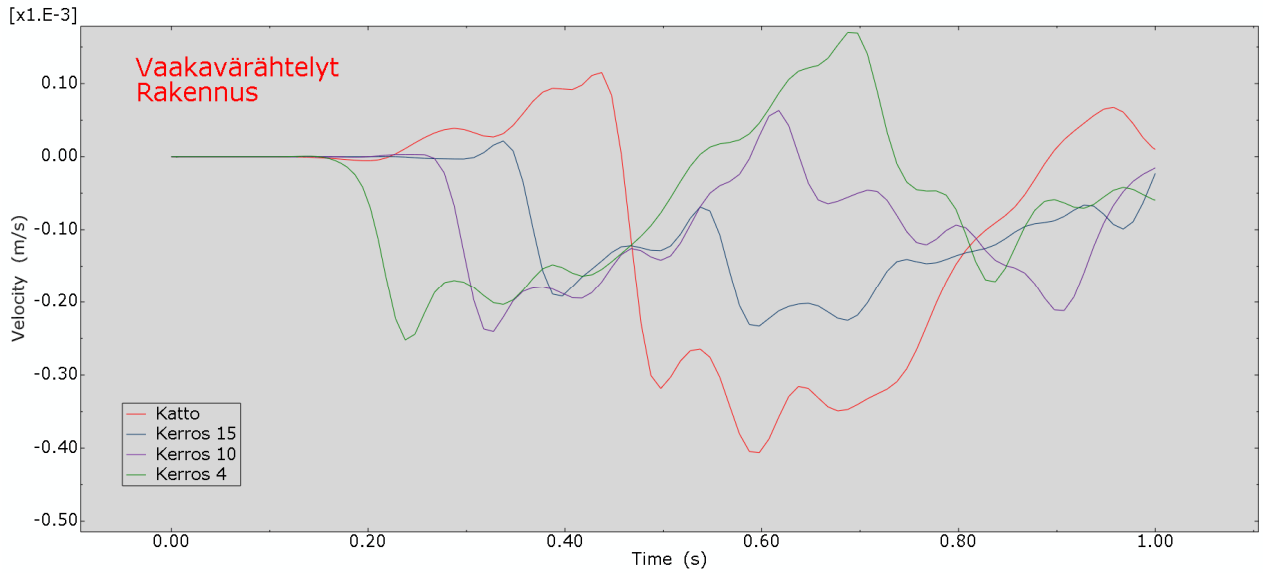
Kuva 7. Nopeusvasteiden arviointikohdat (2D), kuvan pisteet vasemmalta oikealle ovat 6, 9, 12 ja 28.



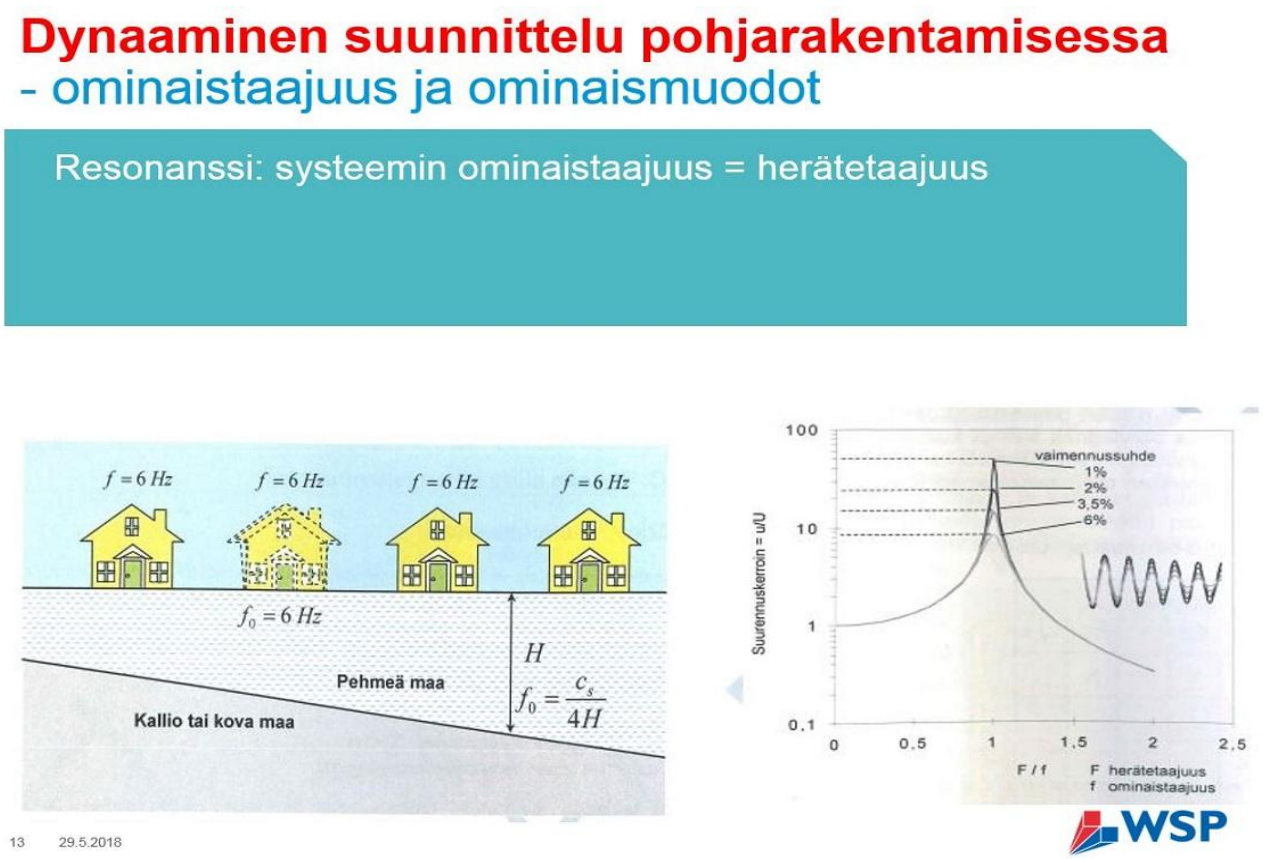
Kuva 8. Nopeusvasteet pystysuunnassa arviointikohdissa, maapisteet (2D).

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 22 §

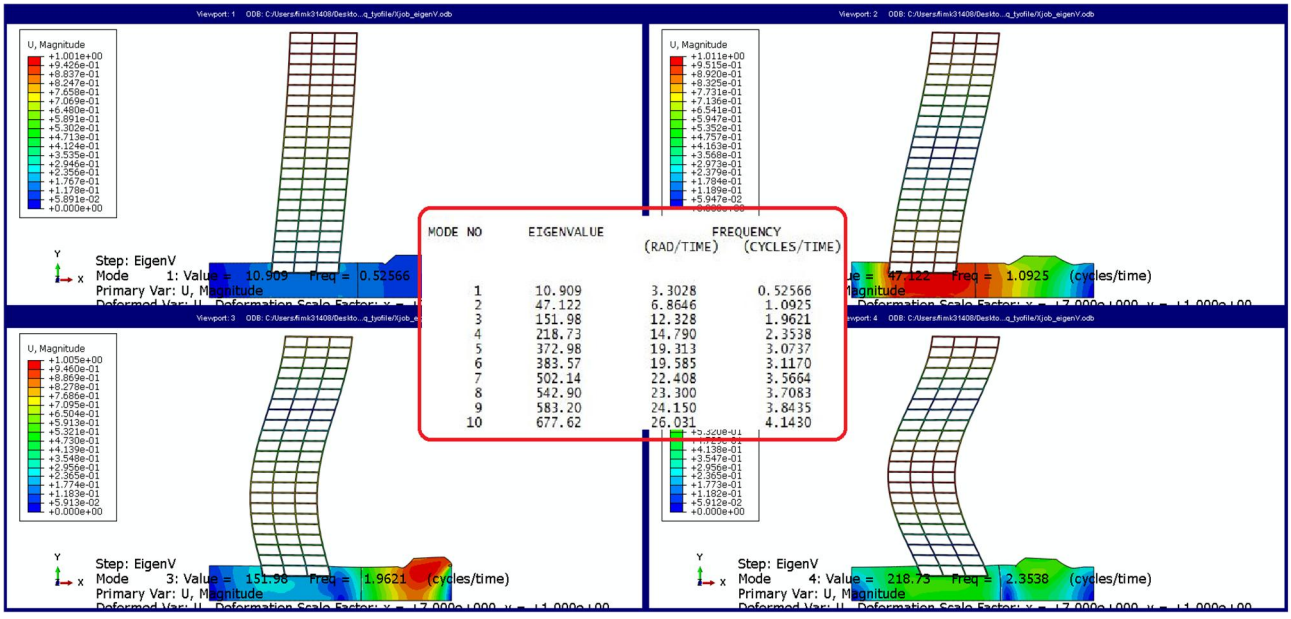
Ominaistaajuudet ja –muodot määritetään dynaamisissa analyyseissä rakenteellisen systeemin resonanssitilanteen selvittämiseksi. Resonanssitilanteessa systeemi menettää rakenteellisen toimintakykynsä. Useimmiten kuitenkin junaliikenteen tuottama resonanssitilanne vaatii pitkähkön raskaan kaluston muodostaman syklisarjan (10…15 toistuvaa harmonista herätettä). Kuva 11 esittää tässä tutkimuksessa tarkastellun systeemin muutamia alimpia ominaistaajuuksia. Voidaan havaita, että epäedullisimmat tilanteet muodostuvat korkealla rakennuksella vaakasuuntaisiin värähtelyihin. Useimmissa rakennesysteemeissä riittää 10 alimman ominaistaajuuden määritys. Tässä tapauksessa nämä ovat suhteellisen alhaisia (ks. kuva 11) eli asettuvat välille 1…4 Hz. Rakennuksessa vaakasuuntaisten värähtelyjen taajuudet ovat luokkaa 10…15 Hz (kuva 9).



Kuva 9. Vaakavärähtelyt rakennuksessa (2D).



Kuva 10. Periaate resonanssin huomioimiseen dynaamisessa analyysissä.



Kuva 11. Eräitä alimpia ominaismuotoja ja –taajuuksia maa-rakennesysteemistä (2D).

Tarkastelupisteen sijainnin suhteen voidaan nopeuksien pystykomponenttien kuvaajista (kuva 3) havaita, että ne pienenevät luonnollisesti etäisyyden kasvaessa kuormituspisteestä. Rakennuksen kohdalla pystykomponentit, joista sovelletaan ns. tehollisarvoa (noin 50…60 % tässä lasketuista enimmäisarvoista), ovat riittävän pieniä luokituksen saamiseksi luokkaan C. Nopeudet ovat suurimmillaan kuormituspisteessä, jossa pystykomponentit ovat luonnollisesti hallitsevia. Pääosin inertiavaikutuksista johtuen havaitaan myös maamassan aaltoilua. Kauempana herätekohdasta havaitaan vaakasuuntaisten komponenttien suhteellisen osuuden selkeää kasvua.

6 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Yleistä
Tässä tarkastelussa on arvioitu tehtävämäärittelyn mukaisesti ihmisen tärinänä tunteman värähtelyn tasoa ja vaimentumista radan (Kehärata Vantaan alueella) ja tien (Luhtitien alue) läheisyydessä. Pyrkimyksenä on ollut tarkastella (**1**) hyväksyttävä tärinän taso (v=0.3 mm/s) radanvarren linjalla, (**2**) Luhtitien uuteen linjaukseen suunnitellun tien normipinnan ja toisaalta hidastinkorokkeen vaikutusta viereiseen asuinalueeseen sekä (**3**) Vaskivuorentien ja radan liittymäkohtaan tulevan korkean rakennuksen värähtelyä suhteessa hyväksyttävään tasoon.

Tulokset laskennasta ilmentävät vain kuorman dynaamista osaa. Edelleen voidaan todeta, että tärinän luonnollinen vaimeneminen etäisyyden kasvaessa herätepisteestä oli laskentatapauksissa selkeästi havaittavissa.

Herätteen osalta on sovellettu vain yhtä mallia eikä herkkyysanalyysiä tämän suhteen ole tehty lähtötietojen puutteellisuuden vuoksi. Todellinen heräte radoilla ja teillä muodostuu kohinana kompleksisen systeemikokonaisuuden (tierakenne – ajoneuvorakenne – akselirakenne yms.) tuottamana eri harmonisten värähtelyjen sekamuotosarjana.

Radanvarsi
Radanvarren nopeuskomponenttien (pystysuunta) vastearviolinjaus, v = 0.3 mm/s, antaa käsityksen siitä, mille etäisyydelle voidaan toteuttaa asuinkäyttöön tarkoitettavaa rakennuskantaa. On kuitenkin huomioitava, että laskennoissa on sovellettu lovipyöräherätettä, joka tuottaa joissakin tapauksissa 5…10 kertaisen impulssin normikalustoon nähden.

Luhtitie
Voidaan arvioida, että normikuntoisella tiellä alueen nopeusrajoitus (40 km/h) on sopiva, mutta toisaalta selkeä yläraja. Hyväkuntoisella uudella tiepinnalla ei tärinäongelmaa ole ympäristön suhteen.

Laskennan perusteella ei ensisijaisesti esitetä käytettäväksi hidastinkoroketta, vaikka näin voimistettaisiin ylinopeuksien rajoittamista. Vaimennusratkaisuja ei ole tutkittu tässä yhteydessä. On kuitenkin mahdollista, että vaimennusratkaisut toimisivat osittain myös runkomelun vaimennusratkaisuina.

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 22 §

XXIII rakennus

Korkeat rakennukset perustetaan pääsääntöisesti kallion tai tukipaaluperustuksen varaan. Tällöin pystysuuntaiset värähtelyt hoituvat lähes automaattisesti hyväksyttävään tasoon. Suurin vaara korkeassa rakennuksessa on yläosien vaakasuuntaiset värähtelyt. Nämä ovat kuitenkin tässä 2D-arviossa alle viitearvojen.

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 22 §

LUHTITIEN YLEISSUUNNITELMA JA LUHTITIEN ASEMAKAAVA NRO 141100, VANTAA

MELUSELVITYS

1.8.2019



PROMETHOR

Laatijat: Johanna Toivonen ja Jani Kankare

Promethor Oy

TURKU	HELSINKI	TAMPERE
Rautakatu 5 A	Viikinportti 4 B 18	Hatanpään valtatie 34 D
20520 TURKU	00790 HELSINKI	33900 Tampere
puh. 050 570 3476	puh. 050 377 6565	puh. 040 866 8615

www.promethor.fi
promet@promethor.fi

Sisällysluettelo

1 Työn tausta ja selvityskohde 5
2 Sovellettavat melun ohjearvot, vaatimukset ja suositukset 7
2.1 Melutason ohjearvot ulkoalueilla 7
2.2 Melutason ohjearvot sisätiloissa 7
2.3 Rakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimukset 7
2.4 Ohjeet asuinhuoneiden aukeamisesta ja parvekkeiden sijoittumisesta 8
3 Laskentamenetelmät ja lähtötiedot 9
3.1 Laskentaohjelma ja -asetukset 9
3.2 Maastomalli ja rakennukset 9
3.3 Tieliikennetiedot 9
3.4 Lentomelu 9
4 Laskentatulokset ja tulosten tarkastelu 10
4.1 Luhtitien yleissuunnitelma 10
4.1.1 Melutaso nykyisten asuinrakennusten ulko-oleskelualueilla 10
4.1.2 Meluntorjunta 10
4.1.3 Meluntorjunnan kustannusarvio 11
4.1.4 Asukasmääräanalyysi 11
4.2 Luhtitien asemakaava 12
4.2.1 Melutaso uudisrakennusten ulko-oleskelualueilla 12
4.2.2 Melutaso julkisivuilla 13
4.2.3 Rakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimukset ja asuinhuoneiden avautuminen 13
4.2.4 Parvekkeiden äänitasoerovaatimukset ja sijoittaminen 14
4.3 Varistontie 2 kaava 15
5 Yhteenveto 16
6 Kirjallisuus 17

LIITTEET

Liite 1 Liikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7–22}$ (liite 1A) ja yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22–7}$ (liite 1B) Luhtitien nykyisellä linjauksella, nykyisillä rakennuksilla ja nykyisellä liikenteellä.

Liite 2.1 Liikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7–22}$ (liite 2.1A) ja yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22–7}$ (liite 2.1B) Luhtitien linjauksella VEA, nykyisillä rakennuksilla ja ennustevuoden 2040 liikenteellä.

Liite 2.2 Liikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7–22}$ (liite 2.2A) ja yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22–7}$ (liite 2.2B) Luhtitien linjauksella VEC, nykyisillä rakennuksilla ja ennustevuoden 2040 liikenteellä.

Liite 3.1 Liikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7–22}$ (liite 3.1A) ja yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22–7}$ (liite 3.1B) Luhtitien linjauksella VEA, suunnitelluilla rakennuksilla ja ennustevuoden 2040 liikenteellä.

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 22 §

Liite 3.2 Liikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7–22}$ (liite 3.2A) ja yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22–7}$ (liite 3.2B) Luhtitien linjauksella VEC, suunnitelluilla rakennuksilla ja ennustevuoden 2040 liikenteellä.

Liite 4.1 Liikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7–22}$ (liite 4.1A) ja yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22–7}$ (liite 4.1B) Luhtitien linjauksella VEA, suunnitelluilla rakennuksilla ja ennustevuoden 2040 liikenteellä. Meluntorjunta Luhtitien yleissuunnitelman alueella nykyisten asuinrakennusten suojaamiseksi.

Liite 4.2 Liikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7–22}$ (liite 4.2A) ja yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22–7}$ (liite 4.2B) Luhtitien linjauksella VEC, suunnitelluilla rakennuksilla ja ennustevuoden 2040 liikenteellä. Meluntorjunta Luhtitien yleissuunnitelman alueella nykyisten asuinrakennusten suojaamiseksi.

Liite 4.3 Meluntorjunnan suunnitteluvaiheen meluestevaihtoehtoja Ulkoniitynkujan ja Varistonkujan kohdan nykyisten asuinrakennusten oleskelualueiden suojaamiseksi.

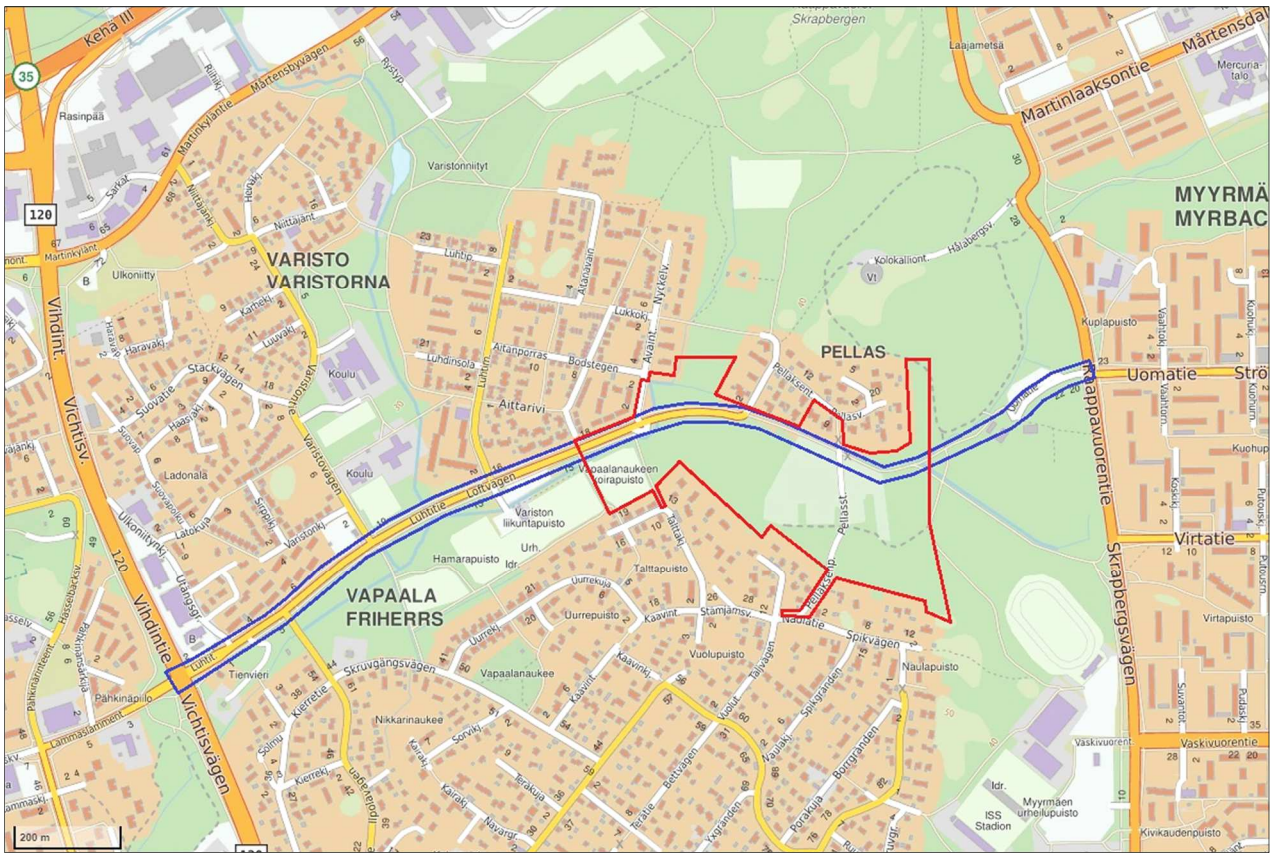
Liite 5.1 Kaava-alueen rakennusten julkisivuun kohdistuva suurin päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7–22}$ ja yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22–7}$ Luhtitien linjauksella VEA, suunnitelluilla rakennuksilla ja ennustevuoden 2040 liikenteellä.

Liite 5.2 Kaava-alueen rakennusten julkisivuun kohdistuva suurin päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7–22}$ ja yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22–7}$ Luhtitien linjauksella VEC, suunnitelluilla rakennuksilla ja ennustevuoden 2040 liikenteellä.

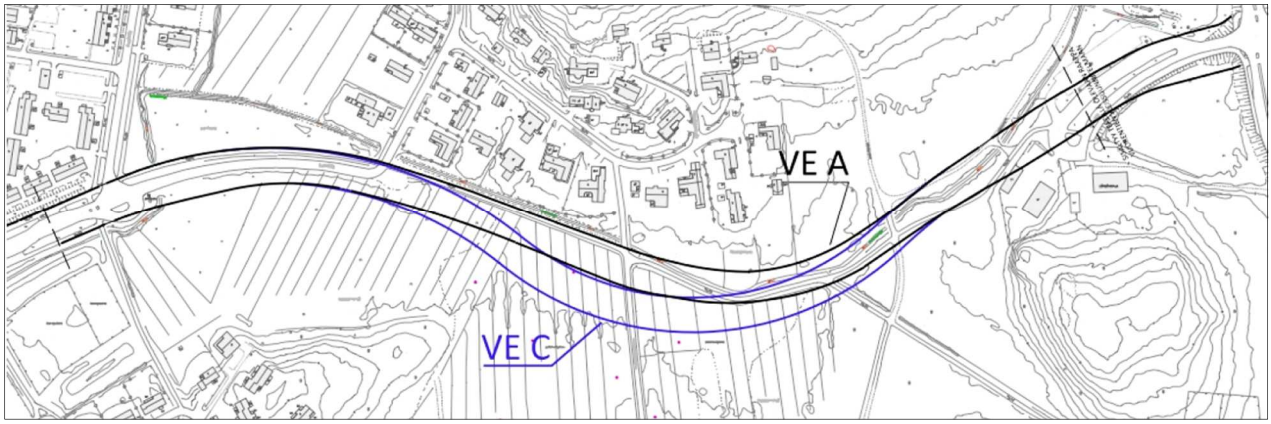
Liite 6 Laskennassa käytetyt liikennetiedot.

1 TYÖN TAUSTA JA SELVITYSKOHDE

Tässä selvityksessä tarkastellaan tieliikenteen aiheuttaman melun vaikutuksia Luhtitien yleissuunnitelman ympäristössä ja Luhtitien asemakaavan nro 141100 alueella. Vantaan Vapaalan alueella sijaitseva Luhtitie ulottuu nykyisin Vihdintieltä Pellaksentielle. Laadittavassa yleissuunnitelmassa Luhtitie on suunniteltu ulottuvan Vihdintieltä Raappavuorentielle asti (kuva 1). Luhtitien jatkeen linjaukselle on olemassa kaksi eri linjausvaihtoehtoa, jotka on esitetty kuvassa 2. Luhtitien asemakaava-alue sijaitsee Pellaksen kohdalla ja sijoittuu Luhtitien suunnitellun linjauksen molemmin puolin (rajattu kuvassa 1 punaisella). Kaava-alueeseen kuuluu Vapaalanmetsä palstaviljelyalueineen, Luhtitietä ja Luhtikulman alue, Raappavuorenpuiston lähivirkistysaluetta sekä Pellaksentie 9. Kaavan tavoitteena on mm. osoittaa asumista Luhtitien pohjoispuolelle ja asemakaavoittaa Vaapalanmetsän virkistysalue.

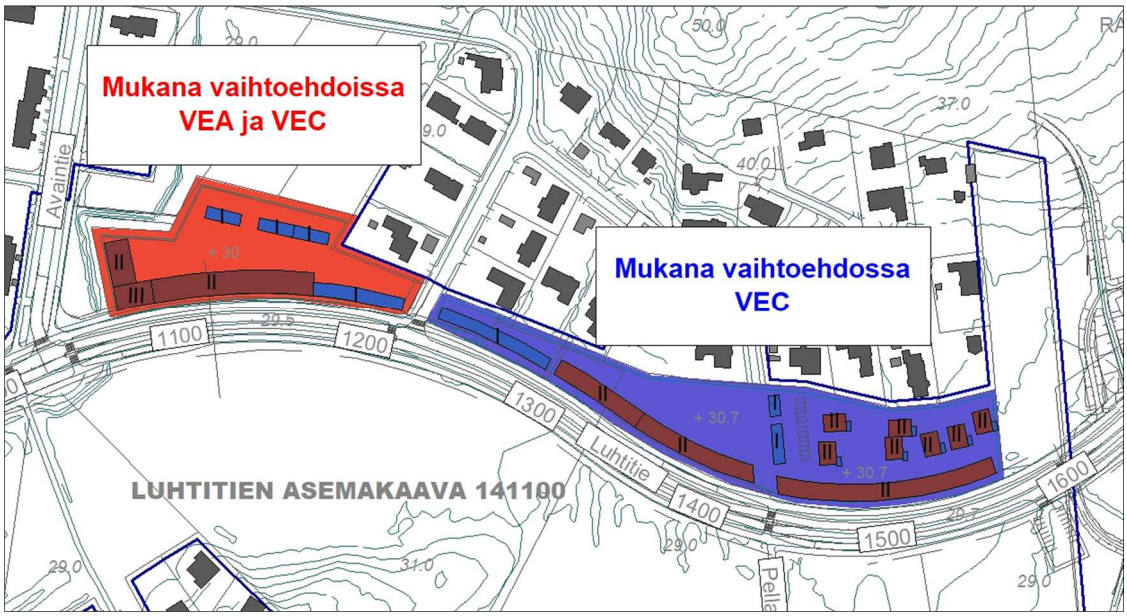


Kuva 1. Luhtitien yleissuunnitelman tieosuus on merkitty karttaan sinisellä ja Luhtitien kaava-alue rajattu punaisella (pohjakartta: Paikkatietoikkuna.fi).



Kuva 2. Luhtitien yleissuunnitelman linjausvaihtoehdot VEA ja VEC (lähde: Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 19.3.2019).

Meluselvityksessä on tarkasteltu alueen melutasoja nykytilanteessa nykyisellä Luhtitien linjauksella sekä ennustetilanteessa vuonna 2040 kahdella eri Luhtitien linjausvaihtoehdolla. Linjausvaihtoehdoissa on Luhtitien kaava-alueen osalta tien linjauksen lisäksi eroa myös Luhtitien pohjoispuolelle suunnitelluissa rakennusmassoissa (kuva 3). Melulaskentojen avulla on määritetty Luhtitien linjausvaihtoehtojen ja suunniteltujen rakennusmassojen vaikutukset nykyisten asuinrakennusten ulko-oleskelualueiden melutasoihin. Lisäksi on määritetty meluntorjuntatarpeet suunniteltujen sekä nykyisten asuinrakennusten ulko-oleskelualueilla. Kaava-alueen osalta on määritetty lisäksi rakennusten ulkovaipalta vaadittavat ääneneristävyydet sekä parvekkeiden sijoittamismahdollisuudet ja vaadittava ääneneristävyys. Lentoliikenne on huomioitu rakennusten ulkovaipan vaatimusten määrittämisessä.



Kuva 3. Luhtitien linjausvaihtoehtojen VEA ja VEC suunnitellut rakennusmassat Luhtitien asemakaava-alueen kohdalla.

Melulaskennoissa on huomioitu rakentuneena Varistontie 2:n, Raappavuorenpuiston 002049, Kelokuusenmäen 002156 ja Kelokuusen päiväkodin 002329 asemakaavamuutosten mukainen rakennusten massoittelu. Luhtitien itäpään latusilta on laskennoissa oletettu rakennetuksi.

Melutasojen määritys on tehty laskennallisesti mallintaen ohjelmalla Datakustik CadnaA 2019 käyttäen yhteispohjoismaista tieliikennemelumallia [1]. Tuloksia on verrattu valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 [2] esitettyihin ympäristömelun ohjearvoihin, ympäristöministeriön asetuksessa 360/2019 (voimaantulo 22.3.2019) [3] esitettyihin vaatimuksiin sekä Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan Rakentamisohjeessa (päivätty 30.10.2007) [4] esitettyihin ohjearvoihin. Selvityksen laadinnassa on lisäksi noudatettu soveltuvin osin Vantaan kaupungin rakennusjärjestystä (57 §) [5], ELY-keskuksen opasta ”Melun- ja tärinäntorjunta maankäytön suunnittelussa 02/2013” [6], LIME-työryhmän mietintöä ”Liikennemelun huomioon ottaminen kaavoituksessa, Suomen ympäristö 493” [7] ja valtioneuvoston päätöksen 993/1992 perustelumuistiota ”Ehdotus valtioneuvoston päätökseksi melutason ohjearvoista 26.10.1992” [8].

Työn tilaajana toimi Vantaan kaupungin kuntatekniikan keskuksen liikennesuunnittelu ja yhteyshenkilönä liikenneinsinööri Pirjo Suni.

2 SOVELLETTAVAT MELUN OHJEARVOT, VAATIMUKSET JA SUOSITUKSET

2.1 Melutason ohjearvot ulkoalueilla

Lähinnä kaavoituksen ja maankäytön kannalta käytettävät ohjearvot on annettu valtioneuvoston päätöksessä 993/1992. Taulukossa 1 on esitetty päätöksen sisältämät ohjearvot ulkona havaittavalle ympäristömelulle. Päätöstä sovelletaan meluhaittojen ehkäisemiseksi ja ympäristön viihtyisyyden turvaamiseksi maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyssä.

Päätöksessä ohjearvot on annettu päiväajan klo 7–22 ja yöajan klo 22–7 ekvivalentti- eli keskiäänitasoina. Päätöksessä ei ole esitetty ohjearvoja hetkittäisille maksimiäänitasoille. Päätöstä ei sovelleta katu- ja liikennealueilla eikä melusuoja-alueiksi tarkoitetuilla alueilla.

Päätöksessä on maininta, että jos melu on luonteeltaan iskumaista tai kapeakaistaista, mittaus- tai laskentatulokseen lisätään 5 dB ennen sen vertaamista edellä mainittuihin ohjearvoihin. Tulokseen tehtävä lisäys johtuu siitä, että iskumaisuus ja/tai kapeakaistaisuus lisää melun häiritsevyyttä. Tie- ja lentoliikenteen aiheuttama melu ei ole normaalisti iskumaista tai kapeakaistaista.

Taulukko 1. Ohjearvot keskiäänitasolle L_{Aeq} ulkona

Alueen käyttötarkoitus	**Keskiäänitaso L_{Aeq}**	
	Klo 7–22	**Klo 22–7**
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä	55 dB(A)[1]	50 dB(A)[1,2]
Hoito- tai oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB(A)	50 dB(A)[2,3]
Loma-asumiseen käytettävät alueet, leirintäalueet, taajamien ulkopuolella olevat virkistysalueet ja luonnonsuojelualueet	45 dB(A)	40 dB(A)[4]

[1] Loma-asumiseen käytettävillä alueilla taajamassa voidaan soveltaa näitä ohjearvoja.
[2] Uusilla alueilla yöohjearvo on 45 dB(A).
[3] Oppilaitoksia palvelevilla alueilla ei sovelleta yöohjearvoa.
[4] Yöohjearvoa ei sovelleta sellaisilla luonnonsuojelualueilla, joita ei yleisesti käytetä oleskeluun tai luonnon havainnointiin yöllä.

Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan Rakentamisohjeessa on esitetty asuinalueiden oleskelupihoille samat ohjearvot kuin valtioneuvoston päätöksessä.

2.2 Melutason ohjearvot sisätiloissa

Valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 annetut ohjearvot ulkoa sisätiloihin kantautuvasta melusta on esitetty taulukossa 2. Ohjearvot on annettu päiväajan klo 7–22 ja yöajan klo 22–7 ekvivalentti- eli keskiäänitasoina. Päätöksessä ei ole esitetty ohjearvoja hetkittäisille maksimiäänitasoille.

Taulukko 2. Ohjearvot keskiäänitasolle L_{Aeq} sisätiloissa

Huoneen käyttötarkoitus	**Keskiäänitaso L_{Aeq}**	
	Klo 7–22	**Klo 22–7**
Asuin-, potilas- ja majoitushuoneet	35 dB(A)	30 dB(A)
Opetus- ja kokoontumistilat	35 dB(A)	-
Liike- ja toimistohuoneet	45 dB(A)	-

2.3 Rakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimukset

Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan Rakentamisohjeessa esitetyt asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimukset erisuuruisen tie- ja lentoliikennemelun alueilla on esitetty taulukossa 3.

Kohteeseen on sovellettu lentoliikenteen melun osalta Vantaan yleiskaavan 2020 luonnoksen lentokoneiden laskeutumisvyöhykkeen kaavamääräystä, jonka mukaan asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkovaipan ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.

Taulukko 3. Äänitasoerovaatimukset

		Asuin-, potilas- ja majoitushuoneet sekä opetus- ja kokoontumistilat	Toimistotilat
Lentoliikenteen melu			
Lentomeluvyöhyke	L_{DEN} [dB]	**Äänitasoero ΔL [dB]**	
	> 60	-	35
	55 … 60	35	32
	50 … 55	32	28
	-	28	25
Tie- ja raideliikennemelu			
Liikennemeluvyöhyke	L_{Aeq} [dB]	**Äänitasoero ΔL [dB]**	
	65 … 100	Erillinen selvitys	
	60 … 64,9	35	30
	55 … 59,9	30	25
	50 … 54,9	-	

Ympäristöministeriön asetuksessa 360/2019 on esitetty, että rakennuksen jossa on asuntoja, majoitus- tai potilashuoneita, ulkovaipan ääneneristys on suunniteltava ja toteutettava melualueilla siten, että ääneneristys on vähintään 30 desibeliä.

2.4 Ohjeet asuinhuoneiden aukeamisesta ja parvekkeiden sijoittumisesta

ELY-keskuksen oppaassa 02/2013 on esitetty ohje asuinhuoneiden aukeamisesta ja parvekkeiden sijoittamisesta. Oppaan mukaan, mikäli julkisivulla ylittyy päivällä keskiäänitaso 65 dB(A), tulee asuntojen aueta myös suuntaan, jossa ohjearvot täyttyvät (ns. läpitalon huoneisto). Lisäksi julkisivulle, jolla ylittyy päiväaikaan keskiäänitaso 65 dB(A), ei tulisi rakentaa parvekkeita vaan niiden sijaan viherhuoneita.

Ohjeistusta asuinhuoneiden aukeamiseen ja parvekkeiden sijoittumiseen on esitetty myös LIME-työryhmän mietinnössä: Jos ei voida varmistaa, että melutaso asuintalon liikenneväylän puoleisella julkisivulla on alle 55–60 dB, tulisi huoneistojen ulottua läpi talon, jolloin tuuletus voidaan järjestää talon hiljaisemmalta puolelta. Oleskeluun tarkoitettuja parvekkeita tulisi osoittaa vain suuntaan, jossa melutaso on alle 60 dB.

Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 perustelumuistiossa on mainittu, että jos asuintalon kadunpuoleisella julkisivulla ei voida varmistaa julkisivun ulkopuolen melutason olevan alle 55 dB, tulee huoneistokohtaisin järjestelyin varata huoneiston tuuletusmahdollisuus talon hiljaisemmalta puolelta.

Ohjeiden soveltaminen

Vantaan kaupungilta saadun ohjeistuksen mukaisesti tässä selvityksessä on noudatettu asuinhuoneiden aukeamisen osalta valtioneuvoston päätöksen 993/1992 perustelumuistiota eli kun melutason ohjearvo päiväaikaan 55 dB(A) ylittyy julkisivulla, on huoneistojen avauduttava myös melutason ohjearvon täyttävälle puolelle (tuuletusmahdollisuus). Makuuhuoneet tulee sijoittaa hiljaisemman julkisivun puolelle.

Parvekkeiden sijoittumisen osalta on sovellettu ELY-keskuksen opasta, jonka mukaan julkisivulle, jolla ylittyy päiväaikaan keskiäänitaso 65 dB(A), ei tulisi rakentaa parvekkeita vaan esimerkiksi viherhuoneita. Parvekkeiden päiväajan keskiäänitason ohjearvona on käytetty 55 dB(A).

3 LASKENTAMENETELMÄT JA LÄHTÖTIEDOT

3.1 Laskentaohjelma ja -asetukset

Mallinnus tehtiin laskentaohjelmalla Datakustik CadnaA käyttäen yhteispohjoismaisia tieliikennemelumallia. Laskentaohjelmassa maastomalli syötetään ohjelmaan kartta- ja paikkatietotiedostoja käyttäen, jolloin maasto muodostuu kolmiulotteisesti. Ohjelmaan voidaan antaa lisäksi syöttötietoina mm. laskenta-alueen maastopinnat ja suunnitellut melusuojaukset.

Laskennassa käytetään lähtötietoina keskimääräisiä liikennetietoja, joiden perusteella määritetään melulähteiden ns. lähtömelutaso. Lähtötasojen perusteella määritetään äänilähteen aiheuttama äänenpainetaso tarkastelupisteissä erilaiset ääntä vaimentavat ja vahvistavat tekijät huomioiden. Tekijöinä huomioidaan mm. geometrinen leviäminen, este- ja maavaimennus sekä heijastukset erilaisista pinnoista.

Laskentatulokset vastaavat pitkän ajanjakson keskiäänitasoa melun leviämiselle suotuisissa sääolosuhteissa. Mallinnuslaskentojen menetelmätarkkuuden on arvioitu olevan ±2 dB.

Melulaskentojen laskentaruudukon kokona käytettiin 3 m × 3 m ja melutason laskentaetäisyytenä 1000 m. Laskennassa on mukana 2. kertaluvun heijastukset. Rakennukset ovat heijastavia absorptiokertoimella 0,2. Ulko-oleskelualueiden melutasot on laskettu 2 m korkeudelle maanpinnantasosta ja julkisivuun kohdistuvat tasot pystysuunnassa 3 m välein ja vaakasuunnassa enintään 7 m välein.

3.2 Maastomalli ja rakennukset

Maastomallin laadinnassa käytettiin Vantaan kaupungin kaupunkimittauksesta saatua kantakartta-aineistoa, joka on tasokoordinaatistossa ETRS-GK25 ja korkeusjärjestelmässä N2000. Nykyisten rakennusten sijainnit perustuvat Vantaan kaupungin kantakartta-aineistoon ja niiden korkeudet on huomioitu ilmakuvien perusteella. Suunnitellut rakennukset korkeuksineen ja suunnitellut maanpinnantasaukset on saatu kaupunkisuunnittelusta ja Luhtitien yleissuunnitelmat liikennesuunnittelusta.

3.3 Tieliikennetiedot

Laskennassa käytetyt liikennetiedot on saatu Vantaan kaupungin liikennesuunnittelusta. Liikennetiedot on esitetty liitteessä 6.

3.4 Lentomelu

Kohde sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomelun vaikutusalueella. Lentoaseman toiminnan aiheuttama melutaso on selvitetty Vantaan kaupungin karttapalvelun esittämistä lentomelukäyristä. Karttapalvelun perusteella kaava-alue sijoittuu L_{DEN} 50–55 dB(A) lentomelun verhokäyrän alueelle.

Lentomelun vaikutus on huomioitu rakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimuksien laadinnassa. Kohteeseen on sovellettu lentoliikenteen melun osalta Vantaan yleiskaavan 2020 luonnoksen lentokoneiden laskeutumisvyöhykkeen kaavamääräystä, jonka mukaan asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkovaipan ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.

4 LASKENTATULOKSET JA TULOSTEN TARKASTELU

4.1 Luhtitien yleissuunnitelma

4.1.1 Melutaso nykyisten asuinrakennusten ulko-oleskelualueilla

Nykyisten asuinrakennusten ulko-oleskelualueiden melutasojen tarkastelussa on sovellettu valtioneuvoston päätöksessä ja Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan Rakentamisohjeessa annettuja asuinalueiden ohjearvoja päiväaikaan $L_{Aeq,7–22} \leq 55$ dB(A) ja yöaikaan $L_{Aeq,22–7} \leq 50$ dB(A).

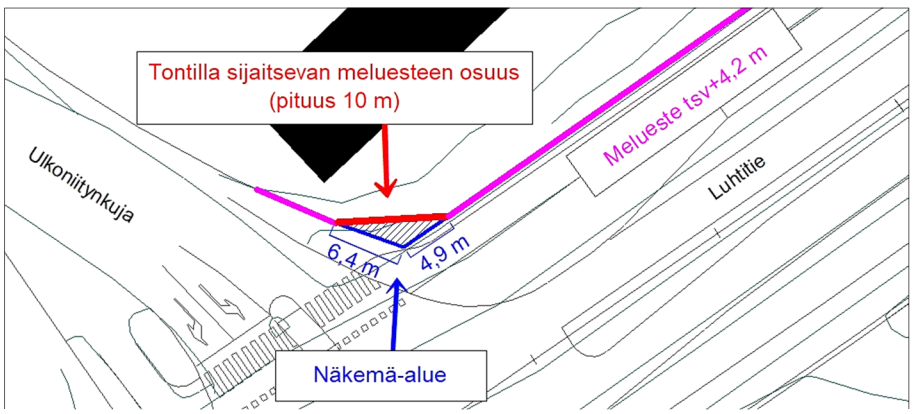
Melukarttaliitteissä 1A ja 1B on esitetty liikenteen aiheuttama melutaso nykyisellä liikenteellä ja maankäytöllä. **Nykyisellä linjauksellaan Luhtitien liikenteen aiheuttama melu ylittää päiväajan ohjearvon 55 dB(A) ja yöajan ohjearvon 50 dB(A) lähimpänä tietä sijaitsevilla asuinrakennusten oleskelupihoilla.** Luhtitien länsipäässä osalla asuinrakennusten oleskelualueista Vihdintien liikenteen aiheuttama melu on kuitenkin vallitsevampaa tai vähintään samansuuruista.

Melukarttaliitteissä 2.1 ja 2.2 on esitetty liikenteen aiheuttama melutaso Luhtitien suunnitelluilla linjausvaihtoehdoilla, nykyisillä rakennuksilla ja ennustevuoden 2040 liikenteellä. Luhtitien länsiosan sekä Vihdintien liikennemäärien kasvusta johtuen **melutaso nousee nykyisestä runsaan 2 dB Luhtitien länsipäässä Vihdintien ja Varistontien välillä. Luhtitien suunniteltu jatke puolestaan lisää melua nykyisestä Pellaksentien varren asuinrakennusten pihoilla**. Luhtitien linjausvaihtoehto VEA sijoittuu lähemmäs Pellaksentien nykyisiä asuinrakennuksia ja sen johdosta osalla pihoista ylittyy ohjearvot. Linjausvaihtoehdossa VEC tien sijaitessa etäämmällä ovat melutasot pihoilla lähestulkoon ohjearvojen alle.

Melukarttaliitteissä 3.1 ja 3.2 on esitetty liikenteen aiheuttama melutaso Luhtitien suunnitelluilla linjausvaihtoehdoilla, suunnitelluilla rakennuksilla ja ennustevuoden 2040 liikenteellä. Luhtitien linjausvaihtoehdossa VEA suunnitellut rakennusmassat alentavat melutasoa alle ohjearvon vain yhden nykyisen asuinrakennuksen oleskelualueen osalta. **Vaihtoehdossa VEC ohjearvot Pellaksen alueen nykyisillä asuinrakennusten oleskelualueilla alittuvat kokonaan uudisrakennusten tuoman suojan vuoksi.**

4.1.2 Meluntorjunta

Meluntorjunnan periaatteena on ollut suojata yleissuunnitelman ympäristössä olevat nykyisten asuinrakennusten ulko-oleskelualueet Luhtitien melulta oleellisilta osin siten, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 ja Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan Rakentamisohjeessa annetut ohjearvot niillä saavutetaan. Meluntorjunta on asetettu kevyen liikenteen väylän ja tonttien väliin, koska Luhtitien välikaistoilla panostetaan hulevesien käsittelyyn ja imeytykseen. Ainoastaan Luhtitien ja Ulkoniitynkujan kohdalla riittävän näkemäalueen takaamiseksi meluaita sijaitsee osittain tontilla (kuva 4).



Kuva 4. Luhtitien ja Ulkoniitynkujan liittymän näkemäalue itään päin, jossa kohtaa melueste sijaitsee osittain nykyisen asuinrakennuksen tontilla.

Meluntorjuntaa ei asetettu Luhtitien länsipäätyyn tien eteläpuolelle, koska siellä Vihdintien ja Ilpolantien liikenteen aiheuttama melu on vallitsevaa. Meluntorjunta on suunniteltu yhteistyössä Vantaan kaupungin asiantuntijoiden kanssa. Meluntorjunta linjausvaihtoehdoille on esitetty melukarttaliitteissä 4.1 ja 4.2. Liitteessä 4.3 on esitetty meluntorjunnan suunnitteluvaiheessa esiin tulleet meluestevaihtoehdot Ulkoniitynkujan ja Varistonkujan kohdalla.

4.1.3 Meluntorjunnan kustannusarvio

Taulukossa 4 on esitetty meluntorjunnan kustannusarviot meluesteittäin. Kustannusarviot on laadittu meluesteiden korkeuksille tien tasausviivasta (tsv). Esteet kuitenkin sijaitsevat kaukana tiealueesta, joten niiden todellinen korkeus maanpinnantasosta saattaa olla pienempi tai suurempi kuin esitetty. Näin ollen kustannusarviot ovat suuntaa antavia. Kustannusarviot eivät sisällä esteen mahdollista korjausta, hoitoa ja ylläpitoa.

Taulukko 4. Suunniteltu Luhtitien yleissuunnitelman meluntorjunta linjausvaihtoehdoille VEA ja VEC

Linjaus-vaihtoehto	Sijainti, lähin paaluväli	Korkeus [m]	Pituus [m]	Tyyppi	Kustannusarvio [€][1]
VEA ja VEC	Ulkoniitykuja,100–300	tsv+4,2	135	meluaita	340 200
VEA ja VEC	Varistonkuja, 300–400	tsv+3,0	120	meluaita	216 000
VEA ja VEC	Luhtimäki, 800–900	tsv+2,0	115	meluaita	138 000
VEA ja VEC	Orsipolku ja Avaintie,900–1000	tsv+2,0	110	meluaita	132 000
VEA	Pellaksentie,1200–1400	tsv+1,4	180	meluaita	151 200

[1] Meluaidan kustannus on 600 €/m^2 (Lähde: Liikennevirasto meluntorjunnan toimintasuunnitelma 2018–2023. Liikennevirasto, tekniikka-ja ympäristöosasto. Helsinki 2018).

Kokonaiskustannusarvio meluntorjunnasta linjausvaihtoehdolle VEA on 977 400 € ja linjausvaihtoehdolle VEC 826 200 €. Suojattavaa asukasta kohden kustannus on linjausvaihtoehdossa VEA noin 6 000 € ja linjausvaihtoehdossa VEC noin 5 700 €.

Vantaan kaupungin geotekniikalta saatujen tietojen mukaan meluntorjunta tulee perustaa paalujen varaan, koska kaikkien meluesteiden suunnitellun sijainnin kohdalla maaperä on savea. Alueen nykyisten kairaustietojen mukaan paalutuksen vaadittava syvyys on kairaussyvyys+1 m.

Ennen meluesteiden tarkemman kustannusarvion laadintaa ja esteiden toteutussuunnittelua tulee tehdä pohjatutkimuksia ja selvitys todellisista maaperäolosuhteista. Edellä esitetty kustannusarvio saattaa nousta esteiden perustamiskustannuksista johtuen.

4.1.4 Asukasmääräanalyysi

Asukasmääräanalyysi tehtiin Vantaan kaupungin kaupunkimittauksen toimittamaa rakennus- ja huoneistorekisteridata (RHR-data) -aineistoa käyttäen. Melualueella olevien asukkaiden lukumäärä saatiin laskemalla yhteen valittujen melukäyrien sisään jäävien rakennus- ja huoneistorekisteridata -pisteiden "lkm_asukkaat" -attribuuttien sisällöt.

Rakennus laskettiin olevaksi melualueen sisällä, jos koko rakennus on melualueen sisällä tai jos melukäyrä koski yli puolta rakennuksen ulkopinnasta. Mikäli ilmakuvista oli selvästi havaittavissa varsinainen piha-alue, määritettiin altistuminen tämän piha-alueen melutason perusteella. Mallinnuksessa melukäyrät pirstoutuvat jonkin verran. Luhtitien länsipäässä laskentaan ei otettu mukaan asuinrakennuksia, joiden piha-alueella oleva melutaso johtuu vallitsevasti Vihdintien tai Ilpolantien liikennemelusta.

Ohjearvon ylittävillä melualueilla olevien asukkaiden määrä laskettiin kaikille tarkastelutilanteille (taulukko 5).

Taulukko 5. Asukasmäärät ohjearvon ylittävillä melualueilla eri tilanteissa

Tilanne		Liikennemelun aiheuttama keskiäänitaso L_{Aeq} (dB)				
		50–55	*55–60*	*60–65*	*yli 65*	*Yht.*
NYKY	Nykyiset rakennukset ja nykyliikenne, päivä		112	26	-	138
	Nykyiset rakennukset ja nykyliikenne, yö	103	-	-	-	103
VEA	Nykyiset rakennukset ja ennusteliikenne, päivä		107	57	-	164
	Nykyiset rakennukset ja ennusteliikenne, yö	88	48	-	-	136
	Suunnitellut rakennukset ja ennusteliikenne, päivä		104	57	-	161
	Suunnitellut rakennukset ja ennusteliikenne, yö	88	48	0	-	136
	Suunnitellut rakennukset, suunniteltu meluntorjunta ja ennusteliikenne, päivä		-	-	-	0
	Suunnitellut rakennukset, suunniteltu meluntorjunta ja ennusteliikenne, yö	-	-	-	-	0
VEC	Nykyiset rakennukset ja ennusteliikenne, päivä		103	57	-	160
	Nykyiset rakennukset ja ennusteliikenne, yö	86	48	-	-	134
	Suunnitellut rakennukset ja ennusteliikenne, päivä		88	57	-	145
	Suunnitellut rakennukset ja ennusteliikenne, yö	86	48	-	-	134
	Suunnitellut rakennukset, suunniteltu meluntorjunta ja ennusteliikenne, päivä		-	-	-	0
	Suunnitellut rakennukset, suunniteltu meluntorjunta ja ennusteliikenne, yö	-	-	-	-	0

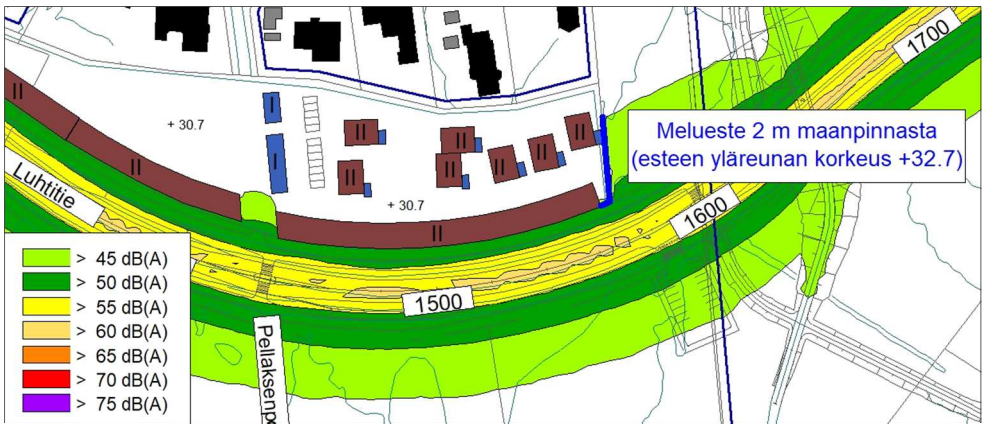
Luhtitien yleissuunnitelman alueella altistuu ohjearvon ylittävälle melutasolle päiväaikaan nykytilanteessa yhteensä 138 asukasta. Luhtitien suunniteltu jatke nostaa päiväajan ohjearvon ylittävälle melulle altistuvien asukkaiden määrän linjausvaihtoehdossa VEA yhteensä 161 asukkaaseen ja linjausvaihtoehdossa VEC yhteensä 145 asukkaaseen, kun huomioidaan asemakaava-alueen uudet rakennusmassat. Meluntorjunnan toteutuksen jälkeen Luhtitien liikenteen aiheuttaman melun vaikutusalueella olevien nykyisten asuinrakennusten ulko-oleskelualueilla alitetaan sekä päivä- että yöajan ohjearvot.

4.2 Luhtitien asemakaava

4.2.1 Melutaso uudisrakennusten ulko-oleskelualueilla

Luhtitien asemakaava-alueen uudisrakennusten ulko-oleskelualueiden osalta on sovellettu valtioneuvoston päätöksessä ja Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan Rakentamisohjeessa annettuja uusien asuinalueiden ohjearvoja päiväaikaan $L_{Aeq,7–22} \leq 55$ dB(A) ja yöaikaan $L_{Aeq,22–7} \leq 45$ dB(A).

Melukarttaliitteissä 3.1 ja 3.2 on esitetty liikenteen aiheuttama melutaso Luhtitien suunnitelluilla linjausvaihtoehdoilla, suunnitelluilla rakennuksilla ja ennustevuoden 2040 liikenteellä. **Linjausvaihtoehdossa VEA uusien asuinrakennusten ulko-oleskelualueilla alittuu sekä päiväajan ohjearvo 55 dB(A) että yöajan ohjearvo 45 dB(A) rakennusmassojen tuoman suojan ansiosta**. Linjausvaihtoehdossa VEC alittuu ohjearvot uusien asuinrakennusten ulko-oleskelualueilla lukuun ottamatta aivan kaava-alueen itäreunassa sijaitsevaa pientaloa, jossa yöajan ohjearvo 45 dB(A) ylittyy vähäisesti. Mikäli pientalon eteläpuolella on osoitettua oleskelupiha-aluetta, tulee se suojata meluesteellä. Kuvassa 5 on esitetty meluntorjunta, jolla saavutetaan yöajan ohjearvo myös tämän itäisimmän asuinrakennuksen koko pihalla.



Kuva 5. Linjausvaihtoehdon VEC suunniteltujen uudisrakennusten ulko-oleskelualueiden meluntorjunta yöajan ohjearvon saavuttamiseksi. Kuvassa on esitetty yöajan keskiäänitaso.

Melulaskentojen mukaan Luhtitien itäpään suunnitellulla latusillalla ei ole merkittävää vaikutusta kaava-alueen ulko-oleskelualueiden melutasoihin.

4.2.2 Melutaso julkisivuilla

Melukarttaliitteissä 5.1 ja 5.2 on esitetty kaava-alueen rakennusten julkisivuun kohdistuva liikenteen aiheuttama suurin päivä- ja yöajan keskiäänitaso ennustetilanteessa vuonna 2040. Julkisivuun kohdistuva päiväajan keskiäänitaso on suurimmillaan Luhtitien vastaisilla lähimmillä julkisivuilla linjausvaihtoehdossa VEA 60 dB(A) ja linjausvaihtoehdossa VEC 59 dB(A). Vastaavasti yöajan keskiäänitaso on suurimmillaan linjausvaihtoehdossa VEA 53 dB(A) ja linjausvaihtoehdossa VEC 52 dB(A). Rakennukset ovat matalia, joten eri kerrosten välillä keskiäänitasoissa ei ole juuri eroa.

4.2.3 Rakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimukset ja asuinhuoneiden avautuminen

Rakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimukset on laadittu Vantaan kaupungin rakennusvalvonnan laatiman ohjeen mukaan.

Kohteessa kaikkien asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimus on 35 dB(A), joka määräytyy alueella yksinomaan lentoliikenteestä. Ulkovaipan äänitasoerovaatimus voidaan kaavamääräyksissä esittää esimerkiksi seuraavasti: *Asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyyden tie- ja lentoliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB(A).* Ulkovaipan kokonaisäänitasoerovaatimus ei ole sama asia kuin yksittäisten rakennusosien, kuten ikkunoiden, ääneneristävyys. Yksittäisten rakennusosien eristävyydet (jotta kokonaisäänitasoerovaatimus täyttyy) mitoitetaan tapauskohtaisesti rakennuslupavaiheessa huomioiden mm. erilaisten rakennusosien pinta-alojen keskinäinen suhde.

Vantaan kaupungin ohjeistuksen mukaisesti, kun valtioneuvoston päätöksen 993/1992 melutason ohjearvo päiväaikaan 55 dB(A) ylittyy julkisivulla, on huoneistojen avauduttava myös melutason ohjearvon täyttävälle puolelle (tuuletusmahdollisuus). Näin ollen ainakin **Luhtitien lähimpien asuinrakennusten tien vastaisilla julkisivuilla huoneistojen tulisi ulottua läpi talon.**

Vaatimusten vaikutukset rakentamiseen

Taulukossa 6 on esitetty äänitasoerovaatimuksien vaikutuksia asuinrakentamiseen, kun vaatimus on enintään 40 dB [9]. Taulukossa esitettyä korkeamman äänitasoerovaatimuksen saavuttaminen on mahdollista kohdekohtaisen suunnittelun avulla. Yli 40 dB:n vaatimuksen saavuttaminen vaatii ulkoseinä-rakenteelta ja ikkunoilta erittäin hyvää ääneneristävyyttä, ja tavallisesti ikkunoiden pientä pinta-alaa. Lisäksi toisarvoisten tilojen (keittiö, kylpyhuone, sauna, vaatehuone ja apukeittiö) sijoittaminen näille julkisivuille auttaa vaati-

muksen saavuttamisessa (muiden tilojen kuin asuinhuoneiden äänitasoerovaatimus on 5 dB pienempi). Vaatimus voidaan saavuttaa myös käyttämällä ns. kaksoisjulkisivua.

Taulukko 6. Äänitasoerovaatimusten vaikutus asuinrakentamiseen

Äänitasoero-vaatimus	Vaatimuksen taso	Toimenpiteet ja suositukset rakentamisessa
25 dB	Normaali/ alhainen	Toteutuu normaalilla julkisivurakentamisella.
30 dB	Normaali	Toteutuu normaalilla julkisivurakentamisella ellei ikkunoiden ja parvekeovien pinta-alasuhde lattiapinta-alaan ole suuri. Asuinhuoneiden sijoittelulla ei ole väliä.
35 dB	Keskikorkea	Kevytrakenteisissa rakennuksissa ikkunoilta ja parvekeovilta vaaditaan normaalia korkeampaa ääneneristyskykyä. Asuinhuoneita voidaan sijoittaa melulähteen puolelle.
40 dB	Korkea	Ulkoseinärakenteilta vaaditaan hyvää ääneneristävyyttä ja ikkunoilta sekä ikkunaovilta vaaditaan erikoisratkaisuja. Asuinhuoneet suositellaan sijoitettavan suojan puolelle. Melulähteen puolelle voidaan sijoittaa ns. toisarvoisia tiloja.

4.2.4 Parvekkeiden äänitasoerovaatimukset ja sijoittaminen

Julkisivuun kohdistuvien melutasojen ja asetetun päiväajan ohjearvon 55 dB(A) perusteella on määritetty äänitasoerovaatimukset rakennusten parvekkeille eri linjausvaihtoehdoissa (kuva 6). Vaatimusten määrittämisessä on huomioitu, että seinäheijastus nostaa parvekkeen äänitasoa keskimäärin kolme desibeliä ja näin ollen parveke on tarpeen lasittaa, kun julkisivuun kohdistuva päiväajan keskiäänitaso ylittää 52 dB(A).



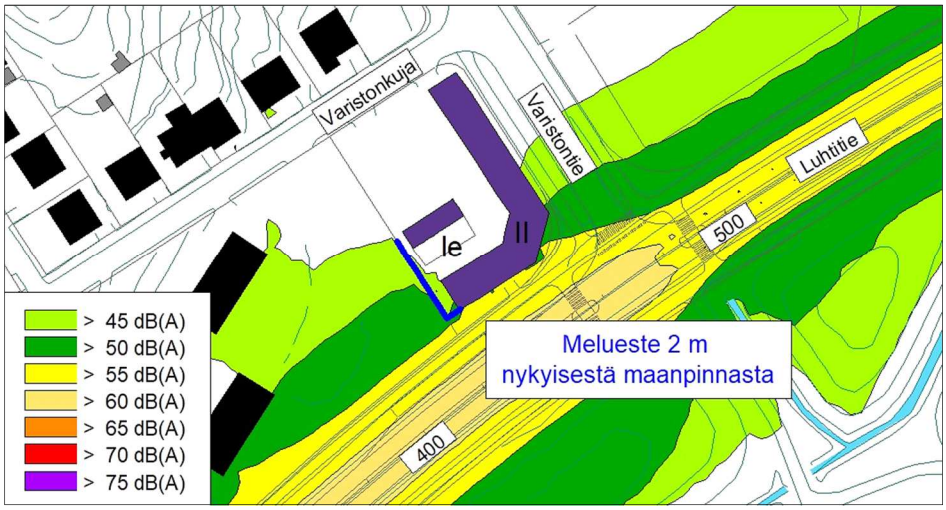
Kuva 6. Kaava-alueen rakennusten parvekkeiden äänitasoerovaatimukset eri linjausvaihtoehdoissa.

Parvekkeiden äänitasoerovaatimus on suurimmillaan Luhtitien vastaisilla lähimmillä julkisivuilla 4–5 dB(A). Parvekkeita voidaan sijoittaa vapaasti kaikkien rakennusten kaikille julkisivuille.

Raollisella 6–10 mm parvekelasituksella saavutetaan tavallisesti parhaimmillaan noin 8…10 dB äänitasoero. Äänitasoerovaatimuksen 10–15 dB saavuttaminen edellyttää tapauskohtaisen tarkastelun perusteella tavallisesti vähintään 10 mm lasitusta, lasiväleihin tiivistyslistoja ja mahdollisesti myös akustointimateriaalia parvekkeen kattoon. Lisäksi 10 dB:n ja sitä suuremmilla vaatimuksilla lasipinta-alan tulee olla mahdollisimman pieni suhteessa parvekkeen tilavuuteen.

4.3 Varistontie 2 kaava

Laskennassa huomioitu Varistontie 2 kaavan mukainen rakennusmassa suojaa suunniteltua le-aluetta niin, että päiväajan ohjearvo 55 dB(A) sillä saavutetaan. Yöajan ohjearvo kuitenkin ylittyy alueen länsireunassa. Yöajan ohjearvon 45 dB(A) saavuttamiseksi tulee osoittaa meluntorjuntaa tontin tai le-alueen rajalle. Kuvassa 7 on esitetty meluntorjuntavaihtoehto tontin rajalla, jolla yöajan ohjearvo saavutetaan (alitetaan).



Kuva 7. Varistontie 2 kaavan le-alueen meluntorjunta tontin rajalla yöajan ohjearvon saavuttamiseksi. Kuvassa on esitetty yöajan keskiäänitaso.

5 YHTEENVETO

Luhtitien yleissuunnitelma

Luhtitien nykyisen liikenteen aiheuttama melu ylittää päiväajan ohjearvon 55 dB(A) ja yöajan ohjearvon 50 dB(A) lähimpänä tietä sijaitsevilla nykyisten asuinrakennusten oleskelupihoilla. Luhtitien yleissuunnitelman alueella altistuu ohjearvon ylittävälle melutasolle päiväaikaan nykytilanteessa yhteensä 138 asukasta.

Luhtitien länsiosan sekä Vihdintien liikennemäärien kasvusta johtuen melutaso nousee ennustetilanteessa nykyisestä runsaan 2 dB Luhtitien länsipäässä Vihdintien ja Varistontien välillä. Luhtitien suunniteltu jatke puolestaan lisää melua nykyisestä Pellaksentien varren asuinrakennusten oleskelupihoilla. Luhtitien linjausvaihtoehto VEA sijoittuu lähemmäs Pellaksentien nykyisiä asuinrakennuksia ja sen johdosta osalla pihoista ylittyy ohjearvot. Linjausvaihtoehdossa VEC tien sijaitessa etäämmällä ovat melutasot pihoilla lähestulkoon ohjearvojen alle.

Luhtitien varteen Pellaksen asuinalueen kohdalle suunnitellut uudisrakennukset tuovat suojaa nykyiselle asutukselle. Luhtitien suunniteltu jatke nostaa kuitenkin päiväajan ohjearvon ylittävälle melulle altistuvien asukkaiden määrän linjausvaihtoehdossa VEA yhteensä 161 asukkaaseen ja linjausvaihtoehdossa VEC yhteensä 145 asukkaaseen, kun huomioidaan asemakaava-alueen uudet rakennusmassat.

Luhtitien aiheuttaman melun torjumiseksi nykyisten asuinrakennusten oleskelualueilla suunniteltiin tien varrelle meluntorjuntaa linjausvaihtoehdossa VEA yhteensä 660 m ja linjausvaihtoehdossa VEC yhteensä 480 m. Meluntorjunta suunniteltiin tilanteeseen, jossa suunnitellut uudet rakennusmassat ovat rakentuneet. Meluntorjunnan kokonaiskustannusarvio on linjausvaihtoehdossa VEA noin 977 000 € ja linjausvaihtoehdossa noin VEC 826 000 €. Suojattavaa asukasta kohden kustannus on näin ollen linjausvaihtoehdossa VEA noin 6 000 € ja linjausvaihtoehdossa VEC noin 5 700 €. Meluntorjunnan toteutuksen jälkeen Luhtitien liikenteen aiheuttaman melun vaikutusalueella olevien nykyisten asuinrakennusten ulko-oleskelualueilla alitetaan sekä päivä- että yöajan ohjearvot.

Luhtitien asemakaava

Linjausvaihtoehdossa VEA uusien asuinrakennusten ulko-oleskelualueilla alittuu sekä päiväajan ohjearvo 55 dB(A) että yöajan ohjearvo 45 dB(A) rakennusmassojen tuoman suojan ansiosta. Linjausvaihtoehdossa VEC alittuu ohjearvot uusien asuinrakennusten ulko-oleskelualueilla lukuun ottamatta aivan kaava-alueen itäreunassa sijaitsevaa yhtä pientaloa, jossa yöajan ohjearvo 45 dB(A) ylittyy vähäisesti.

Kaava-alueen kaikkien asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimus on 35 dB(A), joka määräytyy alueella yksinomaan lentoliikenteestä. Luhtitien lähimpien asuinrakennusten tien vastaisilla julkisivuilla huoneistojen tulisi ulottua läpi talon, koska valtioneuvoston päätöksen 993/1992 melutason ohjearvo päiväaikaan 55 dB(A) ylittyy julkisivulla. Parvekkeiden äänitasoerovaatimukset ovat suurimmillaan Luhtitien vastaisilla lähimmillä julkisivuilla 4–5 dB(A) ja parvekkeita voidaan sijoittaa vapaasti kaikkien rakennusten kaikille julkisivuille.

Varistontie 2 kaava

Kaavan mukainen rakennusmassa suojaa suunniteltua le-aluetta niin, että päiväajan ohjearvo 55 dB(A) sillä saavutetaan. Yöajan ohjearvo kuitenkin ylittyy alueen länsireunassa vähäisesti ja näin ollen on tarpeen osoittaa meluntorjuntaa tontin tai le-alueen rajalle.

6 KIRJALLISUUS

1. Nielsen H. L et al., Road traffic noise. Nordic prediction method. TemaNord 1996:525. Århus 1996. 74 s. + liitt. 36 s.

2. Ympäristöministeriö. Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992.

3. Ympäristöministeriö. Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä annetun ympäristöministeriön asetuksen 5 ja 6 §:n muuttamisesta. Voimaantulo 22.3.2019.

4. Vantaan kaupunki, rakennusvalvonta. Rakentamisohje. Rakennuksen ulkovaipan ääneneristysvaatimukset, 30.10.2007.

5. Vantaan kaupungin rakennusjärjestys (57 §), kaupunginvaltuuston 15.11.2010 hyväksymä, voimassa 1.1.2011 alkaen-

6. Airola Hannu, Melun- ja tärinäntorjunta maankäytön suunnittelussa, Elinkeino-. liikenne- ja ympäristökeskus, OPAS 02/2013.

7. Ympäristöministeriö, LIME-työryhmän mietintö, Liikennemelun huomioon ottaminen kaavoituksessa, Suomen ympäristö 493, Helsinki 2001.

8. Ympäristöministeriö, Sarkkinen Seppo, Ehdotus valtioneuvoston päätökseksi melutason ohjearvoista, muistio 26.10.1992.

9. Rakennusteollisuus RT ja Betonikeskus ry. Asuinrakennusten äänitekniikan täydentävä suunnitteluohje. 2009.

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVLnyky / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 2000 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 4030 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 4030 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5280 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 9400 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 10540 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 10150 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 2940 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7100 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 25860 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 27500 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 950 / 10 % / 5 % / 40 km/h

Liite 1A

N
W E
S

- > 45 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 75 dB(A)

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien nykyinen linjaus, nykyiset rakennukset ja nykyinen liikenne.
Tieliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 2

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

Mittakaava 1:5000 (A3)

= Olemassa oleva asuinrakennus
= Olemassa oleva muu rakennus
= Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVLnyky / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 2000 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 4030 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 4030 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5280 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 9400 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 10540 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 10150 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 2940 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7100 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 25860 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 27500 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 950 / 10 % / 5 % / 40 km/h

Liite 1B

N W E S

- > 45 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 75 dB(A)

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien nykyinen linjaus, nykyiset rakennukset ja nykyinen liikenne.
Tieliikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 2

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

Mittakaava 1:5000 (A3)

- = Olemassa oleva asuinrakennus
- = Olemassa oleva muu rakennus
- = Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h

LUHTITIEN ASEMAKAAVA 141100

Liite 2.1A

N W E S

- > 45 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 75 dB(A)

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien linjaus VEA, nykyiset rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Tieliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 2

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

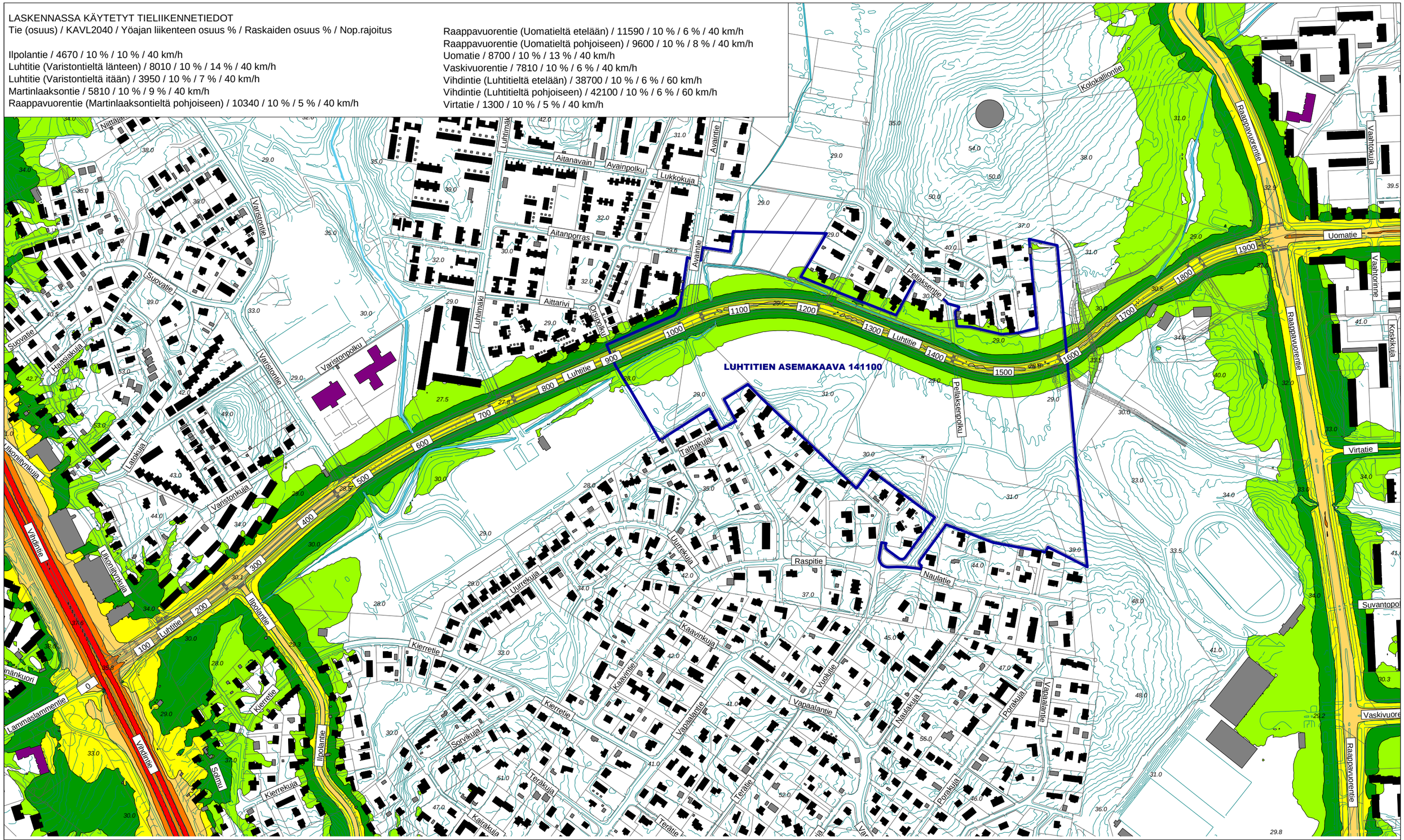
Mittakaava 1:5000 (A3)

= Olemassa oleva asuinrakennus
= Olemassa oleva muu rakennus
= Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h



Liite 2.1B

N
W E
S

> 45 dB(A)	
> 50 dB(A)	
> 55 dB(A)	
> 60 dB(A)	
> 65 dB(A)	
> 70 dB(A)	
> 75 dB(A)	

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien linjaus VEA, nykyiset rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Tieliikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 2

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

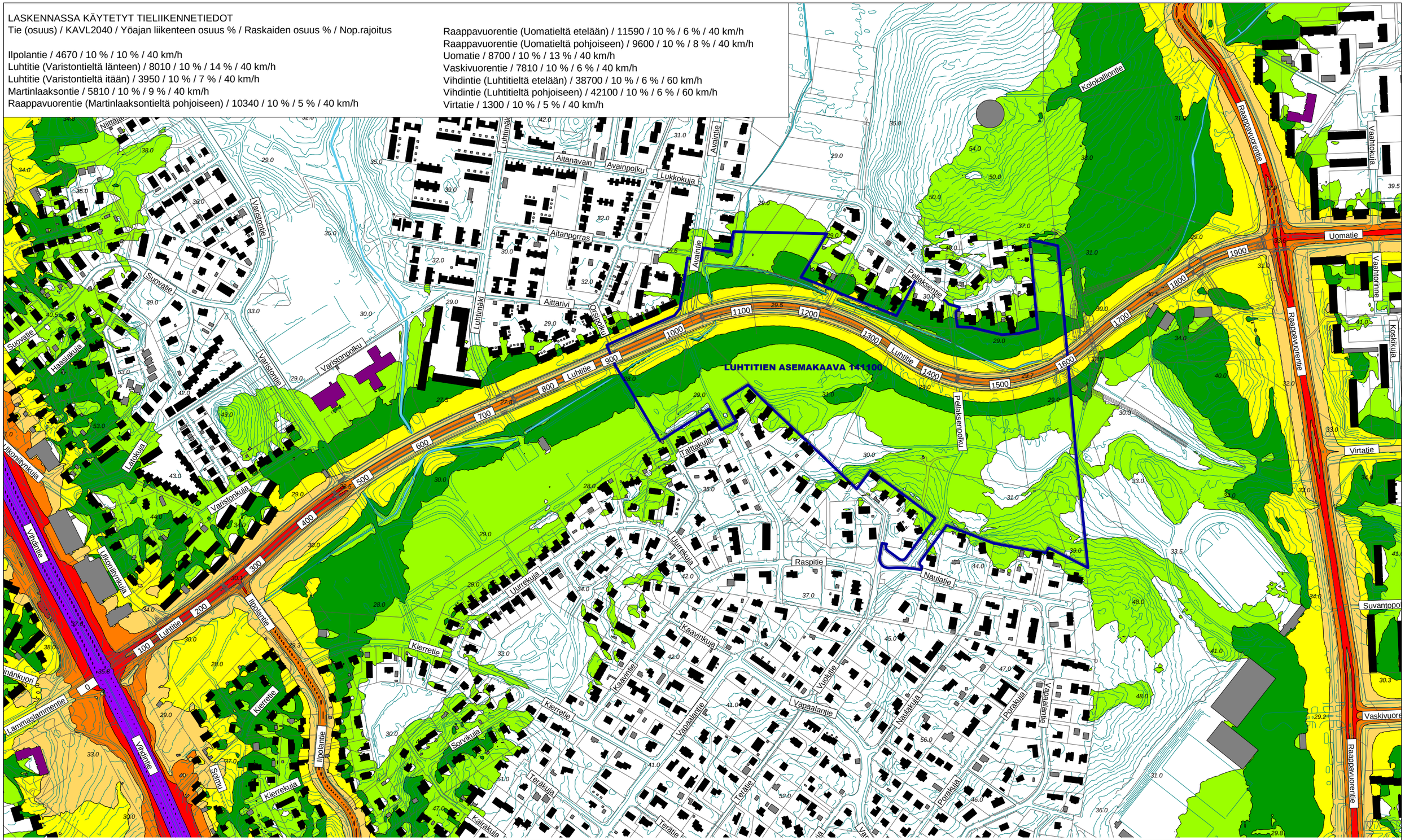
Mittakaava 1:5000 (A3)

= Olemassa oleva asuinrakennus
= Olemassa oleva muu rakennus
= Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

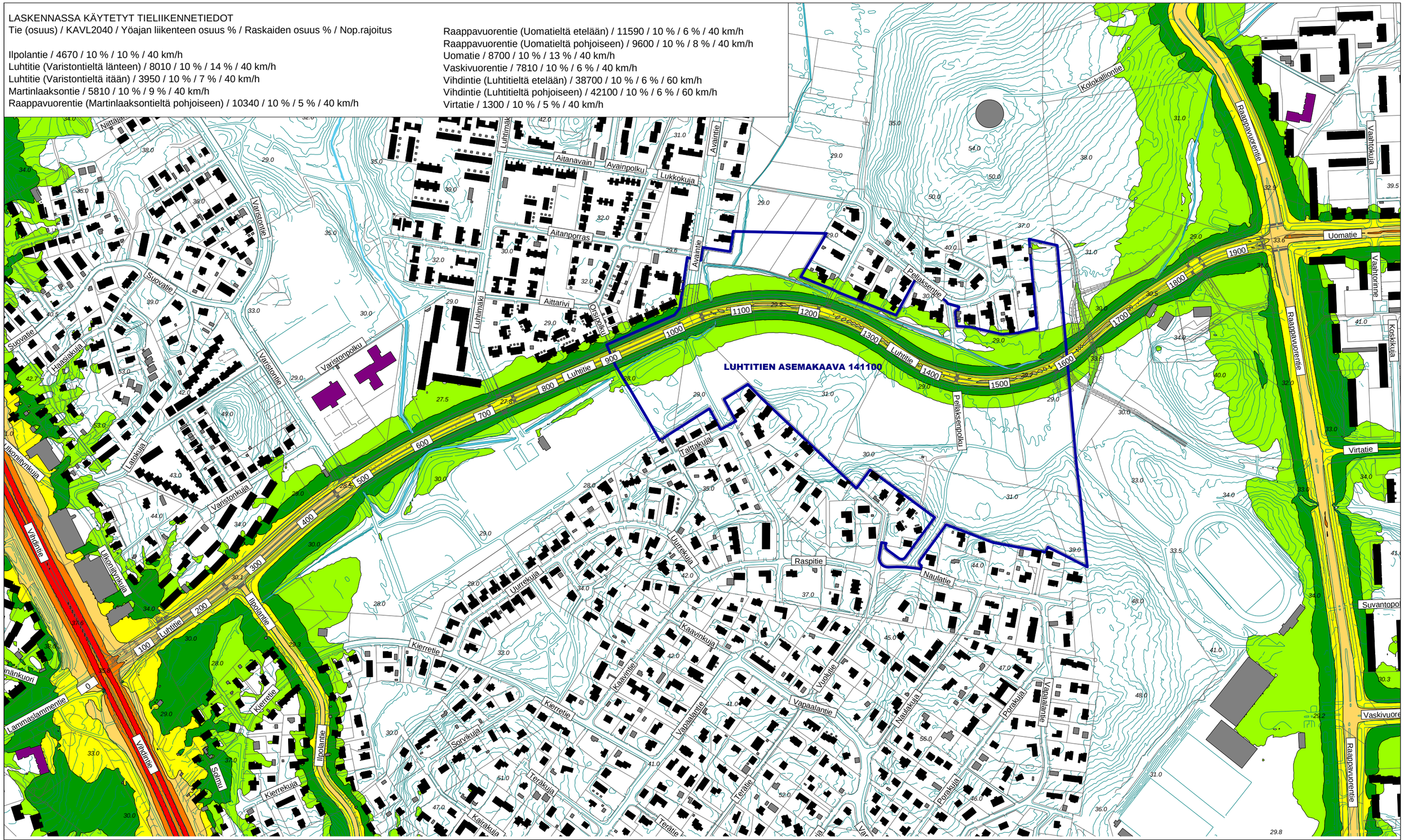
Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h



Liite 2.2A	> 45 dB(A) > 50 dB(A) > 55 dB(A) > 60 dB(A) > 65 dB(A) > 70 dB(A) > 75 dB(A)	Vantaa Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa. Luhtitien linjaus VEC, nykyiset rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne. Tieliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22.	1.8.2019 PROMETHOR	LASKENTA-ASETUKSET Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m Melutason laskentaetäisyys: 1000 m Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta Heijastusten lukumäärä: 2 Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25 Korkeusjärjestelmä: N2000	Mittakaava 1:5000 (A3) = Olemassa oleva asuinrakennus = Olemassa oleva muu rakennus = Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h



Liite 2.2B

N
W E
S

- > 45 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 75 dB(A)

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien linjaus VEC, nykyiset rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Tieliikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 2

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

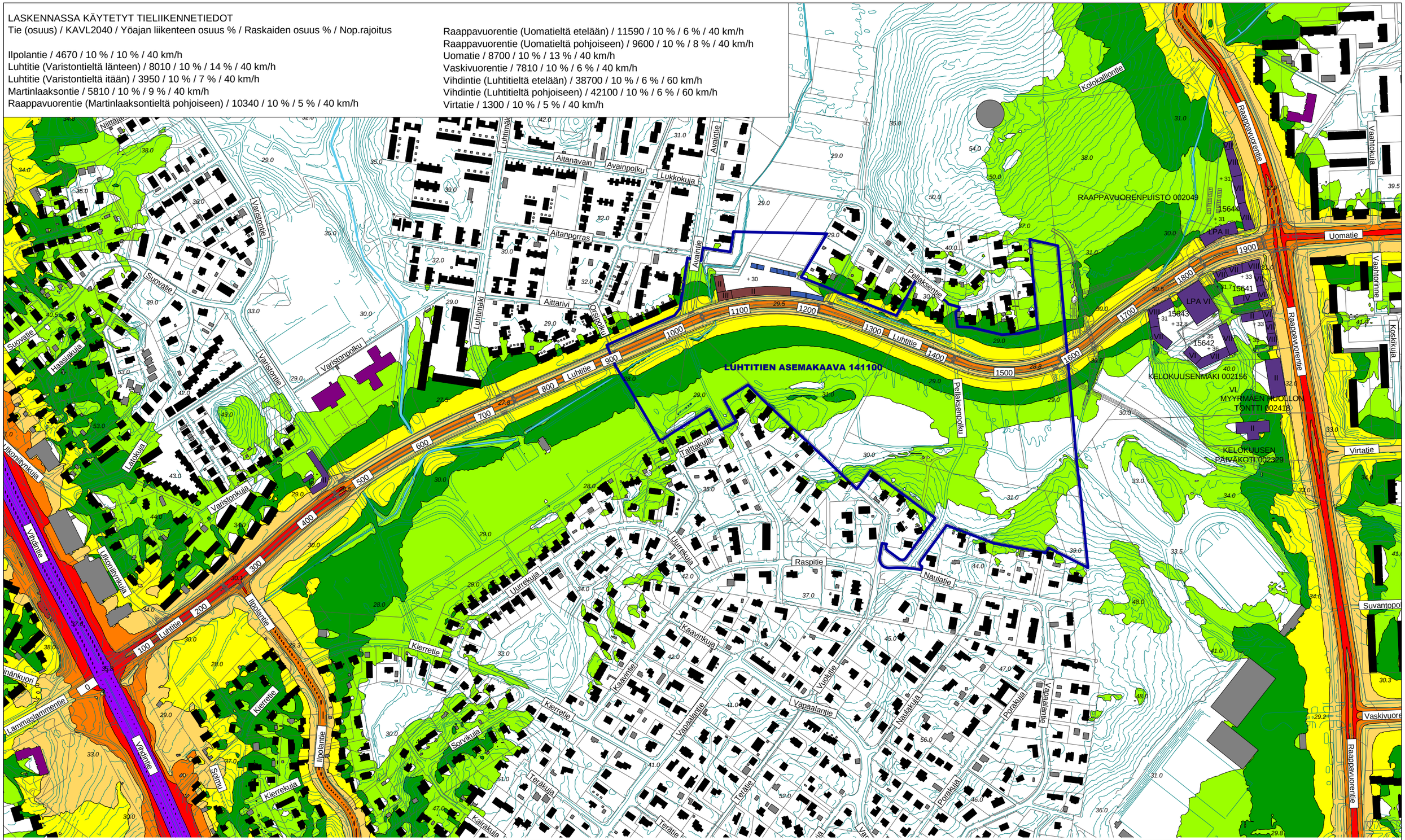
Mittakaava 1:5000 (A3)

= Olemassa oleva asuinrakennus
= Olemassa oleva muu rakennus
= Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

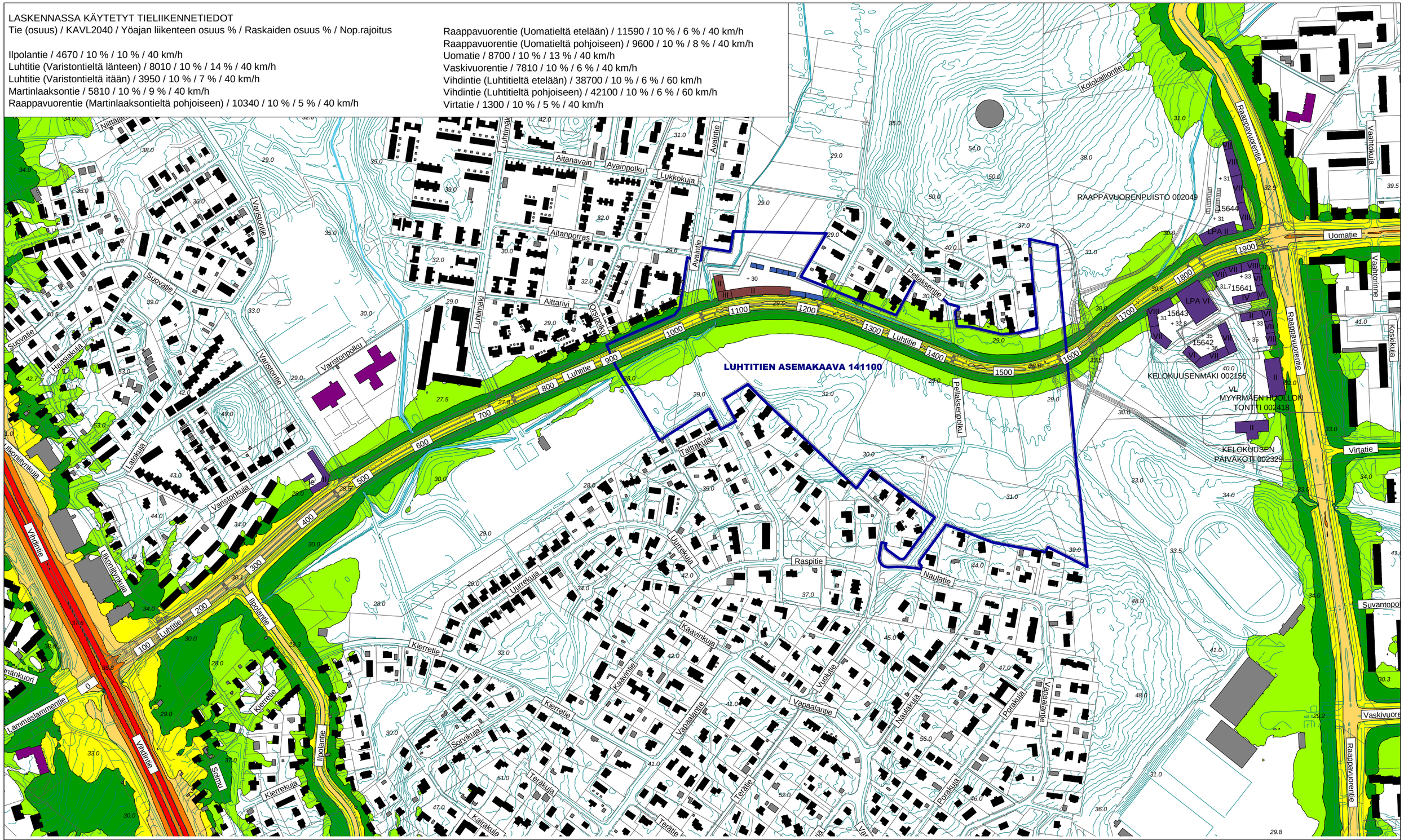
Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h



Liite 3.1A	> 45 dB(A) > 50 dB(A) > 55 dB(A) > 60 dB(A) > 65 dB(A) > 70 dB(A) > 75 dB(A)	Vantaa Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa. Luhtitien linjaus VEA, suunnitellut rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne. Tieliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22. PROMETHOR	1.8.2019	LASKENTA-ASETUKSET Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m Melutason laskentaetäisyys: 1000 m Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta Heijastusten lukumäärä: 2 Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25 Korkeusjärjestelmä: N2000	Mittakaava 1:5000 (A3) = Olemassa oleva asuinrakennus = Olemassa oleva muu rakennus = Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi = Suunniteltu asuinrakennus = Suunniteltu pysäköintirakennus = Asemakaavan mukainen rakennusmassa

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h



Liite 3.1B

N
W E
S

> 45 dB(A)
> 50 dB(A)
> 55 dB(A)
> 60 dB(A)
> 65 dB(A)
> 70 dB(A)
> 75 dB(A)

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien linjaus VEA, suunnitellut rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Tieliikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 2

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

Mittakaava 1:5000 (A3)

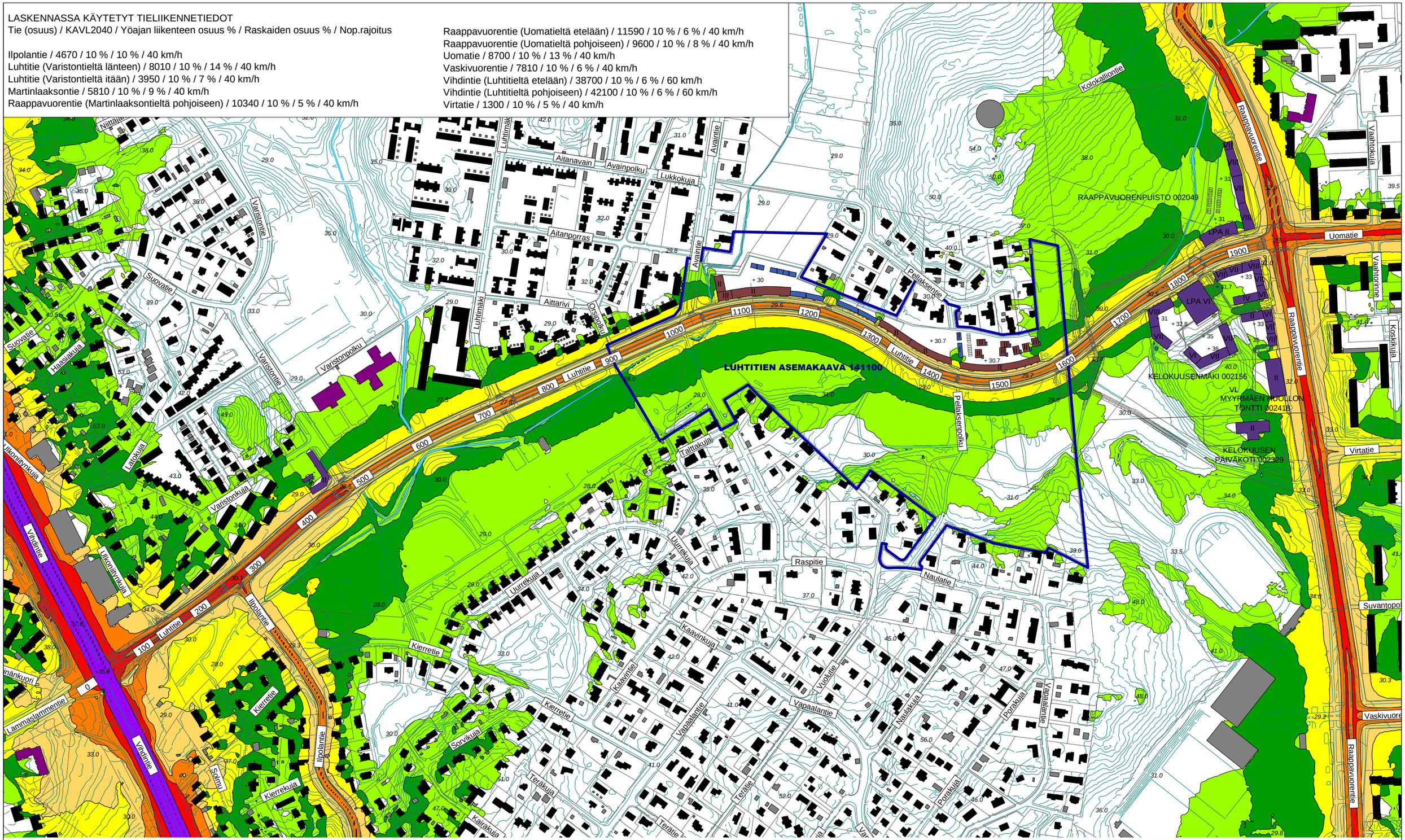
= Olemassa oleva asuinrakennus
= Olemassa oleva muu rakennus
= Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

= Suunniteltu asuinrakennus
= Suunniteltu pysäköintirakennus
= Asemakaavan mukainen rakennusmassa

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

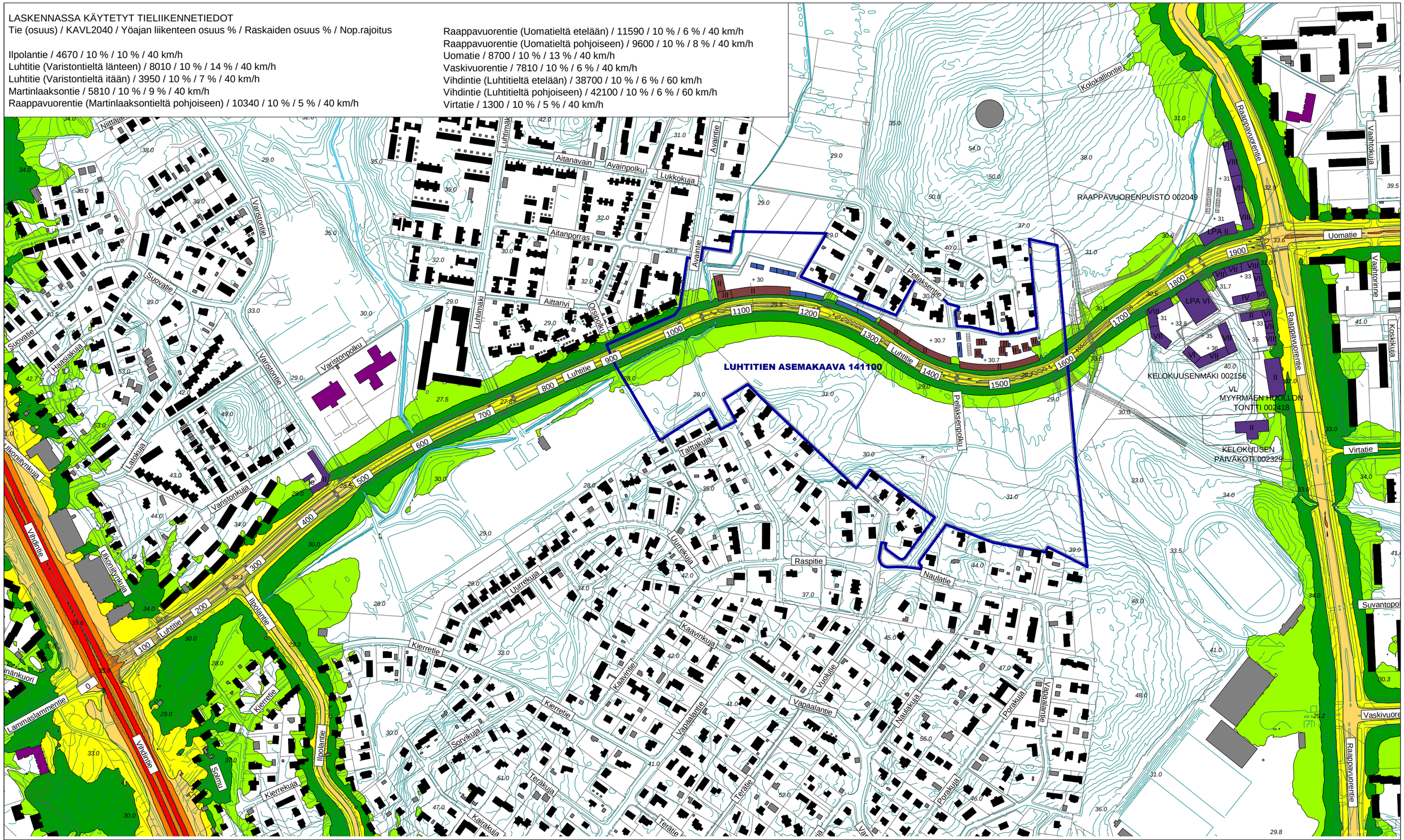
Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h



Liite 3.2A	> 45 dB(A) > 50 dB(A) > 55 dB(A) > 60 dB(A) > 65 dB(A) > 70 dB(A) > 75 dB(A)	Vantaa Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa. Luhtitien linjaus VEC, suunnitellut rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne. Tieliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22.	1.8.2019 PROMETHOR	LASKENTA-ASETUKSET Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m Melutason laskentaetäisyys: 1000 m Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta Heijastusten lukumäärä: 2 Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25 Korkeusjärjestelmä: N2000	Mittakaava 1:5000 (A3) = Olemassa oleva asuinrakennus = Olemassa oleva muu rakennus = Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi = Suunniteltu asuinrakennus = Suunniteltu pysäköintirakennus = Asemakaavan mukainen rakennusmassa

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h



Liite 3.2B

N
W E
S

- > 45 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 75 dB(A)

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien linjaus VEC, suunnitellut rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Tieliikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 2

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

Mittakaava 1:5000 (A3)

- = Olemassa oleva asuinrakennus
- = Olemassa oleva muu rakennus
- = Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

- = Suunniteltu asuinrakennus
- = Suunniteltu pysäköintirakennus
- = Asemakaavan mukainen rakennusmassa

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h

Melueste tsv+2,0 m
(1,9-2,1 m maanpinnasta)

Melueste tsv+1,4 m
(2,0-2,6 m maanpinnasta)

Melueste tsv+2,0 m
(1,9-2,0 m maanpinnasta)

Melueste tsv+3,0 m
(2,7-3,3 m maanpinnasta)
Esteessä 2 m leveä kulkuaukko
paalun 300 kohdalla

Melueste tsv+4,2 m
(3,1-4,4 m maanpinnasta)
Esteessä 2 m leveä kulkuaukko
paalun 200 kohdalla

Meluesteiden korkeudet on esitetty suunnitellun Luhtitien linjauksen tien tasausviivasta (tsv). Sulkeissa esitetty korkeus on esteen korkeus nykyisestä maanpinnantasosta.

LUHTITIEN ASEMAKAAVA 141100

RAAPPAVUORENPUISTO 002049
KELOKUUSENMÄKI 002156
VL MYYRMÄEN HUOLLON TONTTI 002418
KELOKUUSEN PÄIVÄKOTI 002329

Liite 4.1A

N W E S

> 45 dB(A)	
> 50 dB(A)	
> 55 dB(A)	
> 60 dB(A)	
> 65 dB(A)	
> 70 dB(A)	
> 75 dB(A)	

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien linjaus VEA, suunnitellut rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Meluntorjunta Luhtitien yleissuunnitelman alueella nykyisten asuinrakennusten suojaamiseksi.
Tieliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 2

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

Mittakaava 1:5000 (A3)

= Olemassa oleva asuinrakennus
= Olemassa oleva muu rakennus
= Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

= Suunniteltu asuinrakennus
= Suunniteltu pysäköintirakennus
= Asemakaavan mukainen rakennusmassa

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h

Melueste tsv+3,0 m
(2,7-3,3 m maanpinnasta)
Esteessä 2 m leveä kulkuaukko
paalun 300 kohdalla

Melueste tsv+4,2 m
(3,1-4,4 m maanpinnasta)
Esteessä 2 m leveä kulkuaukko
paalun 200 kohdalla

Melueste tsv+2,0 m
(1,9-2,0 m maanpinnasta)

Melueste tsv+2,0 m
(1,9-2,1 m maanpinnasta)

Melueste tsv+1,4 m
(2,0-2,6 m maanpinnasta)

Meluesteiden korkeudet on esitetty suunnitellun Luhtitien linjauksen tien tasausviivasta (tsv). Sulkeissa esitetty korkeus on esteen korkeus nykyisestä maanpinnantasosta.

LUHTITIEN ASEMAKAAVA 141100

RAAPPAVUORENPUISTO 002049
KELOKUUSENMÄKI 002156
VL
MYYRMÄEN HUOLLON TONTTI 002418
KELOKUUSEN PÄIVÄKOTI 002329

Liite 4.1B

N
W E
S

- > 45 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 75 dB(A)

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien linjaus VEA, suunnitellut rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Meluntorjunta Luhtitien yleissuunnitelman alueella nykyisten asuinrakennusten suojaamiseksi.
Tieliikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 2

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

Mittakaava 1:5000 (A3)

- = Olemassa oleva asuinrakennus
- = Olemassa oleva muu rakennus
- = Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

- = Suunniteltu asuinrakennus
- = Suunniteltu pysäköintirakennus
- = Asemakaavan mukainen rakennusmassa

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h

Melueste tsv+2,0 m
(1,9-2,1 m maanpinnasta)

Melueste tsv+2,0 m
(1,9-2,0 m maanpinnasta)

Melueste tsv+3,0 m
(2,7-3,3 m maanpinnasta)
Esteessä 2 m leveä kulkuaukko
paalun 300 kohdalla

Melueste tsv+4,2 m
(3,1-4,4 m maanpinnasta)
Esteessä 2 m leveä kulkuaukko
paalun 200 kohdalla

Meluesteiden korkeudet on esitetty suunnitellun Luhtitien linjauksen tien tasausviivasta (tsv). Sulkeissa esitetty korkeus on esteen korkeus nykyisestä maanpinnantasosta.

LUHTITIEN ASEMAKAAVA 141100

RAAPPAVUORENPUISTO 002049

KELOKUUSENMÄKI 002156

VL MYYRMÄEN HUOLLON TONTTI 002418

KELOKUUSEN PÄIVÄKOTI 002329

Liite 4.2A

N W E S

	> 45 dB(A)
	> 50 dB(A)
	> 55 dB(A)
	> 60 dB(A)
	> 65 dB(A)
	> 70 dB(A)
	> 75 dB(A)

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien linjaus VEC, suunnitellut rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Meluntorjunta Luhtitien yleissuunnitelman alueella nykyisten asuinrakennusten suojaamiseksi.
Tieliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 2

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

Mittakaava 1:5000 (A3)

= Olemassa oleva asuinrakennus
= Olemassa oleva muu rakennus
= Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

= Suunniteltu asuinrakennus
= Suunniteltu pysäköintirakennus
= Asemakaavan mukainen rakennusmassa

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h

Melueste tsv+2,0 m
(1,9-2,1 m maanpinnasta)

Melueste tsv+2,0 m
(1,9-2,0 m maanpinnasta)

Melueste tsv+3,0 m
(2,7-3,3 m maanpinnasta)
Esteessä 2 m leveä kulkuaukko
paalun 300 kohdalla

Melueste tsv+4,2 m
(3,1-4,4 m maanpinnasta)
Esteessä 2 m leveä kulkuaukko
paalun 200 kohdalla

Meluesteiden korkeudet on esitetty suunnitellun Luhtitien linjauksen tien tasausviivasta (tsv). Sulkeissa esitetty korkeus on esteen korkeus nykyisestä maanpinnantasosta.

LUHTITIEN ASEMAKAAVA 141100

RAAPPAVUORENPUISTO 002049
KELOKUUSENMÄKI 002156
VL
MYYRMÄEN HUOLLON TONTTI 002418
KELOKUUSEN PÄIVÄKOTI 002329

Liite 4.2B

> 45 dB(A)	
> 50 dB(A)	
> 55 dB(A)	
> 60 dB(A)	
> 65 dB(A)	
> 70 dB(A)	
> 75 dB(A)	

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien linjaus VEC, suunnitellut rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Meluntorjunta Luhtitien yleissuunnitelman alueella nykyisten asuinrakennusten suojaamiseksi.
Tieliikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 2

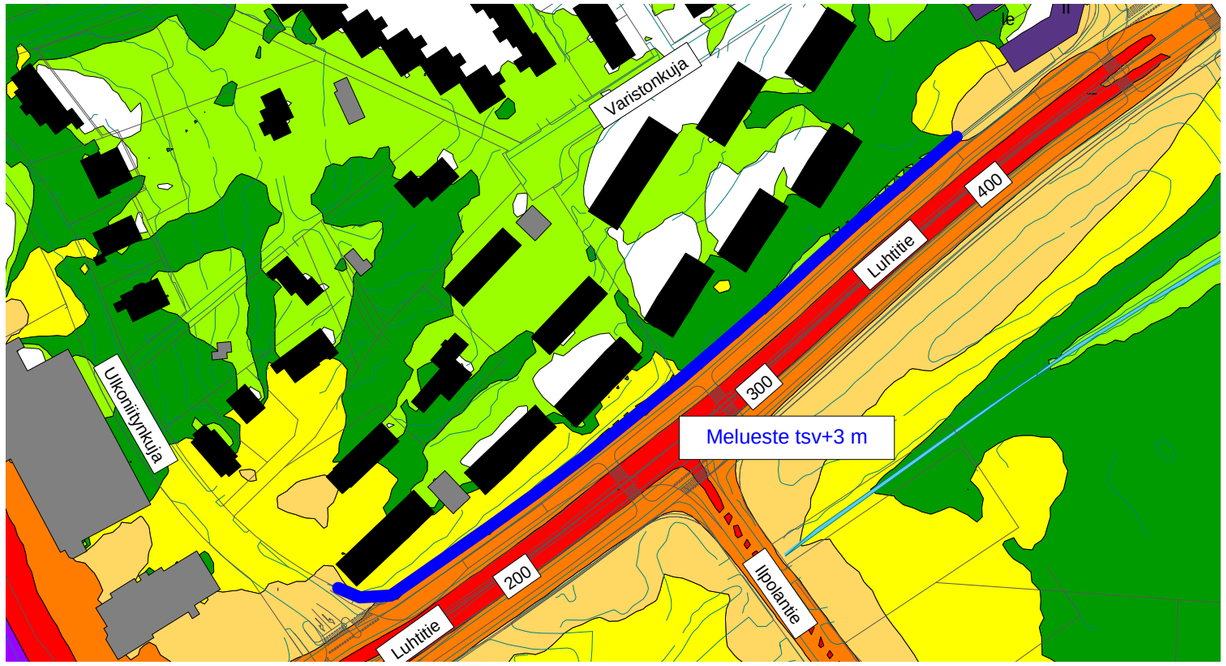
Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

Mittakaava 1:5000 (A3)

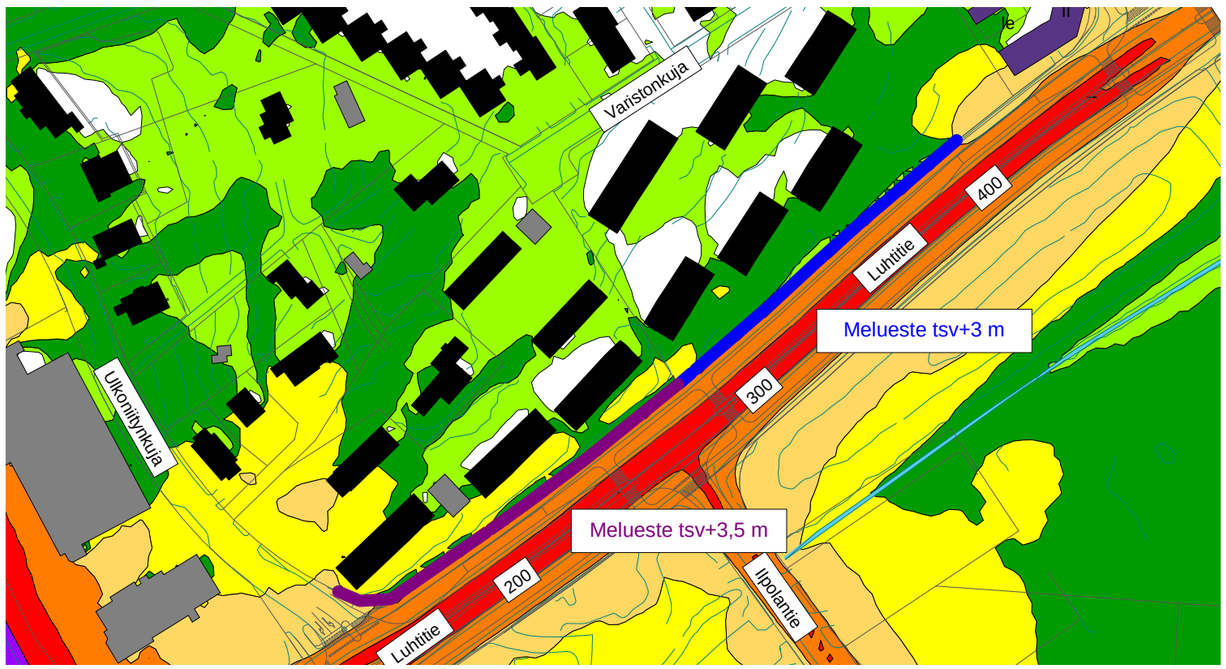
= Olemassa oleva asuinrakennus
= Olemassa oleva muu rakennus
= Olemassa oleva koulu-, päiväkoti- tai vanhainkotirakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

= Suunniteltu asuinrakennus
= Suunniteltu pysäköintirakennus
= Asemakaavan mukainen rakennusmassa



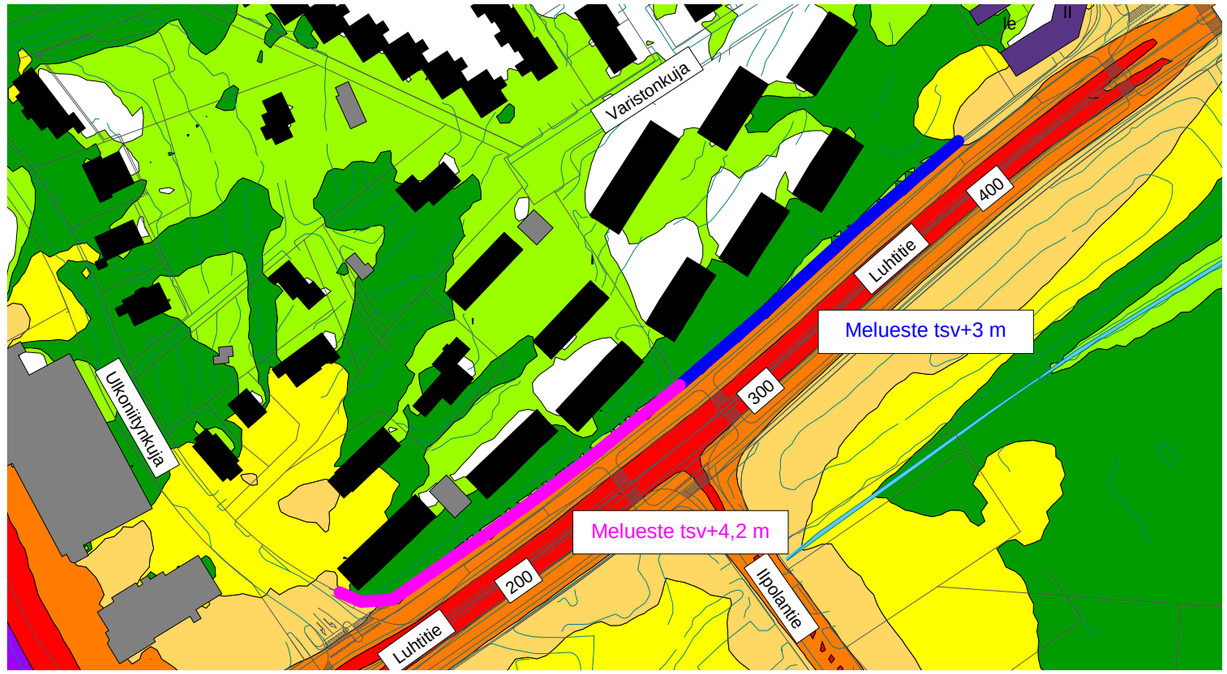
Meluesteen korkeus sama koko matkan, esteessä ei kulkuaukkoja tai ne on toteutettu ovina tai limitettyinä.



Melueste korkeampi Ulkoniitynkujan rakennusten kohdalla, esteessä 2 m leveät kulkuaukot.

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h



Melueste korkeampi Ulkoniitynkujan rakennusten kohdalla, esteessä ei kulkuaukkoja tai ne on toteutettu ovina tai limitettyinä.

Meluesteiden korkeudet on esitetty suunnitellun Luhtitien linjauksen tien tasausviivasta (tsv).

Esteiden sijainnit sekä mahdollisten kulkuaukkojen sijainnit ovat samat kuin liitteissä 4.1 ja 4.2 esitettyjen esteiden.

Melukartoilla on esitetty tieliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22.

Liite 4.3

N W E S

> 45 dB(A)
> 50 dB(A)
> 55 dB(A)
> 60 dB(A)
> 65 dB(A)
> 70 dB(A)
> 75 dB(A)

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien linjaus VEA, suunnitellut rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Meluntorjunnan suunnitteluvaiheen meluestevaihtoehtoja Ulkoniitynkujan ja Varistonkujan kohdan nykyisten asuinrakennusten oleskelualueiden suojaamiseksi.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Laskentaruudukon koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 2

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

Mittakaava 1:2000 (A3)

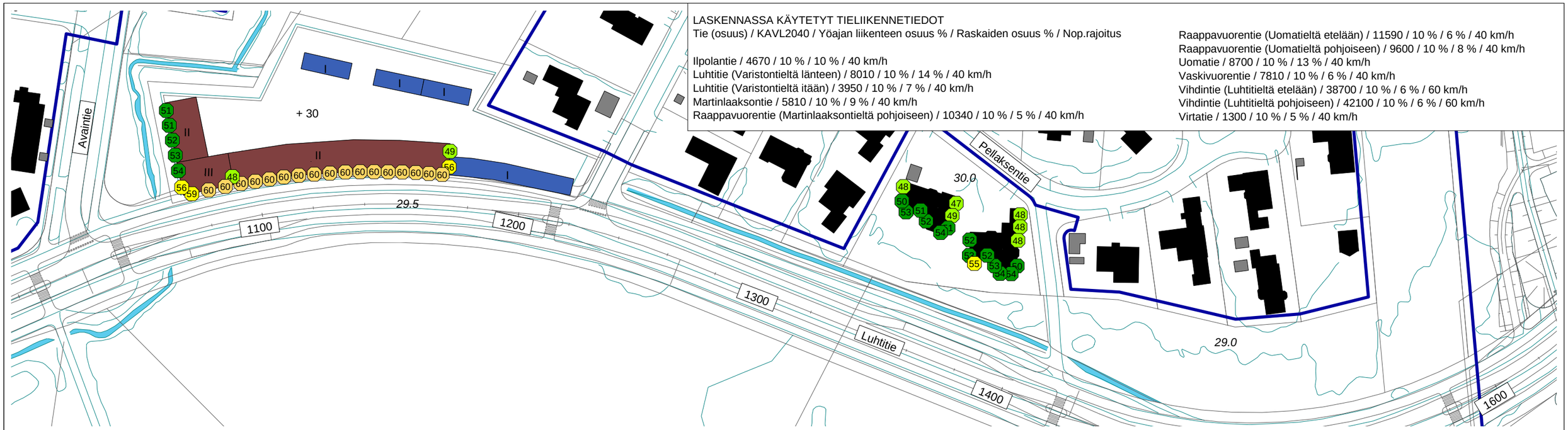
= Olemassa oleva asuinrakennus
= Olemassa oleva muu rakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

= Asemakaavan mukainen rakennusmassa

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h



Rakennusten julkisivuun kohdistuva suurin päiväajan keskiäänitaso LAeq,7–22.



Rakennusten julkisivuun kohdistuva suurin yöajan keskiäänitaso LAeq,22–7.

Liite 5.1

N
W E
S

> 45 dB(A)
> 50 dB(A)
> 55 dB(A)
> 60 dB(A)
> 65 dB(A)
> 70 dB(A)
> 75 dB(A)

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien linjaus VEA, suunnitellut rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Kaava-alueen rakennusten julkisivuun kohdistuva suurin päivä- ja yöajan keskiäänitaso.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: kerroksittain, kerroskorkeus 3 m
Heijastusten lukumäärä: 2

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

Mittakaava 1:1500 (A3)

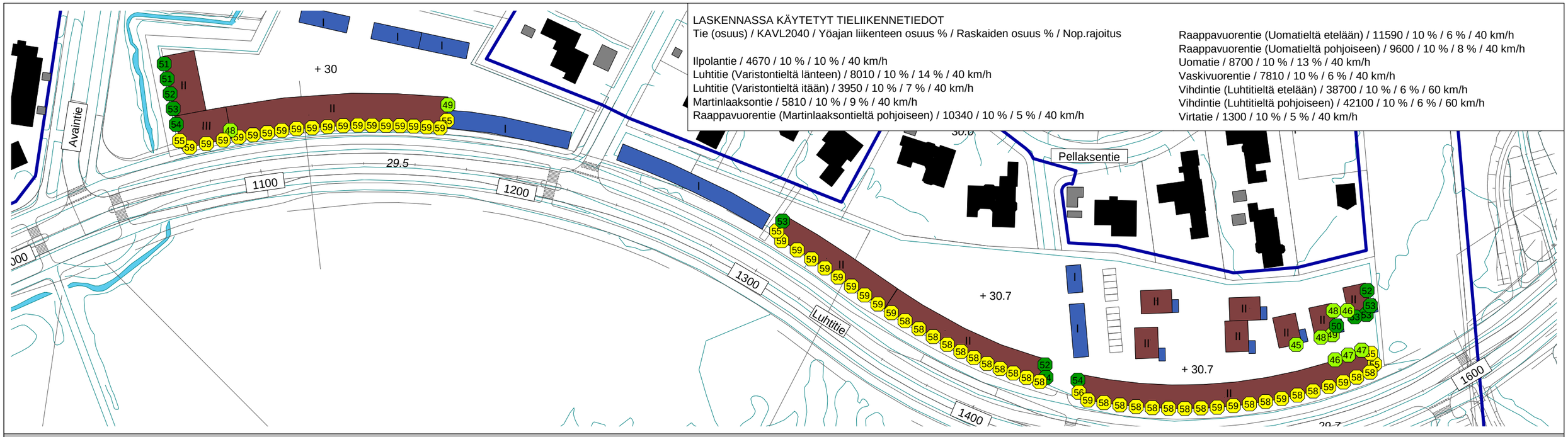
= Olemassa oleva asuinrakennus
= Olemassa oleva muu rakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

= Suunniteltu asuinrakennus
= Suunniteltu pysäköintirakennus

LASKENNASSA KÄYTETYT TIELIIKENNETIEDOT
Tie (osuus) / KAVL2040 / Yöajan liikenteen osuus % / Raskaiden osuus % / Nop.rajoitus

Ilpolantie / 4670 / 10 % / 10 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä länteen) / 8010 / 10 % / 14 % / 40 km/h
Luhtitie (Varistontieltä itään) / 3950 / 10 % / 7 % / 40 km/h
Martinlaaksontie / 5810 / 10 % / 9 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Martinlaaksontieltä pohjoiseen) / 10340 / 10 % / 5 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä etelään) / 11590 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Raappavuorentie (Uomatieltä pohjoiseen) / 9600 / 10 % / 8 % / 40 km/h
Uomatie / 8700 / 10 % / 13 % / 40 km/h
Vaskivuorentie / 7810 / 10 % / 6 % / 40 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä etelään) / 38700 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Vihdintie (Luhtitieltä pohjoiseen) / 42100 / 10 % / 6 % / 60 km/h
Virtatie / 1300 / 10 % / 5 % / 40 km/h



Rakennusten julkisivuun kohdistuva suurin päiväajan keskiäänitaso LAeq,7–22.



Rakennusten julkisivuun kohdistuva suurin yöajan keskiäänitaso LAeq,22–7.

Liite 5.2

N
W E
S

> 45 dB(A)
> 50 dB(A)
> 55 dB(A)
> 60 dB(A)
> 65 dB(A)
> 70 dB(A)
> 75 dB(A)

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Luhtitien linjaus VEC, suunnitellut rakennukset ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Kaava-alueen rakennusten julkisivuun kohdistuva suurin päivä- ja yöajan keskiäänitaso.

PROMETHOR

LASKENTA-ASETUKSET
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: kerroksittain, kerroskorkeus 3 m
Heijastusten lukumäärä: 2

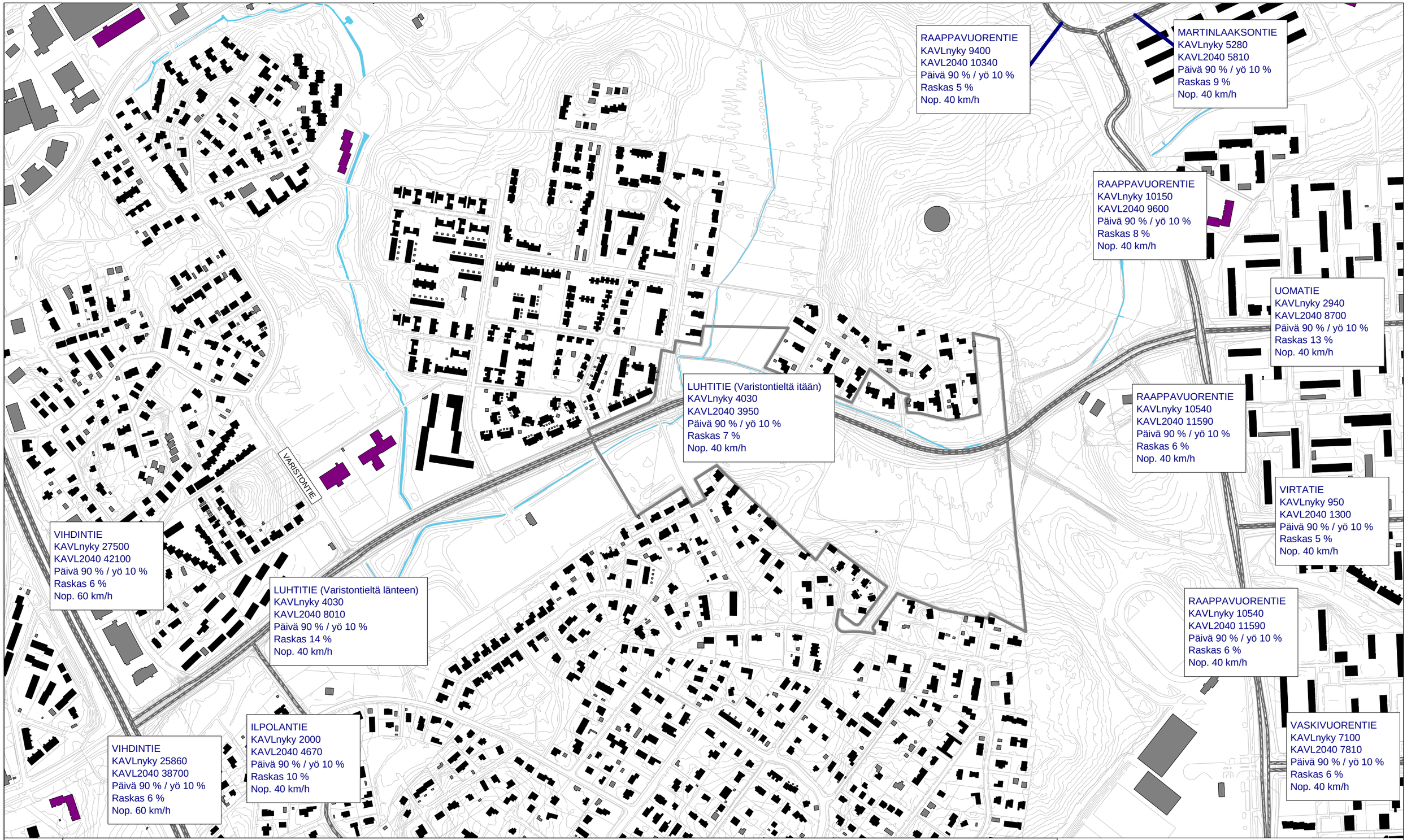
Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

Mittakaava 1:1500 (A3)

= Olemassa oleva asuinrakennus
= Olemassa oleva muu rakennus

Lähteet: MML maastotietokanta ja Vantaan kaupunkikartta kartta.vantaa.fi

= Suunniteltu asuinrakennus
= Suunniteltu pysäköintirakennus



Liite 6

Vantaa

1.8.2019

Luhtitien yleissuunnitelma ja Luhtitien asemakaava nro 141100, Vantaa.
Laskennoissa käytetyt liikennetiedot.

N W E S

Mittakaava 1:5500 (A3)

TIELIIKENNETIEDOT
Tien nimi
Keskimääräinen arkivuorokausiliikenne = KAVLnyky tai KAVL2040 _
Liikenteen osuus päivällä ja yöllä = Päivä _ % / yö _ %
Raskaan liikenteen osuus = Raskas %
Nopeusrajoitus = Nop. _ km/h

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä: N2000

PROMETHOR

23 § Asemakaavan muutos 002073 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 41 Viinikkala / Turvalaaksonkuja

KA/1794/10.02.04.00/2009
TLA/JOR/JKÖ/MKU/NJ

Kauan rakentamattomana ollut toimistorakennusten korttelialue sekä autopaikkojen korttelialueet muutetaan rakennusoikeudeltaan 40 000 k-m^2:n teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Katriinantien reunaan muodostetaan rakennusoikeudeltaan 2 000 k-m^2:n liike- ja toimistorakennusten korttelialue. Osa Turvalaaksonkujaa siirretään Kehä III:n reunaan ja kadun sekä urheilu- ja virkistyspalveluiden välisiä rajoja tarkistetaan. Kaavamuutosalueen rakennusoikeuden kokonaismäärä vähenee 13 280 k-m^2.

Asemakaavamuutos koskee korttelia 41100, osaa korttelista 41101, urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta sekä katualuetta, kaupunginosassa 41 Viinikkala.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa korttelia 41100, osaa korttelista 41101, urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta sekä katualuetta, kaupunginosassa 41 Viinikkala.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee korttelia 41100 ja osaa korttelista 41101.

Alue sijaitsee Viinikkalan kaupunginosassa Kehä III:n ja Katriinantien liittymän koillispuolella Turvalaaksonkujan alueella.

Kaavan hakija
Suomen Pankki Oy sekä sen omistama Turvalaakson Parkki Oy.

Maanomistus
Kumoutuvan asemakaavan autopaikkojen korttelialueet (LPA) omistaa Suomen Pankin omistama Turvalaakson Parkki Oy. Kumoutuvan asemakaavan toimistorakennusten korttelialueiden (KT) omistus on siirtynyt Suomen Pankilta Aberdeen European Balanced Property Fund Sicav-Fis:lle.
Kumoutuvan asemakaavan osat Turvalaaksonkujan ja Suokalliontien katualueista sekä Vasamagolf-nimisestä urheilu- ja virkistyspalveluiden alueesta (VU) omistaa Vantaan kaupunki.

Kaavan valmisteluun osallistuneet
Kaupunki on laatinut asemakaavamuutosehdotuksen. Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen valmisteluun ovat osallistuneet Suomen Pankki Oy sekä Aberdeen European Balanced Property Fund Sicav-Fis sekä heidän konsulttinsa Varte Oy, Arkkitehtuuritoimisto Ark Lab Oy, Pöyry Finland Oy, WSP Finland, Vireo Oy sekä Sipti Infra Oy.

Yleiskaava
Kaavamuutoksen alue on kaupunginvaltuustossa 17.12.2007 hyväksytyssä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa työvoimavaltaisia ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimisto-, tuotanto- ja palvelutyöpaikkoja varten varattua työpaikka-aluetta (TP), joka sijaitsee L_{DEN} yli 60 dB lentomeluvyöhykkeellä 1 (m1). Kaavamuutosalueelle on Kehä III:a vasten osoitettu voimansiirtolinjat 110 kV + 400 kV (Z1/4) ja Katriinantietä vasten 400 kV (Z4).

Asemakaavan muutos

Suomen Pankki ja sen omistama Turvalaakson Parkki Oy ovat hakeneet Turvalaaksonkujan ja Turvalaaksonkaaren alueen toimistokorttelin ja pysäköintialueiden muuttamista teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT) ja sen laajentamista Kehä III:n suuntaan. Toimistorakennuksille vuonna 2000 asemakaavoitetun alueen toteuttamiselle ei ole ollut kysyntää ja alue on jäänyt rakentamattomaksi. Katriinantien viereinen autopaikkojen korttelialue muutetaan liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (K), jolla ei kuitenkaan sallita päivittäistavarakaupan tiloja. Turvalaaksonkuja siirretään Kehä III:n reunaan ja katualuetta on hieman laajennettava Suokalliontien itäpuoleiselle urheilu- ja virkistyspalvelujen alueelle. Suokalliontien ja nykyisen Turvalaaksonkujan kiertoliittymä poistuu ja siltä vapautuva alue liitetään osaksi urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta (VU). Kaavamuutosalueen kortteleita halkovat lukuisat sähkölinjat leveine vaara-alueineen rajoittavat rakennuksille sekä isoille puille ja istutuksille soveltuvien alueiden sijoittumista ja kokoa. Vantaan tavoitteena on vahvistaa kaupungin elinvoimaa edistämällä elinkeinoelämän kehittämistä.

Turvalaaksonkujan siirrosta johtuen tonttien rajat muuttuvat, joten asemakaavamuutoksen yhteydessä laaditaan myös tonttijako ja tonttijaon muutos. Kortteliin 41100 muodostetaan tontti nro 2 ja kortteliin 41101 tontti nro 19. Tontin osaksi muuttuvalla Turvalaaksonkujan nykyisen katualueen osalla sijaitsee kunnallistekniikan maanalaisia verkostoja, joita on siirrettävä. Niihin liittyvistä kustannuksista vastaa asemakaavamuutoksen hakija.

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 9,28 ha, josta korttelialueita on noin 8,06 ha. Kumoutuvan asemakaavan toimistokortteleiden nykyinen kokonaisrakennusoikeuden määrä on yhteensä 55 280 k-m^2. Kaavamuutoksen myötä koko kaavamuutosalueen kokonaisrakennusoikeuden määrä vähenee 13 280 k-m^2 ja uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 42 000 k-m^2 (e=0,45). Siitä 40 000 k-m^2 (e=0,57) osoitetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueelle (TKT) ja 2 000 k-m^2 (e=0,19) liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle (K). Kaavamääräyksiä tarkistetaan nykyvaatimusten mukaisiksi erityisesti polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärän, hulevesien hallinnan sekä viherkertoimen osalta.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 26.10.2018.

MRL 62 §:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan kaupungin Asukaslehdessä 27.10.2018 ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä ja viranomaiskannanottoja saatiin kuusi kappaletta. Niiden sisällöistä on tiivistelmät kaavaselostuksessa (kohta 3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus).

Kaupungin maapoliittiset linjaukset
Asemakaavatyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaavatyö kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa työpaikkatontteja (2 kpl).

Sopimus
Asemakaavan muutokseen liittyy toteuttamissopimus.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.8.2019 § 14

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.8.2019 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002073 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 41 Viinikkala / Turvalaaksonkuja,
b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakijan valtuuttama Varte Oy maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (kaksi tonttia, 1 000 €), yhteensä 11 000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

___

Kaupunginhallitus 26.8.2019 § 23

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.8.2019 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002073 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 41 Viinikkala / Turvalaaksonkuja,
b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistaa maksuluokka 3 ja todeta, että hakijan valtuuttama Varte Oy maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (kaksi tonttia, 1 000 €), yhteensä 11 000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaavamuutoksen selostus 19.8.2019
- Liikenneselvitys 15.5.2019 (WSP Finland Oy)
- Hulevesisuunnitelma 19.6.2019 (Sipti Infra Oy)

Täytäntöönpano: maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Johanna Rajala, puh. 050 302 8975, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
kaavasuunnittelija Jukka Köykkä, puh. 050 302 9283, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

002073 TURVALAAKSONKUJA

VIINIKKALA



(Kuva: Arkkitehtuuritoimisto Ark Lab Oy)

MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 19.8.2019 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002073. Kaavoitus on tullut vireille 26.10.2018.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Kortteli 41100, osa korttelia 41101 sekä urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta sekä katualuetta kaupunginosassa 41, Viinikkala (kumoutuvan asemakaavan kortteli 41100, osa korttelia 41101 sekä urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta sekä katualuetta).

Tonttijako ja tonttijaon muutos:

Kortteli 41100 ja osa korttelia 41101.

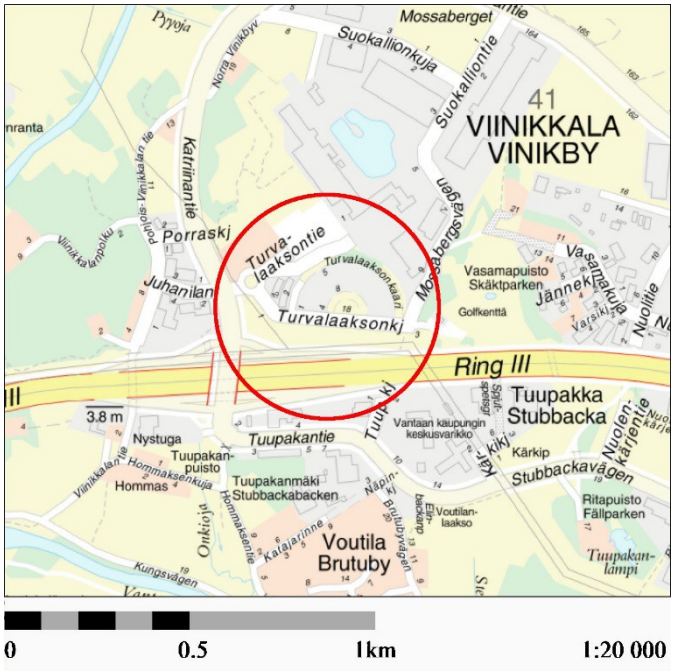
Keskeinen sisältö:

Kauan rakentamattomana ollut toimistorakennusten korttelialue sekä autopaikkojen korttelialueet muutetaan rakennusoikeudeltaan 40 000 k-m^2:n teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Katriinantien reunaan muodostetaan rakennusoikeudeltaan 2 000 k-m^2:n liike- ja toimistorakennusten korttelialue. Osa Turvalaaksonkujaa siirretään Kehä III:n reunaan ja kadun sekä urheilu- ja virkistyspalveluiden välisiä rajoja tarkistetaan. Kaavamuutosalueen rakennusoikeuden kokonaismäärä vähenee 13 280 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 Viinikkalan kaupunginosassa Kehä III:n ja Katriinantien liittymän koillispuolella Turvalaaksonkujan alueella.

Suunniteltavaan alueeseen kuuluvat Turvalaaksonkaaren eteläpuoleiset osat korttelista 41101, Turvalaaksonkujan katualue, kortteli 41100 sekä osa urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Suomen Pankki Oy:n sekä sen omistaman Turvalaakson Parkki Oy:n jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 12.10.2018.
- Kaavoitus tuli vireille 26.10.2018 (ilmoitus Asukaslehdessä 27.10.2018). Suunnittelualueen maanomistajille ja naapureille vireille tulosta on ilmoitettu kirjeellä ja viranomaisille sähköpostilla, mitkä ovat sisältäneet 26.10.2018 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman. (MRL: 62 §, 63 §)
- Mielipiteet pyydettiin 7.12.2018 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 6 kappaletta.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.8.2019 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....5
2. Lähtökohdat....6
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista....6
2.2 Suunnittelutilanne....14
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet....17
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo....17
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö....17
3.3 Asemakaavan tavoitteet....19
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot....20
4. Asemakaavan kuvaus....22
4.1 Kaavan rakenne....22
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen....23
4.3 Aluevaraukset....23
4.4 Kaavan vaikutukset....27
4.5 Ympäristön häiriötekijät....36
5. Asemakaavan toteutus....36
6. Kaavatyöhön osallistuneet....36
7. Asemakaavan seurantalomake....38
8. Asemakaavakartta ja –määräykset....40
9. Muu suunnitelma-aineisto....49

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Liikenneselvitys 15.5.2019 (WSP Finland Oy)

- Hulevesisuunnitelma 19.6.2019 (Sipti Infra Oy)

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 26.10.2018
- Mielipiteiden luettelo (id 1547606)

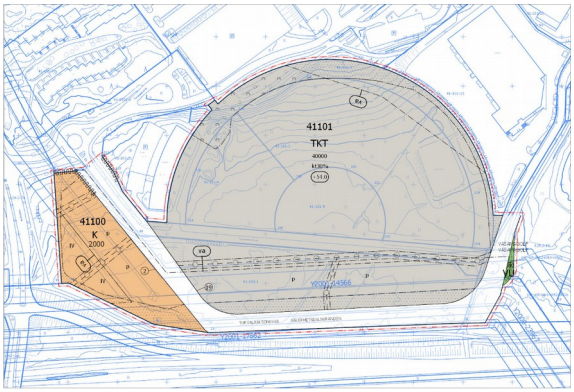
1. TIIVISTELMÄ

Suomen Pankki ja sen omistama Turvalaakson Parkki Oy ovat hakeneet Turvalaaksonkujan ja Turvalaaksonkaaren alueen toimistokorttelin ja pysäköintialueiden muuttamista teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT) ja sen laajentamista Kehä III:n suuntaan. Toimistorakennuksille vuonna 2000 asemakaavoitetun alueen toteuttamiselle ei ole ollut kysyntää ja alue on jäänyt rakentamattomaksi. Katriinantien viereinen autopaikkojen korttelialue muutetaan liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (K), jolla ei kuitenkaan sallita päivittäistavarakaupan tiloja. Turvalaaksonkuja siirretään Kehä III:n reunaan ja katualuetta on hieman laajennettava Suokalliontien itäpuoleiselle urheilu- ja virkistyspalvelujen alueelle. Suokalliontien ja nykyisen Turvalaaksonkujan kiertoliittymä poistuu ja siltä vapautuva alue liitetään osaksi urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta (VU). Kaavamuutosalueen kortteleita halkovat lukuisat sähkölinjat leveine vaara-alueineen rajoittavat rakennuksille sekä isoille puille ja istutuksille soveltuvien alueiden sijoittumista ja kokoa. Vantaan tavoitteena on vahvistaa kaupungin elinvoimaa edistämällä elinkeinoelämän kehittämistä.

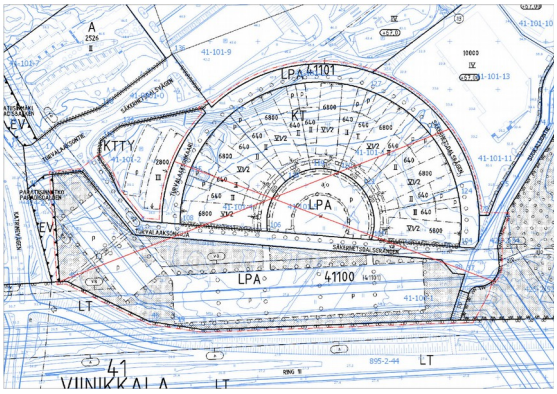
Turvalaaksonkujan siirrosta johtuen tonttien rajat muuttuvat, joten asemakaavamuutoksen yhteydessä laaditaan myös tonttijako ja tonttijaon muutos. Kortteliin 41100 muodostetaan tontti nro 2 ja kortteliin 41101 tontti nro 19. Tontin osaksi muuttuvalla Turvalaaksonkujan nykyisen katualueen osalla sijaitsee kunnallistekniikan maanalaisia verkostoja, joita on siirrettävä. Niihin liittyvistä kustannuksista vastaa asemakaavamuutoksen hakija. Asemakaavamuutokseen liittyy toteuttamissopimus.

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 9,28 ha, josta korttelialueita on noin 8,06 ha. Kumoutuvan asemakaavan toimistokortteleiden nykyinen kokonaisrakennusoikeuden määrä on yhteensä 55 280 k-m^2. Asemakaavamuutoksen myötä koko kaavamuutosalueen kokonaisrakennusoikeuden määrä vähenee 13 280 k-m^2 ja uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 42 000 k-m^2 (e=0,45), josta 40 000 k-m^2 (e=0,57) osoitetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueelle (TKT) ja 2 000 k-m^2 (e=0,19) liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle (K). Kaavamääräyksiä tarkistetaan nykyvaatimusten mukaisiksi erityisesti polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärän, hulevesien hallinnan sekä viherkertoimen osalta.

Vantaan kaupunkisuunnittelun laatiman kaavamuutoksen tueksi on laadittu viitesuunnitelmia ja selvityksiä yhteistyössä kaavamuutosalueen maanomistajien sekä heidän konsulttiensa Varte Oy:n, Arkkitehtuuritoimisto Ark Lab Oy:n, Pöyry Finland Oy:n, WSP Finland:n, Vireo Oy:n sekä Sipti Infra Oy:n kanssa.



Kaavamuutos 002073



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. Viinikkala on yritysaluetta. Lentomelun johdosta alueelle ei voi sijoittua asumista.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Kaavamuutosalue sijoittuu Vantaanjokilaakson peltomaiseman itäpuoleiselle, Hyrylästä Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Viinikkalaan ulottuvan kallio- ja moreeniylängön eteläreunan laaksopainanteeseen. Kaavamuutosalue on pääosin saviperäistä entistä peltoa, joka on alkanut metsittyä. Alueella ei ole rakennuksia eikä inventoituja luontokohteita.



Vesistöt ja vesitalous

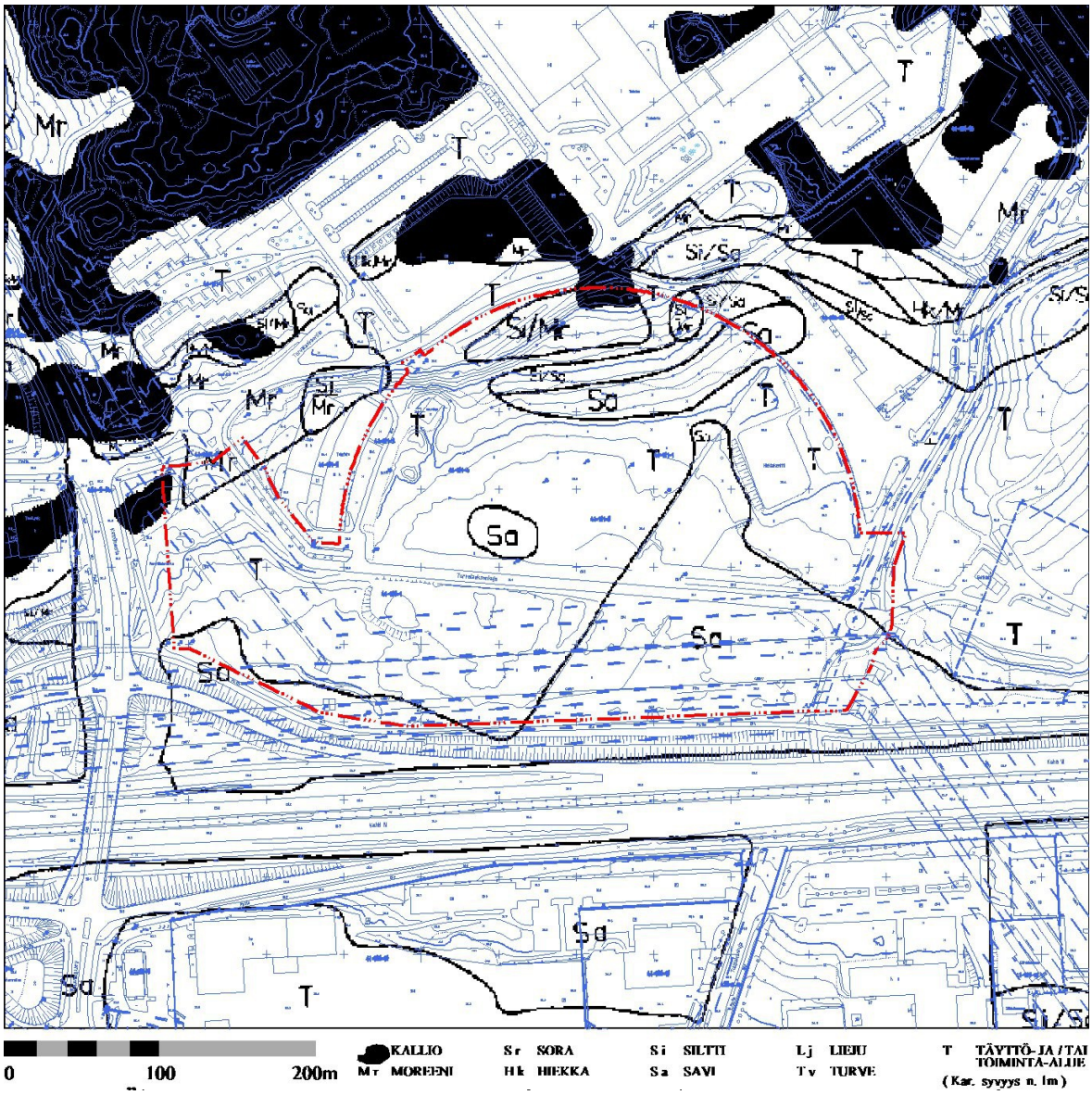
Kaavamuutosalue on Turvalaaksonkujaa lukuunottamatta rakentamatonta, saviperäistä entistä peltoa, joka on alkanut paikoin metsittyä. Kaavamuutosalueella ei ole varsinaisia vesistökohteita.

Maaperä ja topografia

Kaavamuutosalueen pohjoisosan maaperä on maalajikartan perusteella moreenia, silttiä ja savea. Alueen keskiosissa on tehty kaivua ja täyttämistä. Alueen itä- ja eteläosat ovat savea.

Kaavamuutosalueen maanpinnan taso on pohjoisosassa korkeimmillaan korkeusasemalla +43,5. Turvalaaksontien ja Turvalaaksonkujan kiertoliittymä on korkeusasemalla +35,9. Alueen keskiosa on keskimäärin korkeusasemalla +28. Kehä III:a reunustava vyöhyke on korkeusasemalla +27.

Perustamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja –suunnitelmiin.



2.1.3 Rakennettu ympäristö

Asuminen, väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Aviapoliksen suuralueella sijaitseva Kehä III:en rajoittuva Katriinantiehen ja Tikkurilantiehen tukeutuva Viinikkala on yleiskaavoitettu ja asemakaavoitettu teollisuus-, varasto- ja työpaikka-alueeksi. Kaavamuutosalueella ei ole asuntoja. Viinikkalan kaupunginosassa asui vuoden 2018 alussa 71 asukasta. Viinikkalan asukasmäärä on kuluneen kymmenen vuoden aikana vähentynyt 19:llä asukkaalla.

Palvelut ja työpaikat

Vantaalla oli lähes 110 800 työpaikkaa vuoden 2016 lopussa, mikä oli 4,9 prosenttia kaikista Suomen työpaikoista. Viimeisten kymmenen vuoden aikana (2007–2016) työpaikkamäärä kasvoi lähes 7 600 työpaikalla (7,4 %), mikä on valtakunnallisestikin tarkasteltuna omaa luokkaansa. Vuoden 2016 lopussa Vantaan työpaikoista 20 prosenttia oli tukku- ja vähittäiskaupassa, 15 prosenttia kuljetuksen ja varastoinnin parissa sekä 11 prosenttia teollisuudessa. Viimeisten kymmenen vuoden aikana työpaikat ovat kuitenkin eniten lisääntyneet rakennussektorilla. Viinikkala on osa Aviapoliksen suuraluetta, jolla oli v. 2016 kolmannes (36 760) Vantaan kaikista työpaikoista. Suuralueen työpaikkojen määrä on viimeisten kymmenen vuoden aikana kasvanut kahdeksan prosenttia. Viinikkalassa oli v. 2016 työpaikkoja

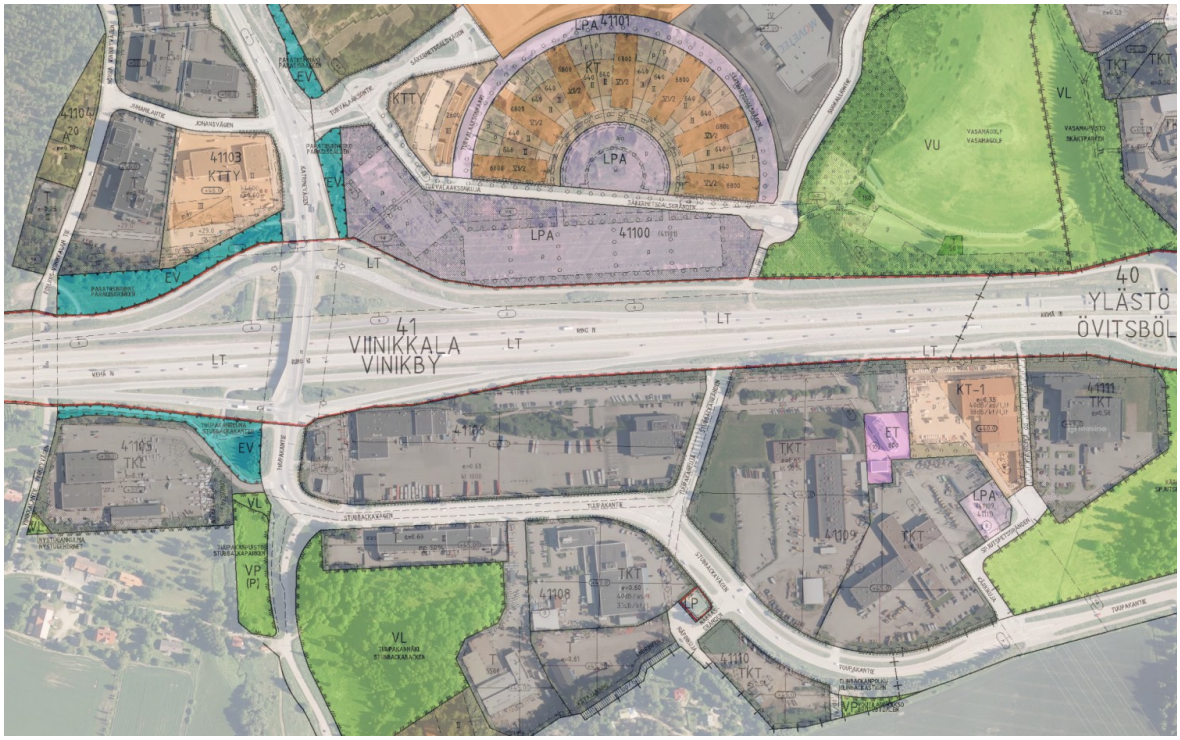
Vuoden 2016 lopussa Viinikkalassa oli 5 137 työpaikkaa ja kasvua vuoteen 2007 verrattuna oli 16,5 prosenttia. Kaavamuutosalue on rakentamaton eikä siellä ole työpaikkoja.

Yhdyskuntarakenne

Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolella sijaitseva kaavamuutosalue on Suokalliontien, Turvalaaksonkujan, Turvalaaksontien sekä Katriinantien välityksellä Kehä III:en tukeutuvaa ja rakentumassa olevaa työpaikka-aluetta.

Kaavamuutosaluetta lännessä rajaa v. 2002 rakennettu toimistorakennus, pohjoisessa Suomen Pankki, koillisessa Movetec Oy (rakennettu v. 2016; mekatroniikan, automaation, IoT:n komponenttien maahantuonti koneistus, asennus). Kaavamuutosalueen itäpuolella toimii Vasamagolf. Eteläpuolella on Kehä III ja sähkölinjoja.

Turvalaaksonkujan ja Kehä III:n sekä Katriinantien välissä on sähkön 400 kV (2 kpl) ja 100 kV voimajohtolinjat. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:llä on tarve löytää uudelle 110 kV:n sähkölinjalle reitti alueen halki. Turvalaaksonkujan alla on maanalaisia vesi- ja viemäriputkia. Kaavamuutosalueen luoteisosassa on muuntamorakennus. Muilta osin kaavamuutosalue on rakentamaton.



Kaavamuutosalueen länsipuolelle Katriinantien, Juhanilantien ja Kehä III:n liittymäalueen kainaloon kortteleihin 41102 ja 41103 on teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueille (T, KTTY) asemakaavoitettu liiketilaa yhteensä 1 700 k-m^2, joiden sisältöä ei ole rajoitettu. Kortteleissa toimivat yritykset eivät ole vähittäiskaupan myymälöitä. Fine Foods toimittaa elintarvikkeita päivittäistavarakaupan ketjuille. Skuba Suomi Oy on kuorma-autojen, linja-autojen ja perävaunujen varaosien sekä tarvikkeiden maahantuontiin ja myyntiin erikoistunut yritys. Malmberg-Elektro Oy on sähköliikkeille, tukkureille ja teollisuudelle suunnattu ammattilais- ja tukkumyymälä.

Kaavamuutosalueen ja Kehä III:n eteläpuolella Tuupakantien varrella on kortteleihin 41105 ja 41108–41111 asemakaavoitettu teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueille (T, TKL, TKT, KT-1) liiketilaa yhteensä 32 988 k-m^2. Niiden liiketilat eivät saa olla automarket/supermarket- tai päivittäistavarakaupan tiloja. Liiketiloja on toteutettu 28 437 k-m^2 ja niissä on moottoripyörien, veneiden, moottoreiden, maansiirtokoneiden sekä teollisuuden tuotteiden ja teknisen kaupan alan myyntiä (Yamaha Center, KTM Nordic, Team Örthen Oy, Bike World, Brandt, Volvo Construction Equipment Oy, IKH, Masino). Teollisuusrakennusten korttelissa 41106 on liiketilojen rakennusoikeutta yhteensä 1 000 k-m^2, eikä niiden sisältöä ole rajoitettu. Korttelissa on linja-autojen varikko, eikä liiketiloja ei ole toteutettu. Ko. Tuupakantien alueella on liiketilojen rakennusoikeutta yhteensä 33 988 k-m^2.

Kaupunkikuva

Aluetta leimaavat Kehä III ja isot logistiikkakiinteistöt laajoine liikennöintipihoineen. Kaavamuutosalue on metsittyvää peltoa ja näkyy merkittävästi etelään Kehä III:lle.



Viistoilmakuva v. 2016 idästä katsottuna. Kaavamuutoksen likimääräinen aluerajaus on osoitettu keltaisella viivalla.

Virkistys

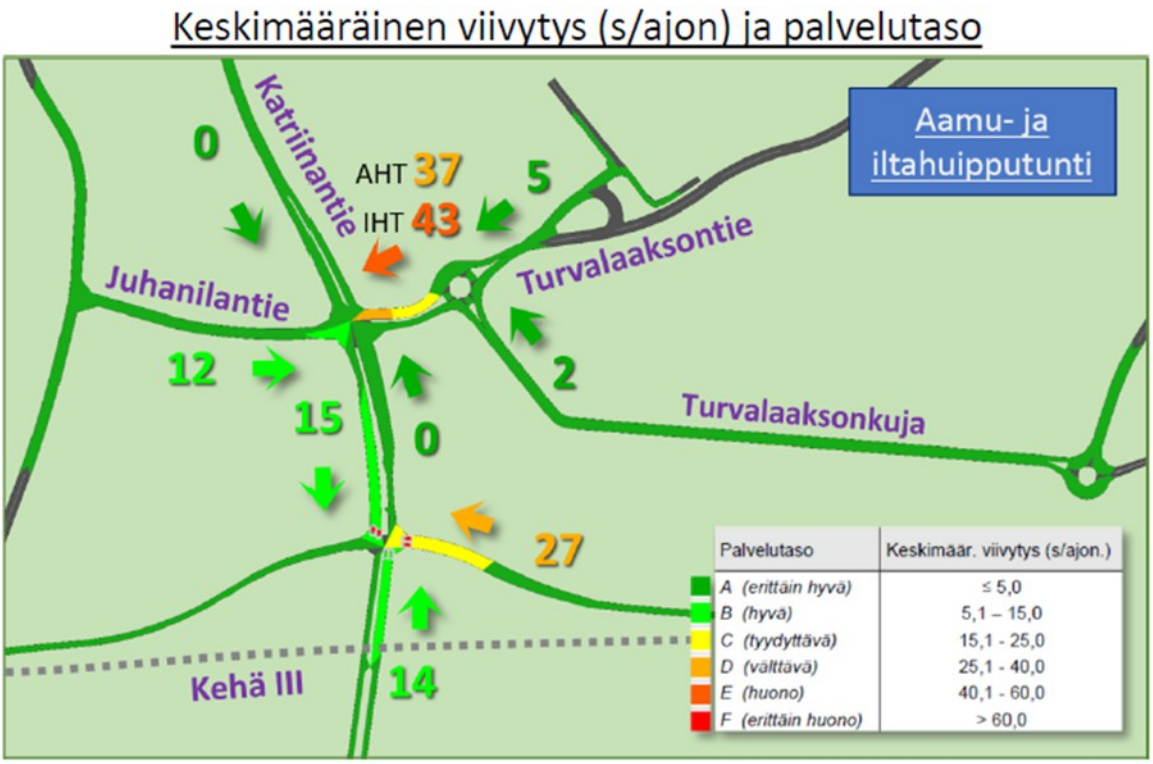
Kaavamuutosalueen itäreunassa Suokalliontien itäpuolella on osa Vasamagolf-nimistä urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta. Kaavamuutosalueen ulkopuolella Vasmagolfin itäpuolella on Vasamapuiston lähivirkistysalue. Kaavamuutosalueella ei ole kaavoitettuja eikä toteutettuja ulkoilureittejä.

Liikenne

Kaavamuutosaluetta rajaa etelässä Kehä III. Kaavamuutosalue liittyy Turvalaaksonkujan ja Turvalaaksontien välityksellä alueen pääkatuverkostoon Katriinantiehen, jolla on liikennevalo-ohjattu eritasoliittymä Kehä III:lle. Turvalaaksonkuja on Katriinantien ja Suokalliontien välinen yhdyskatu. Suokalliontieltä on yhteys pääkatuverkostoon Tikkurilantielle.

WSP Finland on laatinut asemakaavamuutosta varten liikenneselvityksen. Katriinantien ja Turvalaaksontien sekä Turvalaaksontien ja Turvalaaksonkujan liittymien liikennemäärätiedot perustuvat tiistaina 20.11.2018 klo 7:30–8:30 ja 15:00–16:00 suoritettuun liikennelaskentaan. Raskaan liikenteen osuus on noin 30 %.

Selvityksen mukaan Katriinantien nykyinen liikenne vaikeuttaa kääntymistä Turvalaaksontieltä vasemmalle etelän suuntaan Katriinantielle (kohti Kehä III:a). Iltaruuhkassa vasemman ryhmittymiskaistan jono yltää hetkittäin Turvalaaksontien ja Turvalaaksonkujan kiertoliittymään asti, mutta ei aiheuta laajempia häiriöitä.



Kehä III:lta idän suunnasta Katriinantielle johtavalla rampilla liikenteen keskimääräinen viivytys Katriinantielle käännyttäessä on 27 sekuntia ja palvelutaso on välttävä. Rampin jonot purkautuvat yhden vihreän aikana. Rampin muilla tulosuunnilla palvelutaso on hyvä tai erittäin hyvä.

Kehä III:lla on Katriinantien eritasoliittymässä sekä Vasamapuiston itäosassa sijaitsevan kevyen liikenteen alikulun kohdalla pysäkkiparit sekä länteen että itään johtaville bussilinjoille (572, 572K, 574, 616). Katriinantien eritasoliittymässä ja Tuupakantiellä ovat pysäkit bussilinjalle 575.

Turvalaaksonkujan pohjoisreunaan tarkoitettu kevyen liikenteen väylä on pääosin jäänyt toteuttamatta. Kehä III:n pohjoisreunassa on aluetta halkova kevyen liikenteen väylä, jolta on yhteydet Suokalliontielle, Katriinantielle sekä Kehä III:n varren linja-autopysäkeille.

Uudenmaan ELY-keskus on käynnistänyt Kehä III:n parannushankkeen (Vantaankoski-Pakkala), jonka tarkoituksena on toteuttaa sekä itään että länteen johtaville väylän ajoradoille lisäkaistat. Siihen sisältyy myös joukkoliikenteen sujuvoittaminen mm. pysäkkijärjestelyitä ja niille johtavia kvl-yhteyksiä parantamalla.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Katriinantien ja Suokallionkujan yhdistävän Turvalaaksonkujan alla sekä Katriinantien itäreunassa olevan kumoutuvan asemakaavan autopaikkojen LPA-korttelialueen (kaavamuutoksen uusi liike- ja toimistorakennusten korttelialue) halki kulkevat v. 2001 rakennetut runkovesijohdot DN225 ja DN315.

Kaavamuutosalue kuuluu nykyisin Myyrmäen painepiiriin, jonka yläsäiliö (tilavuus 4500 m^3, HW = +96.00 ja LW = +82.00) sijaitsee Myyrmäessä. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta.

Jätevesiviemäröinti

Katriinantien ja Suokallionkujan yhdistävän Turvalaaksonkujan alla sekä Katriinantien itäreunassa olevan kumoutuvan asemakaavan autopaikkojen LPA-korttelialueen (kaavamuutoksen uusi liike- ja

toimistorakennusten korttelialue) halki kulkevat v. 2001 rakennetut jätevesiviemärit DN 200 sekä DN315.

Alueen jätevedet johdetaan Kehä III varressa sijaitsevaan runkoviemäriin, josta ne johtuvat Voutilan jäteveden pumppaamon kautta Espoon viemäriverkostoon ja edelleen Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti

Turvalaaksokujalle laskee idän suunnasta vuonna 2001 rakennettu DN315 hulevesiviemäri ja lännen suunnasta vuonna 2001 rakennettu DN600 hulevesiviemäri. Hulevedet johtuvat viemärissä Kehä III:n alitse, josta ne kulkeutuvat lopulta Onkiojaan.

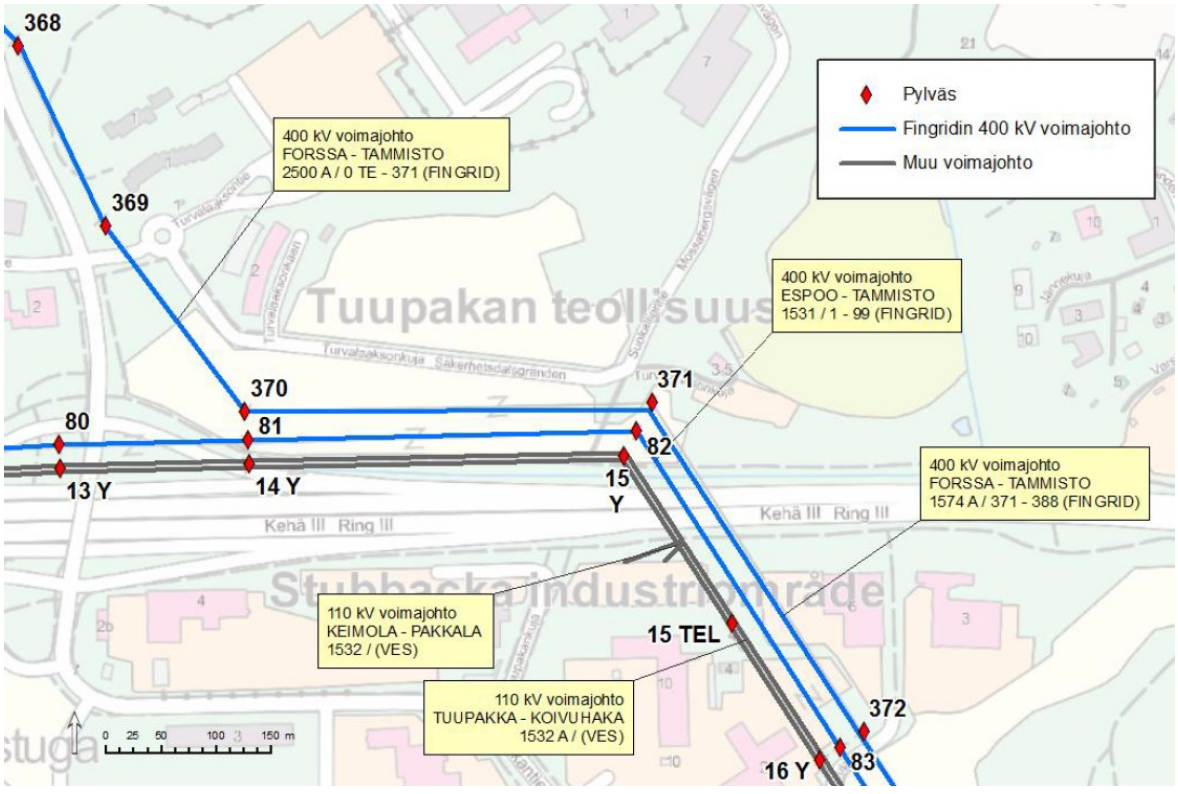
Kaukolämpö

Kaavamuutosalue on kaukolämpöverkon piirissä. Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputket sijaitsevat kaavamuutosalueen reunoilla Suokalliontien ja Turvalaaksontien katualueilla.

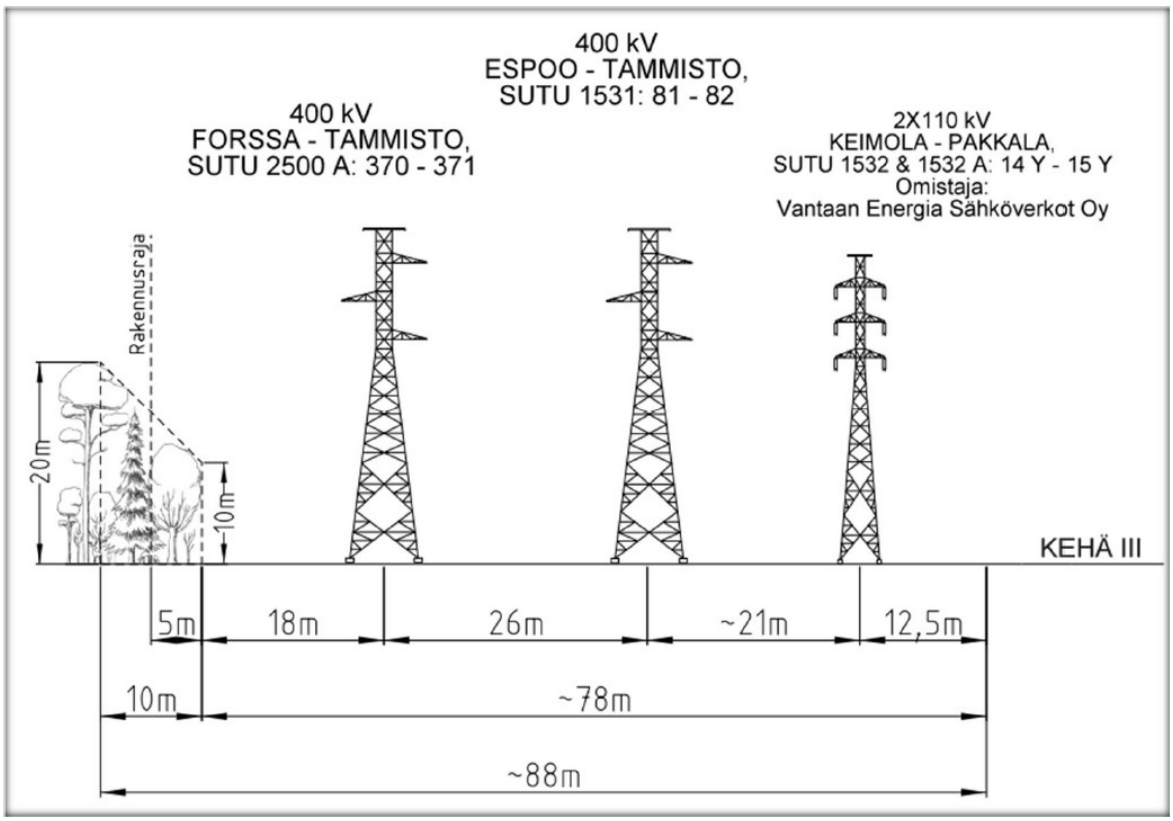
Sähköverkko

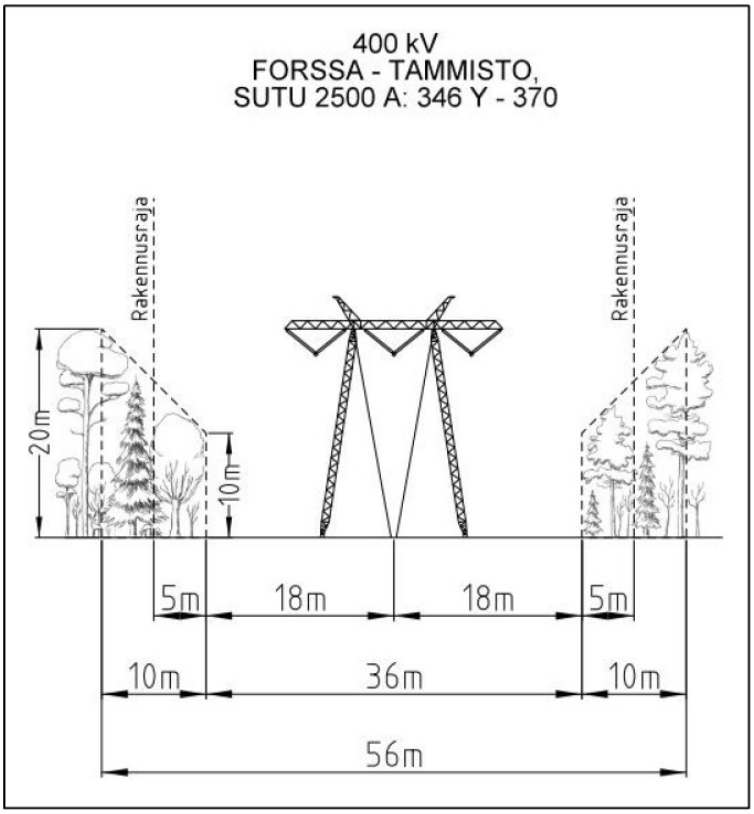
Kaavamuutosalueen eteläreunassa Kehä III:a vasten ovat sähkön 400 kV (2 kpl, Fingrid) ja 110 kV (Vantaan Energia Sähköverkot Oy) voimajohtolinjat. Pohjoisempi 400 kV:n sähkölinja kääntyy Katriinantien reunaan ja jatkuu pohjoiseen. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:llä on tarve löytää uudelle 110 kV:n sähkölinjalle reitti alueen halki.

Kaavamuutosaluetta ympäröivät Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n sähköverkon keskijännitemaakaapelit (20 kV) sekä pienjännitemaakapeleita (0,4 kV).



Fingridillä on pitkän aikavälin tavoitteena päivittää voimajohtojen rakennusrajat johtoalueen ulkoreunaan siten, että rakennusrajoitusalue kattaa koko voimajohtoalueen.





Fingrid on antanut hankkeesta Varte Oy:lle myös erillisen risteämälausunnon (5.12.2018, tunnus AC-2500A-8-46). Risteämälausunnossa otetaan yksityiskohtaisemmin kantaa rakentamiseen ja turvallisuusnäkökohtiin voimajohdon näkökulmasta.

Ympäristöhäiriöt

Kaavamuutosalue on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen lentomeluvyöhykkeellä, jolla melutaso L_{DEN} on yli 60 dB. Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen perusteella se edellyttää toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 35 dB.

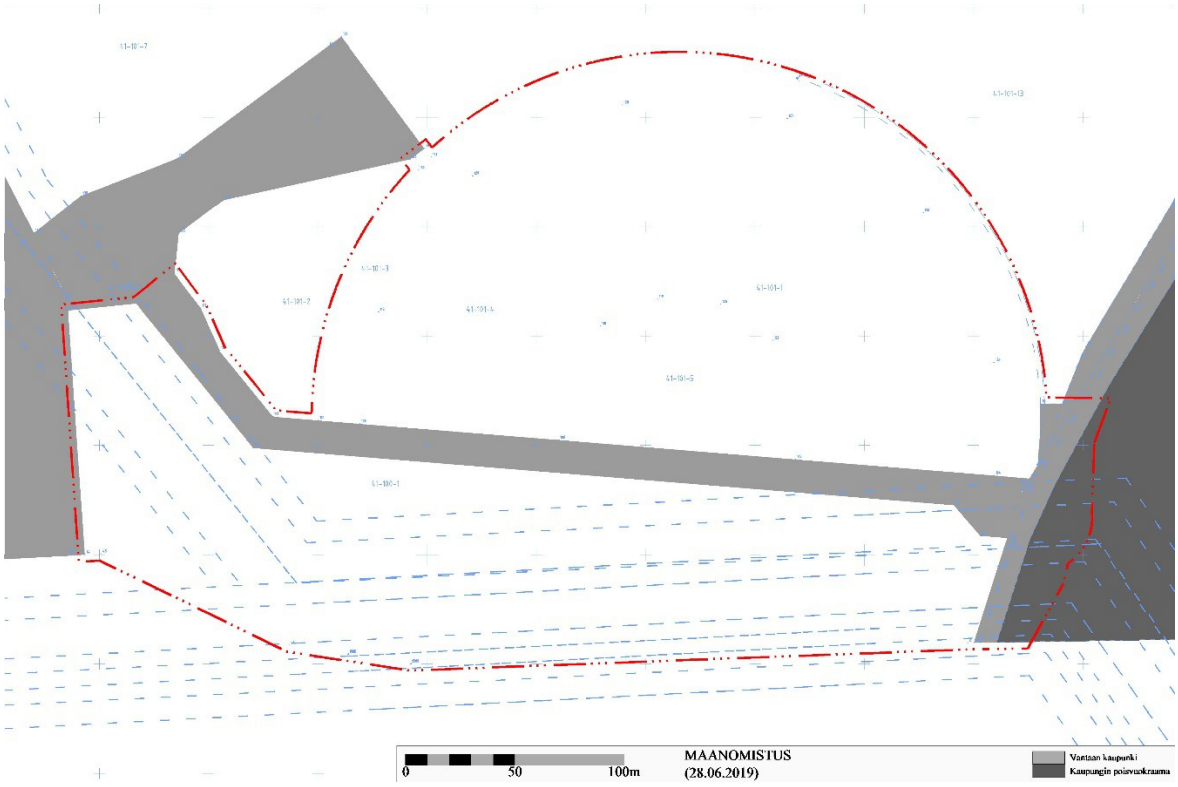
Vantaan nykytilanteen liikennemääristä on vuoden 2016 liikennetiedoilla tehty Vantaan kaupungin ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys 2017. Sen perusteella Kehä III:n liikenteen aiheuttaman melun päiväajan keskiäänitaso LAeq 7–22 kahden metrin laskentakorkeudella on aivan Kehä III:n reunassa sähkön voimajohtojen alla 70–75 dB ja voimajohtojen ja nykyisen Turvalaaksonkujan välissä 65–70 dB. Tulevat rakennukset sijoittuvat alueille, joille kohdistuu tieliikennemelua 60–65 dB. Se edellyttäisi toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 30 dB.

Kaavamuutosalueen merkittävin ympäristöhäiriö aiheutuu lentoliikenteen melusta.

Erityistoiminnat

Kaavamuutosalueella on sähkön voimajohtojen vaara-alueita *(kts. 2.1.3 > Sähköverkko)*.

2.1.4 Maanomistus



Kaavamuutosalueen kumoutuvan asemakaavan toimistorakennusten korttelialueiden (KT) omistus on siirtynyt Suomen Pankilta Aberdeen European Balanced Property Fund Sicav-Fis:lle. Kumoutuvan asemakaavan autopaikkojen korttelialueet (LPA) omistaa Suomen Pankin omistama Turvalaakson Parkki Oy.

Kumoutuvan asemakaavan osat Turvalaaksonkujan ja Suokalliontien katualueista sekä Vasamagolf-nimisestä urheilu- ja virkistyspalveluiden alueesta (VU) omistaa Vantaan kaupunki.

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
92-41-100-1	Turvalaakson Parkki Oy / Suomen Pankki	3,54
92-41-101-1	Suomen Pankki	2,28
92-41-101-3	Turvalaakson Parkki Oy / Suomen Pankki	0,99
92-41-101-4	Suomen Pankki	0,84
92-41-101-5	Turvalaakson Parkki Oy / Suomen Pankki	0,65
92-425-2-54	Vantaan kaupunki (VU - sekä katualuetta)	0,99
Yhteensä		9,28

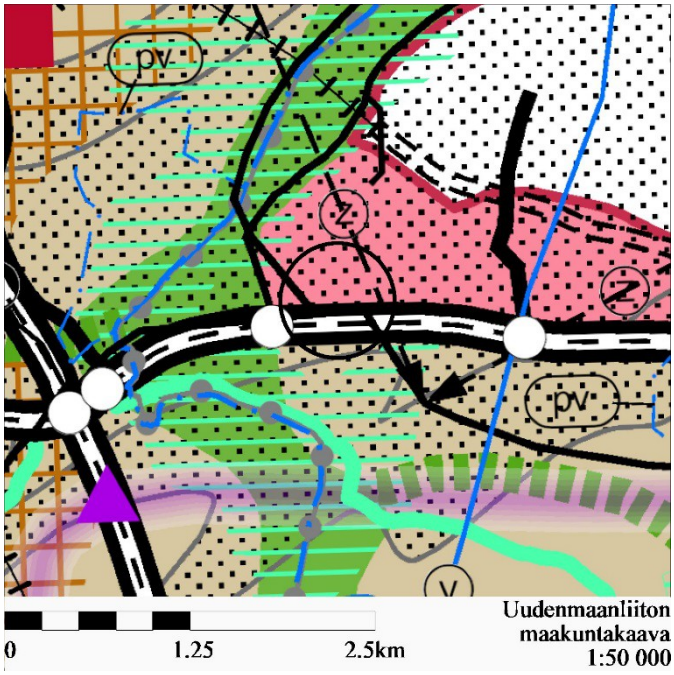
2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien ja 1.4.2018 voimaan tulleiden valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja, luoda edellytykset monipuoliselle asuntotuotannolle sekä parantaa elinkeinojen ja yritystoiminnan uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne tukeutuvat olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa. Virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta huolehditaan. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 3 ja 4.

Maakuntakaava

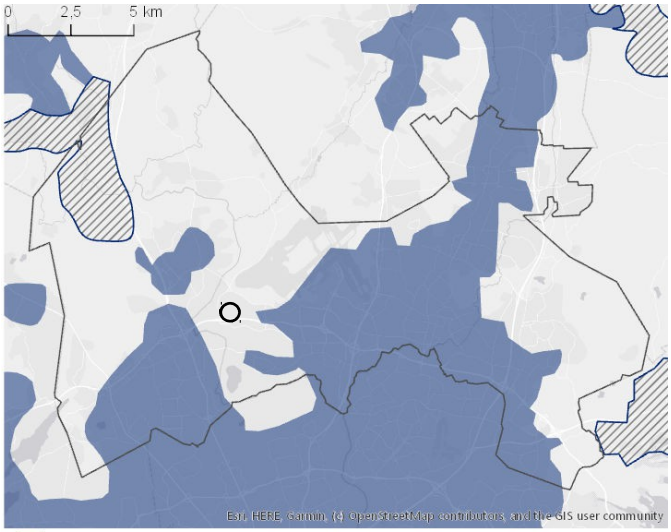


Kehä III:en rajoittuva asemakaavamuutosalue on työpaikka-aluetta ( ) ja Helsinki – Vantaan lentoaseman lentomelualuetta 2 ( ), jolla melutaso L_{DEN} on yli 60 dBA. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota mm. hulevesien hallintaan ja varauduttava sään ääri-ilmiöihin.

Muutosalueen länsireunassa sekä eteläosassa Kehä III:n reunassa kulkee 400 kV sähkön voimajohto ( ). Muutosalueen itäpuolelle on osoitettu 110 kV voimajohdon tai merkittävän merikaapelin yhteystarve ( ).

Ympäristöministeriö on vahvistanut Uudenmaan maakuntakaavan 8.11.2006, 1. vaihemaakuntakaavan 22.6.2010, 2. vaihemaakuntakaavan 30.10.2014 ja 3. vaihemaakuntakaavan 14.12.2012. Kaavahanke on maakuntakaavojen mukainen.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050



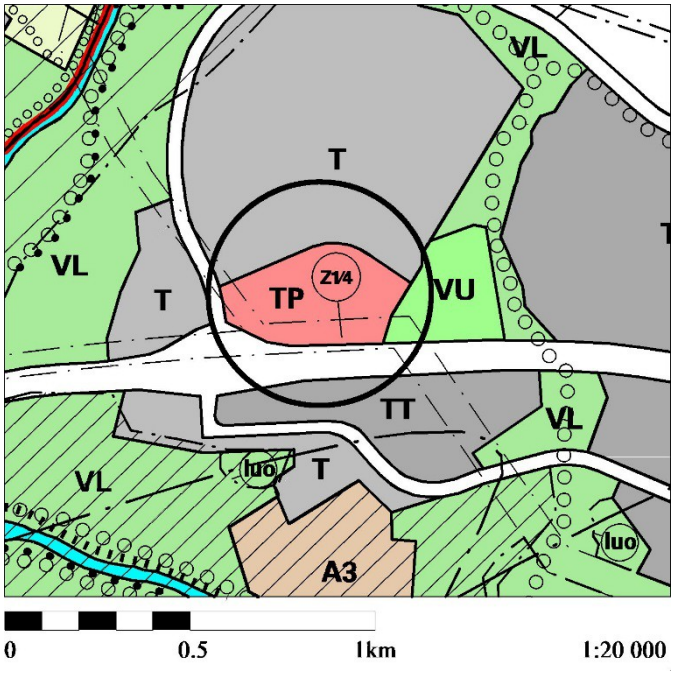
MAL ensisijainen vyöhyke

MAL uuteen joukkoliikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.

Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSLn hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020–2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken.

Yleiskaava



Muutosalue on työvoimavaltaisia ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimisto-, tuotanto- ja palvelutyöpaikkoja varten varattua työpaikka-aluetta (TP), joka sijaitsee L_{DEN} yli 60 dB lentomeluvyöhykkeellä 1 (m1).

Muutosalueelle on Kehä III:a vasten osoitettu voimansiirtolinja 110 kV + 400 kV (Z1/4) sekä Katriinantietä vasten 400 kV (Z4).

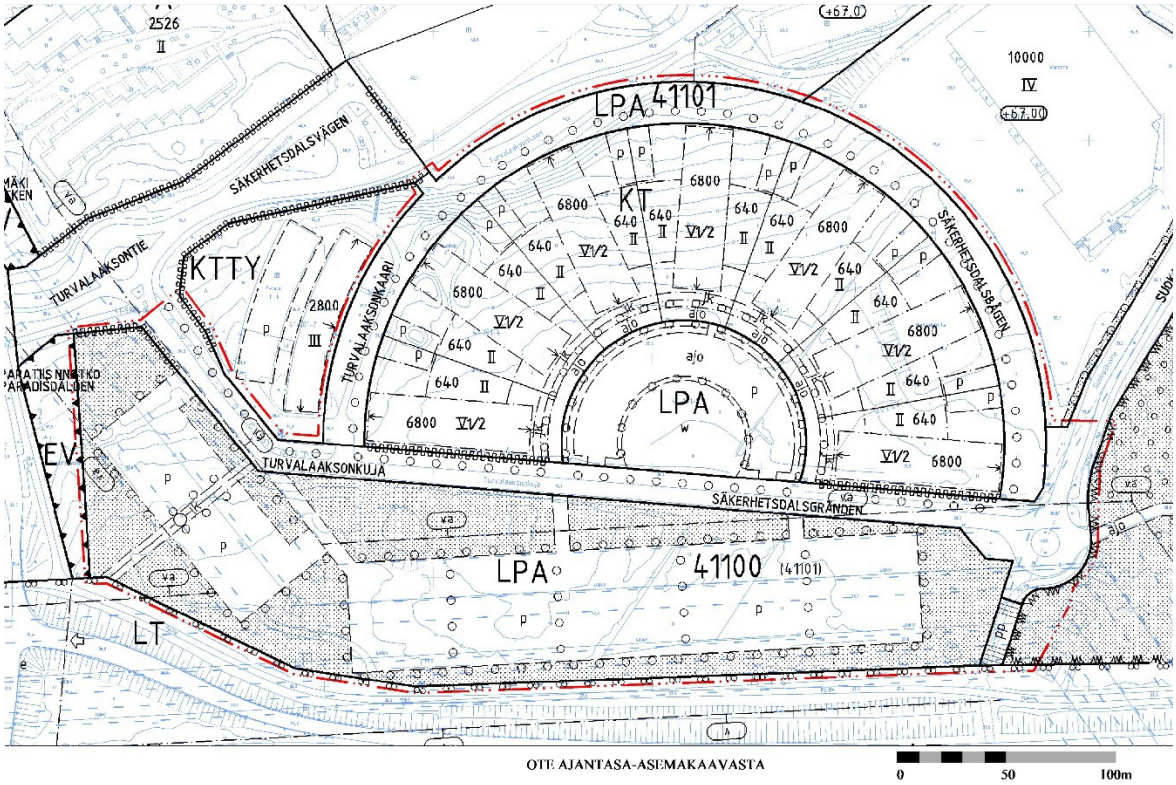
Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009. Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen.

Asemakaava

Turvalaaksonkujan katualueella sekä korttelissa 41101 Turvalaaksonkaaren autopaikkojen korttelialueella (LPA) on voimassa kaupunginvaltuuston 11.12.2006 hyväksymä asemakaavan muutos nro 001899. Alueille on osoitettu puurivit (o o).

Korttelin 41101 eteläosassa sekä korttelissa 41100 on voimassa kaupunginvaltuuston 19.6.2000 hyväksymä asemakaavan muutos nro 001511. Toimistorakennusten korttelialueelle (KT) saa rakentaa seitsemän enintään viisikerroksista rakennusta ja niille ullakot (V1/2). Kunkin rakennuksen rakennusoikeuden määrä on enintään 6 800 k-m^2. Rakennukset yhdistyvät toisiinsa enintään kaksikerroksisilla (II) osilla, joiden kokonaisrakennusoikeuden määrä on enintään 12 x 640 k-m^2. Rakennusten ja Turvalaaksonkujan välissä on autopaikkojen korttelialue (LPA), ajoyhteyksiä (ajo), jalankululle varattuja alueen osia (jk), puurivejä (o o) sekä ohjeellinen tekolampi (w). Kortteli 41100 on korttelin 41101 käyttöön tarkoitettua autopaikkojen korttelialuetta (LPA), josta valtaosa on sähkön voimajohtojen vaara-aluetta (va).

Kaavamuutosaluetta ei ole Turvalaaksonkujaa lukuun ottamatta rakennettu. Asemakaava voidaan katsoa vanhentuneeksi, ellei se ei ole toteutunut 13 vuoden aikana (MRL 60 §).



Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa asemakaavan laatimiseksi.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Kaavamuutosta on hakenut Suomen Pankki Oy ja sen omistama Turvalaakson Parkki Oy. Kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 12.10.2018. Kaavamuutos on tullut vireille 26.10.2018 numerolla 002073.

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 kaupungin asukaslehdessä 27.10.2018, kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille ja naapureille sekä sähköpostilla viranomaisille. Kirjeet ja sähköpostit ovat sisältäneet 26.10.2018 päivätyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman.

Mielipiteiden kuulemisen (26.10.–7.12.2018) yhteydessä saatiin 5 viranomaiskannanottoa sekä 1 mielipide. Muita mielipiteitä ei jätetty. Kaavoittajan keskeiset huomiot on osoitettu *(→kursiivilla)*.

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymällä (HSL) sekä Vantaan kaupunginmuseolla ei ollut huomautettavaa asemakaavamuutoksesta ja sen lähtökohdista. Alueella ei ole rakennetun kulttuuriympäristön kohteita eikä kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

KOy Vantaan Suokalliontie 9: Käyttötarkoituksen muutos logistiikka-varastokäyttöön on hyväksyttävää. Alueen katujen ja Kehä III:n liikenne on vilkasta ja sisältää paljon raskasta liikennettä. Turvalaaksontien ja Katriinantien liittymää tulee kehittää siten, että raskas kalusto pääsee sujuvasti liittymästä Katriinantielle sekä Kehä III:n suuntaan. Liikennevalot olisivat paras ratkaisu. Kiertoliittymät Suokalliontie/Turvalaaksonkuja sekä Turvalaaksontie/Turvalaaksonkuja) tulisi poistaa ja muuttaa raskaalle liikenteelle sopiviksi. Wihurin ja Postin terminaalien liikenne rasittaa jo nykyisellään Tikkurilantien ja Suokalliontien sekä Suokallionkujan sekä Katriinantien risteyksiä. Liikennevalot myös näihin risteyksiin helpottavaisivat raskaalla kalustolla liikkumista.
(→ Kaavamuutosta varten on laadittu erillinen liikenneselvitys. Suokalliontien ja Turvalaaksonkujan kiertoliittymä on poistettu ja liittymä muutettu läpiajettavaksi.)

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n suur-, keski- ja pienjännitejohtoja sekä Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelualueella sijaitsee myös Fingridin 400 kV kantaverkkoa. Johtojen ympärille on määritelty rakentamisen rajoituksia ja turvaetäisyyksiä. Alueelle etsitään reittiä Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n uudelle 110 kV voimajohdolle, jonka tilantarve tulisi huomioida. Selvitystyötä jatketaan yhdessä kaavamuutoksen hakijan ja Vantaan kaupungin kanssa. Mikäli sähköverkkojen tai kaukolämmön maakaapeleita ja putkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.
(→ Johtoalueet on huomioitu vaara-alueina asemakaavamuutoksessa. Uudelle 110 kV:n voimajohdolle on osoitettu reitti uuden TKT-korttelialueen itäreunaan.)

Fingrid Oyj: Asemakaava-alueelle sijoittuu Fingrid Oyj:n 400 kV (kilovoltin) voimajohdot Espoo -Tammisto ja Forssa - Tammisto. Osuudella, jossa em. voimajohdot ovat rinnakkain Kehä III suuntaisesti, voimajohtoja varten on lunastettu kiinteistön käyttöoikeuden supistus noin 98 metriä leveälle yhteiselle johtoalueelle. Rakennusraja ulottuu voimajohtojen pohjoispuolella 23 metrin päähän Fingridin 400 kV voimajohdon (SUTU 2500 A) keskilinjasta. Katriinantien suuntaisella osuudella Fingridin 400 kV voimajohto Forssa-Tammisto (SUTU 2500 A) erkanee muista johdoista. Sitä varten on lunastettu kiinteistön käyttöoikeuden supistus 56 metriä leveälle johtoalueelle (pylväästä 370 pohjoiseen). Rakennusrajoitusalue ulottuu 23 metrin etäisyydelle voimajohdon keskilinjasta. Samalla johtoalueella Fingridin voimajohtojen kanssa on myös osin Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n 2 x 110 kV voimajohdot. Fingrid on antanut hankkeesta Varte Oy:lle myös erillisen risteämälausunnon (5.12.2018, tunnus AC-2500A-8-46), jonka täydennys on tekeillä. Risteämälausunnossa otetaan yksityiskohtaisemmin kantaa rakentamiseen ja turvallisuusnäkökohtiin voimajohdon näkökulmasta 400 kV johtojen Forssa–Tammisto sekä Espoo–Tammisto pohjoispuolella pylväsvälillä 370–371.

(→ Johtoalueet on huomioitu vaara-alueina asemakaavamuutoksessa.)

HSY: Asemakaavamuutosalueella sijaitsevat jakeluvesijohto sekä jäteveden ja huleveden keräilyviemärit. Ne sijoittuvat voimassa olevaan asemakaavaan merkityille johtokuja- sekä katualueille. Jatkosuunnittelussa tarkentuvat johtosiirrot tulee suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa. Suunnitelmat hyväksytetään HSY:llä. Asemakaavan laatimisen johdosta muodostuvien uusien tonttien kytkentä vesihuoltoon sekä johtosiirrot tarkastellaan kaavoituksen edetessä ja esitetään kaavaselostuksen osana vesihuollon esisuunnitelmassa. Johtosiirtokustannuksista vastaa asemakaavamuutoksen hakija. Varsinaisen katualueen ulkopuolelle jäävälle vesihuollolle tulee kaavassa esittää vähintään kuusi metriä leveät johtokujat.
(→ Johtosiirrot on suunniteltu yhteistyössä HSY:n kanssa. Katualueiden ulkopuolelle korttelialueiden sisälle jääville vesihuollon maanalaisille putkille on osoitettu johtokujat kaavakartalla.)

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen.

Asemakaavan muutosehdotus asetetaan MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville ja kaupunkisuunnittelu pyytää siitä lausunnot.

Fingrid on antanut hankkeesta Varte Oy:lle erillisen risteämälausunnon (5.12.2018, tunnus AC-2500A-8-46). Risteämälausunnossa otetaan yksityiskohtaisemmin kantaa rakentamiseen ja turvallisuusnäkökohtiin voimajohdon näkökulmasta.

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.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 18.6.2018): Vantaan kaupunginvaltuusto on linjannut kaupunkistrategiassaan, että Vantaan kaupunki on hiilineutraali vuonna 2030. Resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin kehitystä kohti päästötöntä, jätteetöntä ja luonnonvaroja kestävästi käyttävää kaupunkia, jossa ei ylikuluteta. Resurssiviisauden tiekartalla edetään neljällä kaistalla, joiden tavoitteet ja toimenpiteet tukevat toisiaan. Kaistat ovat energiankulutus ja -tuotanto, yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, kulutus ja materiaalit sekä vastuullinen vantaalainen. Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen vaikuttavat merkittävästi kaupungin resurssitehokkuuteen. Tiivistyvän kaupunkirakenteen päästöt ovat huomattavasti hajautuneen kaupunkirakenteen

päästöjä vähäisemmät. Kaavoituksessa lisätään energia- ja resurssitehokkuuden ohjaavaa vaikutusta mm. seuraavasti:

- Jatketaan laskentatyökalujen käyttöä kaavoituksessa *(keko, vihertehokkuus)*.
- Kaavamääräyksiin lisätään vaatimus varautumisesta uusiutuvan energian tuotantoon tontilla.
- Asemakaavoissa ja tontinluovutuksessa lisätään ilmastokestävyyteen tähtääviä vaatimuksia.

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

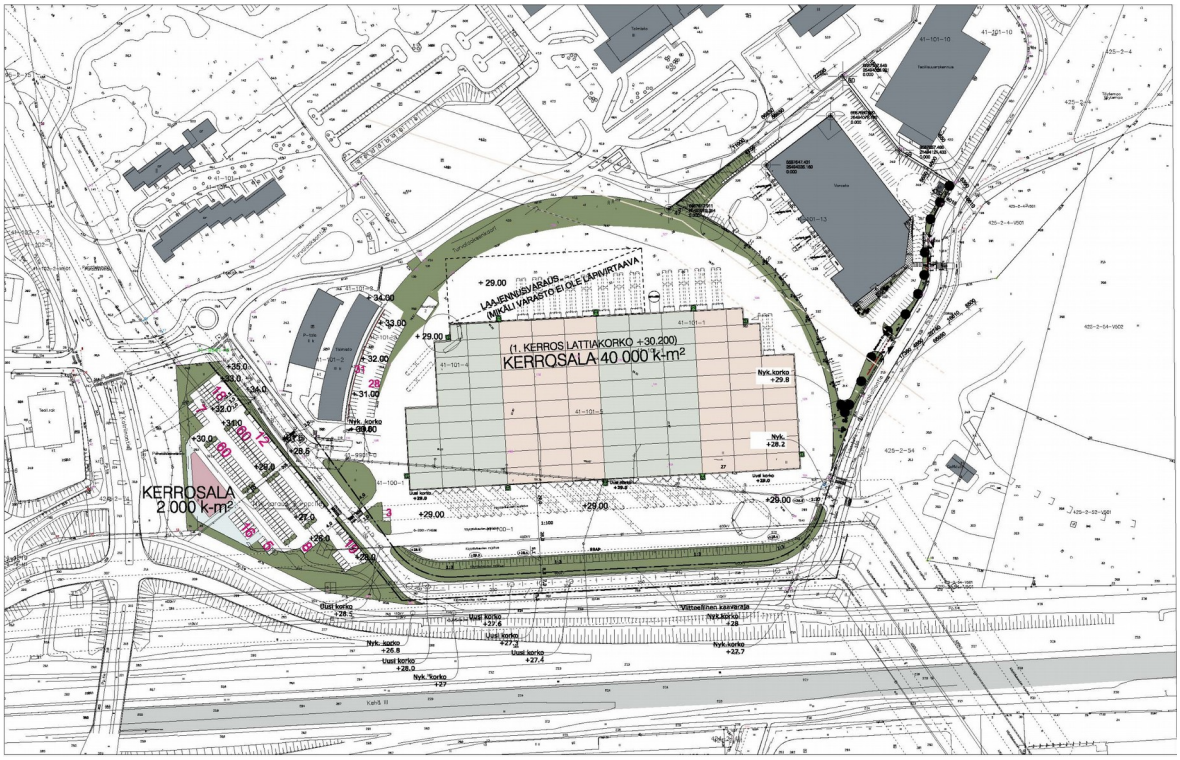
Suomen Pankin ja Vantaan kaupungin tavoitteena on muuttaa vuodesta 2000 saakka rakentamattomina olleiden työpaikkatonttien asemakaavan käyttötarkoitus vastaamaan elinkeinoelämän tarpeita ja kysyntää, jotta alue uusine työpaikkoineen voidaan toteuttaa.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Kaavamuutoksessa on tutkittu kaavamuutoksen hakijan tarpeita vastaava ratkaisu, joka mahdollistaa 40 000 k-m^2 kokoisen teollisuus-, varasto- ja toimistorakennuksen sekä 2 000 k-m^2 kokoisen liike- ja toimistorakennuksen rakentamisen kumoutuvan asemakaavan toimistorakennusten ja autopaikkojen korttelialueiden tilalle.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Toimistorakennusten korttelialueeksi asemakaavoitettu alue on ollut vuodesta 2000 saakka rakentamattomana eikä isoille toimistorakennuskokonaisuuksille ole riittävästi kysyntää. Alueen maanomistaja on etsinyt alueelle toimijoita jo pitkään. Kaavamuutosalue on osa Kehä III:en tukeutuvaa työpaikkavyöhykettä, jolla on kysyntää tuotanto- ja varastopainotteisille logistiikkarakennuksille sekä liiketiloille.



Luonnos alueen maankäytöstä kaavamuutoksen tilanteessa (Arkkitehtuuritoimisto Ark Lab Oy)

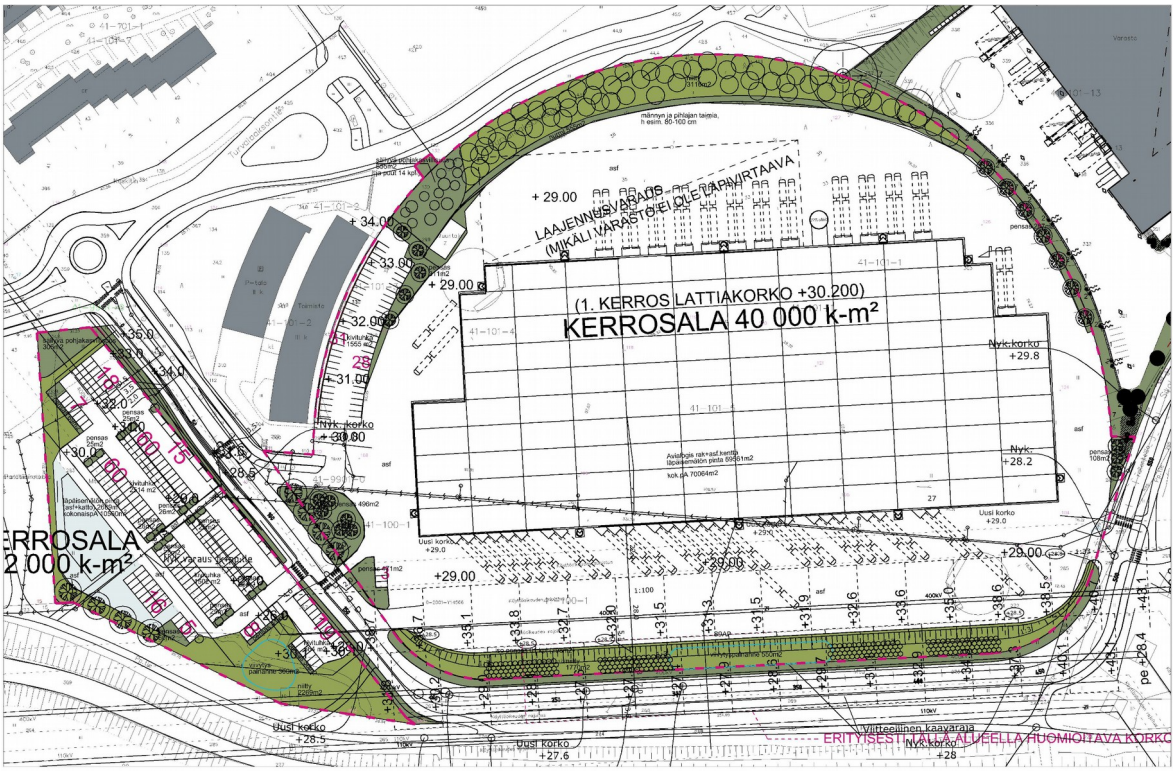
Kaavamuutosalueen nykyiset toimistorakennusten sekä autopaikkojen korttelialueet muutetaan teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialueeksi sekä liike- ja toimistorakennusten kortteliksi vastaamaan maanomistajan tarpeita. Itä-länsisuuntainen osuus nykyisestä Turvalaaksonkujan katualueesta muutetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueen osaksi ja korvaava uusi Turvalaaksonkujan katuosuus muodostetaan Kehä III:n pohjoisreunaan, jotta uudelle logistiikkakiinteistölle saadaan muodostettua käyttökelpoinen alue. Turvalaaksonkujan ja Suokallionkujan nykyinen kiertoliittymä poistetaan. Uusi liittymä toteutetaan Kehä III:n reunaan ja katualuetta on hieman laajennettava kaavamuutosalueen itäpuoleiselle urheilu- ja virkistyspalvelujen alueelle. Poistuvan kiertoliittymän katualueen osia liitetään uuteen logistiikkakiinteistöön sekä Vasamagolfin urheilu- ja virkistyspalveluiden alueeseen.

Kaavamuutosalue on keskusta-alueiden ja vähittäiskaupan suuryksiköille maakunta- ja yleiskaavoissa osoitettujen alueiden ulkopuolella. Uusien korttelialueiden liiketilojen enimmäismäärä rajoitetaan 2 500 k-m^2:in. Niistä enintään 2 000 k-m^2 osoitetaan paljon tilaa vaativalle erikoiskaupalle ja 500 k-m^2 vähittäiskaupalle. Päivittäistavarakaupan tiloja ei kuitenkaan sallita.

Kehä III:n sekä Katriinantien reunoissa olevat sähkön voimajohdot (2 kpl 400 kV, 1 kpl 110 kV) sekä kaavamuutosalueen itäosaan tarvittava uusi aluevaraus sähkön 110 kV:n voimajohtoa varten leveine vaara-alueineen rajoittavat rakennuksille käytettävän rakennusalueen sijaintia ja kokoa merkittävästi. Uudet rakennukset voivat sijoittua kaavamuutosalueen pohjoisosaan sekä aivan Katriinantien reunaan. Sähkön voimajohtojen alimmat korkeudet asettavat rajoituksia myös niiden alle sijoitettavien pihatoimintojen ja uuden kadun korkeusasemille. Kaavamuutoksen erillissuunnitelmilla on tutkittu, että kaavamuutosratkaisu kunnallistekniikan maanalaisine johtoverkostoineen on toteutettavissa sähkön voimajohtojen asettamat rajoitteet huomioiden.

Voimajohtojen vaara-alueille ei saa istuttaa luontaisesti yli 4 m korkuiseksi kasvavia puita ja pensaita eikä maanalaisten johtojen alueille saa istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita. Uuden logistiikkakiinteistön korttelialueen (TKT) istutettavista alueista valtaosa on voimajohtojen vaara-alueilla, mikä vaikeuttaa Vantaalla logistiikkakiinteistöjä koskevan vihertehokkuuden

normitavoiteluvun 0,5 saavuttamista kokonaistaloudellisesti järkevillä ratkaisuilla. Asiaa kompensoidaan sillä, että liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle asetetaan niitä koskevaa normitavoitelukua 0,6 tiukempi tavoiteluku 1,2. Se on vihertehokkuuslaskelman mukaan saavutettavissa.



Logistiikkakiinteistön uuden rakennuksen alueeksi muuttuvan katuosuuden alla sijaitsevia HSY:n hulevesi- sekä jätevesiviemäreitä ei voi siirtää uudelle Turvalaaksonkujan katualueelle, koska viemäreiden viettokaltevuus jäisi niin pieneksi, että se edellyttäisi uutta pumppaamoa HSY:n putkiin. Pumppaamot ovat kalliita ja ne voivat vikaantua painovoimaan perustuvia viettoviemäreitä helpommin. HSY ei myöskään hyväksy uusien pumppaamoiden toteuttamista kiinteistölähtöisissä hankkeissa, joten HSY:n siirrettävät vesi- ja viemäriputket osoitetaan rasitteiksi uuden logistiikkakiinteistön eteläosaan. Katriinantien reunan uuden liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta kahdesta eri kohdasta halkovat vesi- sekä jätevesiviemäriputket jäävät rasitteiksi korttelialueelle.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Kaavamuutosalue muodostuu korttelin 41101 teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueesta (TKT), korttelin 41100 liike- ja toimistorakennusten korttelialueesta (K), Vasamagolf-nimisen urheilu- ja virkistyspalveluiden alueen osasta (VU) sekä Turvalaaksonkujan ja Suokalliontien katualueiden osista. Kaavamuutosaluetta reunustavat pohjoisessa Suomen Pankki ja työpaikka-alueet, idässä Vasamagolf-niminen urheilupuisto, etelässä Kehä III ja lännessä Katriinantie työpaikkakortteleineen.

Korttelin 41101 eteläosan toimistorakennusten korttelialue (KT) sekä autopaikkojen korttelialueet (LPA) muutetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT), josta

muodostetaan tontti nro 19. Uusi korttelialue laajenee etelään päin ja Turvalaaksonkujan katualueen itä-länsisuuntainen osuus siirtyy Kehä III:n pohjoisreunaan.

Katriinantien itäreunassa sijaitsevasta autopaikkojen korttelialueesta muodostuva kortteli 41100 pienenee ja muuttuu liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (K), josta muodostetaan tontti nro 2.

Korttelialueille ajetaan Katriinantieltä Turvalaaksontien ja Turvalaaksonkujan kautta. Turvalaaksonkujan katualueen itä-länsisuuntainen osuus sekä Turvalaaksonkujan ja Suokalliontien uusi liittymä on siirretty Kehä III:n pohjoisreunaan. Kadun siirtoon liittyen n. 558 m^2 osa Vasamagolf-nimisen urheilu- ja virkistyspalvelujen alueen lounaisosasta on muutettu Suokalliontien sekä Turvalaaksonkujan katualueiden osiksi. Turvalaaksonkujan ja Suokalliontien nykyinen kiertoliittymä poistuu ja 225 m^2 osa siltä vapautuvasta katualueesta liitetään urheilu- ja virkistyspalveluiden alueen osaksi.

4.1.1 Mitoitus

Kaavamuutosalueen pinta-ala on n. 92,8 ha ja uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 42 000 k-m^2, mikä vastaa tehokkuuslukua e=0,45. Kumoutuvan asemakaavan kokonaisrakennusoikeuden määrä on 55 280 k-m^2, mikä vastaa tehokkuuslukua e=0,596. Kaavamuutosalueen rakennusoikeuden kokonaismäärä vähenee 13 280 k-m^2.

Teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueen (TKT) pinta-ala on noin 7,01 ha ja kokonaisrakennusoikeuden määrä on 40 000 k-m^2, mikä vastaa tehokkuuslukua e=0,57. Liike- ja toimistorakennusten korttelialueen (K) pinta-ala on noin 1,06 ha ja kokonaisrakennusoikeuden määrä on 2 000 k-m^2, mikä vastaa tehokkuuslukua e=0,19. Vähittäiskaupan liiketiloja saa rakentaa enintään 2 500 k-m^2 ja niiden tulee olla paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tiloja. Päivittäistavarakaupan tiloja ei sallita.

Auto- sekä polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät ovat:
- liiketilat 1 ap / 60 k-m^2 ja 1 pp / 50 k-m^2
- toimistot 1 ap / 50 k-m^2 ja 1 pp / 80 k-m^2
- tuotantotilat 1 ap / 150 k-m^2 ja 1 pp / 240 k-m^2
- varastot ja muut 1 ap / 250 k-m^2 ja 1 pp / 240 k-m^2

Auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärien mukaan logistiikkakiinteistön teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueelle (TKT) on suunniteltu 62 henkilöautopaikkaa. Logistiikkakiinteistön autopaikkoja saa toteuttaa myös liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle (K), jonne mitoituksen mukaan on suunniteltu yhteensä 205 henkilöautopaikkaa sekä logistiikkakiinteistöä että liike- ja toimistorakennusta varten.

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alueiden pinta-ala vähenee kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna 333 m^2.

Katualueiden pinta-ala kasvaa kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna 2 559 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 teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialuetta (TKT). Katriinantien reunassa on liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K), jonka vähittäiskaupan liiketilojen tulee olla paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tiloja. Päivittäistavarakaupan tiloja ei sallita. Kehä III:n pohjoisreunaan siirtyvä Turvalaaksonkuja on katualuetta. Osa Suokalliontien nykyisestä katualueesta on muutettu urheilu- ja virkistyspalvelujen alueen (VU) osaksi.

4.3.1 Korttelialueet

TKT, Teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialue

Korttelialueesta muodostetaan tontti nro 19. Korttelialueen kokonaisrakennusoikeuden määrä on 40 000 k-m^2 ja kokonaisrakennusoikeuden määrä vähenee kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna 15 280 k-m^2. Toimistotilojen määräksi osoitetaan enintään 30 % kokonaisrakennusoikeudesta (kl30%), mikä on yleinen käytäntö Vantaan asemakaavoissa logistiikkakiinteistöille. Kiinteistölle saa teollisuus- varasto- ja toimistorakennusten lisäksi rakentaa autojen korjaamo- ja huoltotiloja sekä korttelialueen pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liike- ja näyttelytiloja. Vähittäiskaupan liiketilojen kokonaismäärä korttelialueella saa olla enintään 500 k-m^2. Koska kiinteistö ei sijaitse keskusta-alueella, päivittäistavarakaupan liiketilat kielletään. Toiminnot sopivat alueen yhdyskuntarakenteeseen ja lisäävät alueen monipuolisuutta.

Korttelialueen itä- ja eteläreunoilla on vaara-alueet 110 kV:n ja 400 kV:n sähkölinjoille. Korttelialueen eteläosassa on maanalaisia putkia. Logistiikkarakennus sijoittuu korttelialueen keskelle sähkölinjojen vaara-alueiden väliin. Logistiikkapihat ovat rakennuksen etelä- ja pohjoispuolilla, mikä on logistiikkakiinteistöjen toiminnan kannalta optimaalista. Henkilöautopaikat sijoittuvat korttelialueen länsireunaan sekä eteläosan vaara-alueelle. Korttelialueen autopaikkoja saa sijoittaa myös viereiselle uudelle liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle (K). Korttelialueen pohjois-, itä- ja eteläreunoilla on istutusvyöhykkeet. Korttelialueelle voidaan järjestää tonttiliittymät Turvalaaksonkujalta, Suokalliontieltä sekä Turvalaaksontien itäpäästä.

Korttelialue muodostaa yhden tontin. Mikäli se halutaan jakaa useaksi tontiksi ja rakentaa rakennukset tarvittaessa toisiinsa kiinni tontinkäyttö optimoiden, on rakennuksien ja palomuurien sallittu sijaita korttelialueella tonttijaosta riippumatta. Myös hulevesien hallinnan edellyttämät järjestelmät saavat sijaita tonttijaosta riippumatta, jotta ko. järjestelmät on mahdollista toteuttaa tonttikohtaisten ratkaisujen sijaan koko korttelin kannalta tarkoituksenmukaisimpana kokonaisuutena.

Rakennusten ja uusien pihojen rakentamisessa sekä mainoslaitteiden sijoittelussa ja rakenteissa on huolehdittava kaupunkikuvan kannalta keskeiseltä Kehä III:lta kiinteistölle avautuvista näkymistä. Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen eikä pihoilla sallita avovarastointia. Rakennusten sallittu enimmäiskorkeus +54.0 mahdollistaa maanpinnan tasosta katsoen enintään noin 25 m korkuisen rakennuksen toteuttamisen. Teknisiä tiloja ja ilmanvaihdon konehuoneita yms. saa sijoittaa vesikaton yläpuolelle. Rakennusten korkeus on hieman matalampi kuin kaavamuutosalueen koillis- ja pohjoispuolen ylärinteiden korttelialueilla. Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesteiden korkeusrajoituspintoja. Rakennuksille on määrätty tarvittava ääneneristävyys lento- ja liikennemelua vastaan. Korttelialueen reunoille on istutettava puita, pensaita ja muuta kasvillisuutta, mikä jäsentää isoa logistiikkakiinteistöä ja tukee hyvän kaupunkikuvan muodostamista. Autopaikat on jäsennettävä puilla ja pensailla enintään 40 paikan yksiköiksi. Kaavamääräyksissä on huomioitu myös, ettei korttelialueelta aiheudu Kehä III:n liikenneturvallisuutta vaarantavaa häikäisyä tai muuta vaaraa. Kaavamääräykset edistävät Vantaan kaupungin arkkitehtuuriohjelmaa.

Korttelialueen eteläosassa sijaitsee sähkön 400 kV:n voimajohto ja korttelialueen koillisosaan tarvitaan aluevaraus uudelle 110 kV:n voimajohdolle. Voimajohtojen vaara-alueet on osoitettu voimajohtojen edellyttämään rakennusrajoitusalueeseen saakka (johtoaukea ja 5 m levyiset reunavyöhykkeet). Voimajohtoalue ja kiinteistöjen käyttöoikeuden supistus koskevat johtoaukeaa ja johtoaukean molemmin puolin olevia 10 metriä leveitä reunavyöhykkeitä. Rakennusrajoitusalue ulottuu 23 metrin etäisyydelle 400 kV voimajohdon keskilinjan kummallekin puolelle (yhteensä 56 m) ja 12,5 metrin etäisyydelle 110 kV voimajohdon keskilinjan kummallekin puolelle (yhteensä 25 m). Vaara-alueille ei saa sijoittaa rakennuksia eikä istuttaa puita, joiden luontainen kasvukorkeus on yli neljä metriä. Voimajohtoalueelle sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää risteämälausunto voimajohdon omistajalta.

Korttelialueen luoteisosassa on muuntamorakennus. Se on huomioitu kaavamääräyksissä edellyttämällä, että korttelialueelle tulee myös varata maantasoon tila muuntamolle, joka on helposti huollettavissa. Muuntamon saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi.

Korttelialueella sijaitseville nykyisille ja uuteen paikkaan siirrettäville HSY:n maanalaisille vesi- ja viemäriputkille on muodostettu rasitteet maanalaisia johtoja varten varatuilla alueen osilla korttelialueen eteläosaan uuden logistiikkarakennuksen eteläpuolelle. Rakennettaessa ajoyhteyksiä, pysäköintialueita tms. rasitealueille, on putket suojattava painumiselta sellaisella ratkaisulla, joka mahdollistaa putkien helpon kunnossapidon. Maanalaisia johtoja varten varatulle alueen osalle ei myöskään saa istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.

Hulevesien hyvä hallinta on osa Vantaan kaupungin hulevesiohjelman toteuttamista. Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Edellyttämällä moottoriajoneuvojen pesu-, huolto- ja korjaustoimintojen sekä niihin liittyvän kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin sijoittamista rakennuksiin, edistetään ympäristön tilan säilymistä hyvänä.

Viherkerroin on osa ilmastonmuutoksen hillintää, jota edistetään istutusten ja hulevesiratkaisujenlisäksi myös edellyttämällä aurinkopaneelien ja muiden energiaa säästävien ja tuottavien ratkaisujen suosimista. Tontilla voidaan hyödyntää maalämpöä. Vihertehokkuuden tavoiteluvun määrittämiseen on mm. vaikuttanut merkittävästi se, että korttelialuetta halkovien lukuisien, useita kymmeniä metrejä leveiden sähkön voimajohtojen vaara-alueille ei saa istuttaa luontaisesti yli neljä metriä korkeiksi kasvavia puita ja pensaita. Uuden logistiikkakiinteistön rakennusta ympäröivien ajopihojen on oltava lähes samalla korkeustasolla, joten pohjoisreunan nykyistä rinnettä puineen ei ole mahdollista säästää kokonaistaloudellisesti järkevällä ratkaisulla vaan se on luiskattava ja istutettava uudelleen. Vaje logistiikkakiinteistöjen normitavoitelukuun 0,5 kompensoidaan asettamalla viereisen uuden K-korttelialueen vihertehokkuudelle kauppa-alueiden normitavoitelukua 0,6 huomattavasti tiukempi vihertehokkuuden tavoiteluku 1,2. Ympäristön kannalta kestävien liikkumismuotojen käyttöä kannustetaan edellyttämällä, että rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkeille ja sijoittamalla polkupyöräpaikat pääsisäänkäyntien yhteyteen. Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia. Em. kaavamääräykset edistävät Vantaan kaupungin hulevesiohjelmaa, arkkitehtuuriohjelmaa sekä resurssiviisautta.

K, Liike- ja toimistorakennusten korttelialue

Korttelialueesta muodostetaan tontti nro 2. Korttelialueen kokonaisrakennusoikeuden määrä on 2 000 k-m^2. Kiinteistölle saa rakentaa liike-, varasto- ja toimistorakennuksia. Koska kiinteistö ei sijaitse keskusta-alueella, vähittäiskaupan liiketilat saavat olla vain paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tiloja ja päivittäistavarakaupan liiketilat kielletään. Toiminnot sopivat alueen yhdyskuntarakenteeseen ja lisäävät alueen monipuolisuutta.

Korttelialueen itä- ja eteläosissa on leveät vaara-alueet 400 kV:n sähkölinjoille. Korttelialueen pohjois- ja keskiosan halki kulkee maanalaisia putkia. Rakennus voi sijoittua vain aivan Katriinantien reunaan. Pysäköintialueet, jotka on tarkoitettu sekä K- että TKT -korttelialueiden autoille, sijoittuvat rakennuksen ja Turvalaaksonkujan väliin sähkölinjan leveälle vaara-alueelle. Korttelialueen länsi-, pohjois- ja eteläreunoilla on istutusvyöhykkeet. Korttelialueelle voidaan järjestää tonttiliittymät Turvalaaksonkujalta.

Rakennusten ja uusien pihojen rakentamisessa sekä mainoslaitteiden sijoittelussa ja rakenteissa on huolehdittava kaupunkikuvan kannalta keskeiseltä Kehä III:lta kiinteistölle avautuvista näkymistä. Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen eikä pihoilla sallita avovarastointia. Rakennuksen suurin sallittu kerrosluku on neljä. Teknisiä tiloja ja ilmanvaihdon konehuoneita yms. saa sijoittaa vesikaton yläpuolelle. Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesteiden korkeusrajoituspintoja. Rakennuksille on määrätty tarvittava ääneneristävyys lento- ja liikennemelua vastaan. Korttelialueen reunoille on istutettava puita, pensaita ja muuta kasvillisuutta, mikä jäsentää kiinteistöä ja tukee hyvän kaupunkikuvan muodostamista. Autopaikat on jäsennettävä puilla ja pensailla enintään 40 paikan yksiköiksi. Kaavamääräyksissä on huomioitu myös, ettei korttelialueelta aiheudu Kehä III:n liikenneturvallisuutta vaarantavaa häikäisyä tai muuta vaaraa. Kaavamääräykset edistävät Vantaan kaupungin arkkitehtuuriohjelmaa.

Korttelialueen itä- ja eteläosissa sijaitsevat sähkön 400 kV:n voimajohdot. Voimajohtojen vaara-alueet on osoitettu voimajohtojen edellyttämään rakennusrajoitusalueeseen saakka (johtoaukea ja 5 m levyiset reunavyöhykkeet). Voimajohtoalue ja kiinteistöjen käyttöoikeuden supistus koskevat johtoaukeaa ja johtoaukean molemmin puolin olevia 10 metriä leveitä reunavyöhykkeitä. Rakennusrajoitusalue ulottuu 23 metrin etäisyydelle 400 kV voimajohdon keskilinjan kummallekin puolelle (yhteensä 56 m). Vaara-alueille ei saa sijoittaa rakennuksia eikä istuttaa puita, joiden luontainen kasvukorkeus on yli neljä metriä. Voimajohtoalueelle sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää risteämälausunto voimajohdon omistajalta.

Korttelialueen pohjois- ja keskiosissa sijaitseville nykyisille HSY:n maanalaisille vesi- ja viemäriputkille on muodostettu rasitteet maanalaisia johtoja varten varatuilla alueen osilla. Rakennettaessa ajoyhteyksiä, pysäköintialueita tms. rasitealueille, on putket suojattava painumiselta sellaisella ratkaisulla, joka mahdollistaa putkien helpon kunnossapidon. Maanalaisia johtoja varten varatulle alueen osalle ei myöskään saa istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.

Hulevesien hyvä hallinta on osa Vantaan kaupungin hulevesiohjelman toteuttamista. Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan. Edellyttämällä moottoriajoneuvojen pesu-, huolto- ja korjaustoimintojen sekä niihin liittyvän kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin sijoittamista rakennuksiin, edistetään ympäristön tilan säilymistä hyvänä.

Viherkerroin on osa ilmastonmuutoksen hillintää, jota edistetään istutusten ja hulevesiratkaisujenlisäksi myös edellyttämällä aurinkopaneelien ja muiden energiaa säästävien ja tuottavien ratkaisujen suosimista. Tontilla voidaan hyödyntää maalämpöä. Vihertehokkuuden tavoiteluvun määrittämiseen on mm. vaikuttanut merkittävästi se, että korttelialuetta halkovien lukuisien, useita kymmeniä metrejä leveiden sähkön voimajohtojen vaara-alueille sekä maanalaisten johtojen alueille ei saa istuttaa luontaisesti yli neljä metriä korkeiksi kasvavia puita ja pensaita. Korttelialueelle asetetaan kauppa- ja liikerakentamista koskevaa normitavoitelukua 0,6 tiukempi tavoiteluku 1,2, millä kompensoidaan viereisen uuden TKT-korttelialueen normitavoitelukua alempi luku. Ympäristön kannalta kestävien liikkumismuotojen käyttöä kannustetaan edellyttämällä, että rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkeille ja sijoittamalla polkupyöräpaikat pääsisäänkäyntien yhteyteen. Polkupyöräpaikoista vähintään puolet tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia. Koska kiinteistö on tarkoitettu liike- ja toimistorakennuksille, edellytetään myös, että liikkeen pääsisäänkäyntiä

tulee korostaa ja jalankulkualueet on kivettävä ja rajattava upotettavilla reunakivillä muista alueista. Em. kaavamääräykset edistävät Vantaan kaupungin hulevesiohjelmaa, arkkitehtuuriohjelmaa sekä resurssiviisautta.

4.3.2 Muut alueet

Liikenne- tai katualueet

Turvalaaksonkujan katualueen itä-länsisuuntainen osuus on siirretty etelämmäksi Kehä III:n pohjoisreunaan. Katualueelle ei ole liittymiä Kehä III:n liikennealueelta. Turvalaaksonkujan länsireunaan rakennetaan kevyen liikenteen väylä, joka yhdistetään Kehä III:n reunassa olevaan kevyen liikenteen väylään.

Vasamagolf-nimisen urheilu- ja virkistyspalvelujen alueen lounaisosasta on noin 558 m^2:n osa muutettu Suokalliontien sekä Turvalaaksonkujan katualueiden osiksi. Kumoutuvan asemakaavan tonttiliittymäkiellot Turvalaaksonkujalla säilyvät ennallaan.

VU, Urheilu ja virkistyspalvelujen alue

Suokalliontien nykyisestä katualueesta on noin 225 m^2:n osa muutettu Vasamagolf-nimisen urheilu- ja virkistyspalvelujen alueen (VU) osaksi.

Suokalliontieltä osoitetaan VU-alueen halki Vasamagolfin alueelle johtava ajoyhteys, joka liittyy nykyiseen ajoyhteyteen.

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 selvitykset liikenteestä, hulevesien hallinnasta sekä viherkertoimesta.

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 alueen asemakaavaa ei muutettaisi, sen nykyiset käyttötarkoitukset toimistorakennusten sekä autopaikkojen korttelialueina ja kokonaisrakennusoikeus sekä Turvalaaksonkujan katualue säilyisivät ennallaan. Alueen rakentaminen valmiiksi siirtyisi pitkälle tulevaisuuteen.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Yhdyskuntarakenne

Kaavamuutosalue sijoittuu Helsinki-Vantaan lentoaseman lounaisosan ja Kehä III:n väliin olemassa olevan katu- sekä kunnallistekniikan verkostojen piiriin. Ympäröivät alueet on asemakaavoitettu suurista rakennuksista koostuvaksi teollisuus-, varasto- ja logistiikkapainotteiseksi työpaikka-alueeksi eikä kaavamuutos muuta tilannetta oleellisesti. Uudet korttelialueet sijaitsevat olevassa yhdyskuntarakenteessa siihen tukeutuen.

Uusi logistiikkakiinteistö (TKT-korttelialue) laajenee Kehä III:n suuntaan ja Turvalaaksonkujaa siirretään lähemmäksi Kehä III:n reunaa. Turvalaaksonkujan länsipuolelle rakennetaan kevyen liikenteen väylä, joka yhdistetään Kehä III:n pohjoisreunassa olevaan kevyen liikenteen väylään. Turvalaaksonkujan siirrolla Kehä III:n pohjoisreunaan ei ole merkittävää vaikutusta kaavamuutosalueesta kävelyetäisyydellä sijoittuvien Kehä III:n varren bussipysäkkien saavutettavuuteen eikä Kehä III:n liikenteeseen ja liikennejärjestelyihin.

Kaupunkikuva

Kumoutuvan asemakaavan korttelin 41101 Turvalaaksonkujan pohjoisreunassa oli tarkoitus rakentua puolikaaren muotoon seitsemästä enintään viisikerroksisesta toimistorakennuksesta ja niiden välissä olevista matalammista kaksikerroksisista yhdysosista. Kaavamuutoksen myötä toimistorakennusten korttelialue muuttuu yhdestä rakennusmassasta muodostuvaksi isoksi logistiikkakiinteistöksi. Turvalaaksonkujan ja Katriinantien väliin rakentuva liike- ja toimistorakennus rajaa Katriinantien ja Kehä III:n liittymän katutilaa reunustavaa kaupunkikuvaa kumoutuvaa asemakaavaa paremmin. Rakentamattoman ja pusikoituvan kaavamuutosalueen rakentuminen valmiiksi kohentaa ja jäsentää alueen kaupunkikuvaa.



Havainnekuva Turvalaaksonkujan kaavamuutosalueesta lounaan suunnasta. (Arkkitehtuuritoimisto Ark Lab Oy)

Asuminen

Kaavamuutosalueella ei ole asumista. Lähin asuinkortteli sijaitsee Suomen Pankin korttelissa Katriinantien ja Turvalaaksontien liittymän pohjoispuolella noin 70 m etäisyydellä kaavamuutoksella teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi muutettavasta alueesta luoteeseen eikä kaavamuutoksella ole suoria vaikutuksia asuinkortteliin.

Asemakaavamuutosalueen liikenne kulkee asuinkorttelin eteläpuolella olevaa Turvalaaksontietä pitkin. Alueen liikennemääriin vaikuttavat tonttien käyttötarkoitukset sekä niissä työskentelevien työntekijöiden ja heidän autojensa määrä. Alueen nykyisessä kumoutuvassa asemakaavassa on Turvalaaksonkujan toimistokorttelіin (KT) 41101 osoitettu kokonaisrakennusoikeutta yhteensä 55 280 k-m^2. Asemakaavamuutoksessa sen käyttötarkoitus muuttuu logistiikkakiinteistöksi ja kokonaisrakennusoikeuden määrä kaavamuutosalueella vähenee 13 280 k-m^2. Kumoutuvan asemakaavan toimistokortteli mahdollistaa alueelle enemmän työntekijöitä autoineen kuin asemakaavamuutoksen mukainen logistiikkakiinteistö. Asemakaavamuutoksen myötä liikenteen

kokonaismäärä ja henkilöautoliikenteen määrä vähenevät nykyiseen kumoutuvaan asemakaavan tilanteeseen verrattuna Turvalaaksontiellä mutta raskaan liikenteen osuus liikenteestä kasvaa.

Palvelut ja työpaikat sekä kaupan sijoittuminen

Kumoutuva asemakaava sisältää kokonaisrakennusoikeutta yhteensä 55 280 k-m^2, mikä on tarkoitettu toimistorakennuksille. Muutoksen myötä kaavamuutosalueen kokonaisrakennusoikeuden määrä vähenee 13 280 k-m^2 ja korttelialueen pääkäyttötarkoituksen muutoksen myötä myös toimistorakennusten osuus vähenee merkittävästi. Kaavamuutoksen mukaan alueelle voisi toteutua toimistotiloja enintään 14 000 k-m^2, joten toimistotilojen vähennys kumoutuvaan asemakaavan verrattuna olisi 43 280 k-m^2. Toimistot sisältävät rakennusoikeuden kerrosneliömetriin suhteutettuna enemmän työpaikkoja kuin teollisuus- ja varastorakennukset. Kokonaisrakennusoikeuden määrään ja rakennusten käyttötarkoituksiin suhteutettu laskennallinen työpaikkamäärä on uudessa asemakaavassa siten pienempi kuin kumoutuvassa asemakaavassa. Kaavamuutosalueen rakentumiselle kumoutuvan asemakaavan mukaisena toimistotyöpaikkojen alueena ei kuitenkaan ole ollut kysyntää lähes kahteenkymmeneen vuoteen. Toimistotyöpaikat sijoittuvat ja jatkavat keskittymistään pääkaupunkiseudulla ja Vantaalla alueille, jotka ovat aluekeskuksissa tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien piirissä. Kaavamuutosalue ei ole houkutteleva tai todennäköinen sijoittumispaikka toimistorakennuksille, joten sen rakentuminen kumoutuvan asemakaavan mukaisesti ei olisi todennäköistä ja realistista. Uuden asemakaavan myötä alue uusine työpaikkoineen kuitenkin toteutuu lähitulevaisuudessa.

Turvalaaksonkujan asemakaavamuutoksen liike- ja toimistotilojen korttelialueelle (K) on osoitettu kokonaisrakennusoikeutta yhteensä 2 000 k-m^2, eikä liiketilojen osuutta rakennusoikeuden määrästä rajoiteta. Uudella teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueella (TKT) sallitaan pääkäyttötarkoitukseen liittyvät liike- ja näyttelytilat mutta vähittäiskaupan liiketilojen kokonaismäärä korttelialueella saa olla enintään 500 k-m^2. Kumoutuvassa asemakaavassa ei ole rakennusoikeutta liiketiloille, joten siihen verrattuna liiketilojen määrä kaavamuutosalueella kasvaa 2 500 k-m^2. Maankäyttö- ja rakennuslaki määrittelee yli 4 000 k-m^2 suuruisen vähittäiskaupan myymälän vähittäiskaupan suuryksiköksi. Kaavamuutosalueen korttelialueiden liiketilat eivät erikseen tai yhdessä muodosta vähittäiskaupan suuryksikköä. Uusilla korttelialueilla ei sallita päivittäistavarakaupan liiketiloja, joten asemakaavamuutoksella ei ole vaikutuksia päivittäistavarakauppoihin ja niiden toimintaedellytyksiin.

Turvalaaksonkujan Asemakaavamuutoksen kaavamääräykset edellyttävät, että Katriinatien reunan uuden liike- ja toimistorakennusten korttelialueen vähittäiskaupan liiketilat saavat olla vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan liiketiloja eikä päivittäistavarakaupan tiloja sallita. Paljon tilaa vaativaa erikoiskauppaa ovat mm. rauta-, auto-, huonekalu-, kodinkonekauppa jne. Paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tilojen on luontaista mm. kaupan laatu ja asiointitiheys huomioiden sijaita keskusta-alueiden ulkopuolella, jollainen kaavamuutosalue on.

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. Turvalaaksonkujan asemakaavamuutoksen korttelialueiden liiketilojen rakennusoikeuden määrä ei muodosta merkitykseltään seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä.

Vähittäiskaupan myymäläkeskittymäksi katsotaan myös useasta erillisestä ja toisistaan lähietäisyydellä olevasta myymälästä muodostuva toiminnallisesti yhtenäinen kaupan aluekokonaisuus. Turvalaaksonkujan kaavamuutosalueen ja Katriinantien länsipuolella Juhanilantien alueella olevien toimistorakennusten ja/tai ympäristöä häiritsemättömien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (KTTY) sekä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen (T) rakennusoikeudesta saa rakentaa pääkäyttötarkoitukseen liittyvinä myymälätilona enintään yhteensä 1 700 k-m^2. KTTY-korttelialueella toimii A-katsastus (Juhanilantie 2). T-korttelialueilla

toimivat Juhanilantie 4:ssä Fine Foods sekä Skuba Suomi Oy ja Juhanilantie 1:ssä Malmberg-Elektro Oy. Fine Foods toimittaa edustamiensa tuotemerkkien elintarvikkeita päivittäistavarakaupan ketjuille. Skuba Suomi Oy on kuorma-autojen, linja-autojen ja perävaunujen varaosien sekä tarvikkeiden maahantuontiin ja myyntiin erikoistunut yritys. Malmberg-Elektro Oy on sähköliikkeille, tukkureille ja teollisuudelle suunnattu ammattilais- ja tukkumyymälä. Juhanilantien alueen nykyiset liiketilat eivät ole luonteeltaan vähittäiskaupan myymälöitä, eivätkä ne siten muodosta Turvalaaksonkujan kaavamuutosalueen liiketilojen, jotka on tarkoitettu vain tilaa vievälle kaupalle, kanssa toiminnallista kokonaisuutta eikä vähittäiskaupan myymäläkeskittymää. Mikäli ne toteutuisivat paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppoina, niistä ei Turvalaaksonkujan kaavamuutosalueen liiketilojen kanssa muodostuisi vähittäiskaupan suuryksiköksi tulkittavaa myymäläkeskittymää.

Turvalaaksonkujan asemakaavamuutosalueen ja Kehä III:n eteläpuolelle Tuupakantien varteen noin 1 150 m pituiselle alueelle on teollisuusrakennusten korttelialueille (T) sekä teollisuus, varasto- ja liikerakennusten korttelialueelle (TKL) sekä teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueille (TKT) sekä liike- ja toimistorakennusten ja teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueelle (KL-1) asemakaavoitettu rakennusoikeutta myös liiketiloille yhteensä 33 988 k-m^2. Tuupakantien korttelialueilla nykyisin toimivat yritykset (Yamaha Center, KTM Nordic, Team Örthen Oy, Bike World, Brandt, Volvo Construction Equipment Oy, IKH) ovat moottoripyörien, veneiden, moottoreiden, maansiirtokoneiden sekä teollisuuden tuotteiden ja teknisen kaupan alan kauppoja. Ne toimivat rakennuksissa, joiden toteutunut kerrosala on yhteensä 28 437 k-m^2. Niistä 13 796 k-m^2 sijaitsee Turvalaaksonkujan kohdalla Kehä III:n ja Tuupakantien liittymän sekä Tuupakankujan välisellä alueella Tuupakantiellä. Tuupakankujan itäpuolella noin 650 m etäisyydellä Kehä III:n ja Tuupakantien liittymästä sijaitsevat IKH sekä Masino, joiden kerrosala on yhteensä 9 358 k-m^2, voidaan tulkita paljon tilaa vievän erikoistavarakaupan sijaan muun erikoistavaran kaupaksi. Lisäksi Masinon asiakaskuntana ovat muut yritykset, eikä se ole luonteeltaan vähittäiskaupan myymälä. Turvalaaksonkujan asemakaavamuutoksen liiketilat sekä ko. Tuupakantien varren toteutuneet tilaa vaativan erikoiskaupan tilat eivät yhdessä ylitä seudullisen merkittävyyden rajaa. Asemakaavamuutoksen vaikutukset paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan nykyiseen palveluverkkoon ja toimintaan ovat erittäin vähäiset.

Maakuntakaavan mukaan muun erikoistavaran kaupan osalta seudullisen merkittävyyden koon alaraja on 10 000 k-m^2. Turvalaaksonkujan asemakaavamuutoksen teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueelle saa sijoittaa pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liike- ja näyttelytiloja ja vähittäiskaupan liiketilojen kokonaismäärä korttelialueella saa olla enintään 500 k-m^2, eivätkä ne saa olla päivittäistavarakaupan tiloja. Asemakaavamuutoksella ei ole merkittävää vaikutusta muun erikoistavaran kauppaan.

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. Turvalaaksonkujan kaavamuutosalueen lähialueelle asemakaavoitettuja liiketiloja ei ole erityisesti osoitettu vähittäiskaupan suuryksiköitä varten. Mikäli lähialueen kiinteistöjen liiketiloja Juhanilantien alueella tai Kehä III:n eteläpuolella Tuupakantien varrella 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. Turvalaaksonkujan asemakaavamuutoksen liiketilat kuitenkin rajoittavat mahdollisuuksia muuttaa alueen muiden kiinteistöjen liiketiloja paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tai muun erikoistavaran kaupan tiloiksi.

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. Hanke hyödyntää olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa.

Uusi logistiikkakiinteistö (TKT-korttelialue) laajenee kumoutuvan asemakaavan Turvalaaksonkujan katualueelle siten, että kadun itä-länsisuuntainen osuus ja sen alla uuden rakennuksen alueella olevia HSY:n vesi- ja viemäriputkia joudutaan siirtämään nykyistä etelämmäksi. Katualueen osuuden ja HSY:n putkien siirroista sekä uuden kevyen liikenteen väylän rakentamisesta nykyiseen toteutuneeseen tasoon saakka aiheutuvista kustannuksista vastaa kaavamuutoksen hakija Suomen Pankki Oy. Kustannusarvio em. muutosten osalta on noin 623 000 €.

Turvalaaksonkujan siirrettävälle osuudelle ei ole koskaan toteutettu katuvaloja, reunakiviä eikä kevyen liikenteen väylää kadun reunaan. Nyt kaupunki toteuttaa uuteen paikkaan siirtyvälle Turvalaaksonkujalle katuvalot ja luonnonkiviset reunakivet sekä tietyt rakennekerrokset uudesta kevyen liikenteen väylästä, mistä arvioidaan aiheutuvan kaupungille kustannuksia 150 000 €. Lisäksi kaupunki toteuttaa Katriinantielle uusia liikenneohjausjärjestelyitä ja järjestelmiä, joiden alustava kustannusarvio on noin 300 000 €. Ne olisi tarvittu jo kumoutuvan asemakaavan mukaisten rakennusten toteutuessa.

Kaavamuutoksen pitkän aikavälin taloudellisten hyötyjen on katsottu ylittävän kaavamuutoksen toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavamuutosalue ei ole Viinikkalan ja Ylästön asutuksen käytössä olevaa naapurustoa tai aluetta eikä kaavamuutos siten aiheuta vaikutuksia niiden sosiaaliseen ympäristöön.

Virkistys

Kaavamuutos ei muuta virkistysalueita eikä vaikuta lähialueen virkistysalueverkostoon.

Liikenne

Asemakaavamuutoksen myötä Turvalaaksonkujan Kehä III:n suuntainen osuus siirretään Kehä III:n pohjoisreunan viereen. Turvalaaksonkujan erillinen Kehä III:n suuntainen kevyen liikenteen väylä poistuu ja sen osalta kevyt liikenne siirtyy Kehä III:n reunan nykyiselle kvl-väylälle.

Logistiikkakiinteistön teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueelle (TKT) on autopaikkojen vähimmäismäärän mukaan suunniteltu 62 henkilöautopaikkaa. Logistiikkakiinteistön autopaikkoja saa toteuttaa myös liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle (K), jonne mahtuisi 205 henkilöautopaikkaa sekä logistiikkakiinteistöä että liike- ja toimistorakennusta varten.

WSP Finland on laatinut asemakaavamuutosta varten liikenneselvityksen. Kaavoitettavan logistiikkakokonaisuuden liikennetuotos on laskettu kaavailtujen käyttötarkoitusten ja toimintojen (tavara- ja liikenneterminaalit, ravintola- ja majoituspalvelut) kerrosneliöiden perusteella sekä soveltamalla Ympäristöministeriön julkaisua ”Liikennetarpeen arviointi maankäytön

suunnittelussa” (27/ 2008). Asemakaavamuutoksen mukaisen logistiikkakeskuksen (kerrosala 40 000 k-m^2) arvioitu liikennetuotoksen muutos liikenteen huipputuntina on 35 saapuvaa ja 35 poistuvaa henkilö-/pakettiautoa tunnissa sekä 29 saapuvaa ja 29 poistuvaa rekka-autoa tunnissa.

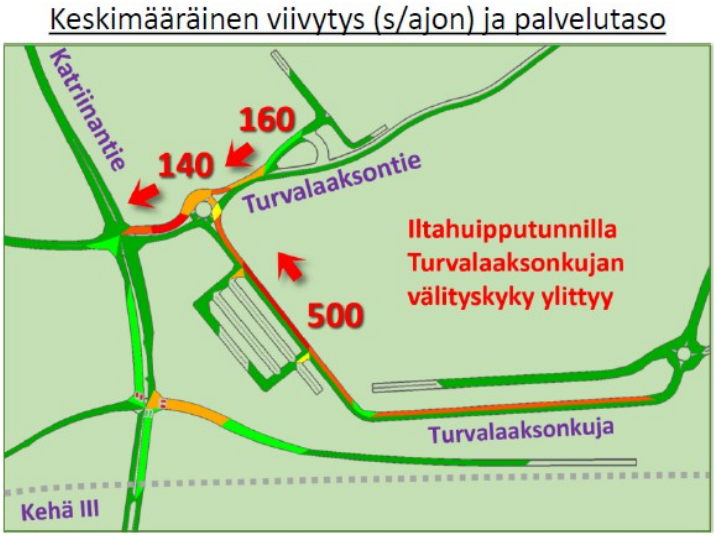
Asemakaavamuutosalueen liikennemääriin vaikuttavat tonttien käyttötarkoitukset sekä niissä työskentelevien työntekijöiden ja heidän autojensa määrä. Alueen nykyisessä kumoutuvassa asemakaavassa on Turvalaaksonkujan toimistokortteliin (KT) 41101 osoitettu kokonaisrakennusoikeutta yhteensä 55 280 k-m^2. Asemakaavamuutoksessa sen käyttötarkoitus muuttuu logistiikkakiinteistöksi ja kaavamuutosalueen uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä 42 000 k-m^2 (josta logistiikkakiinteistöllä 40 000 k-m^2) on 13 280 k-m^2 vähemmän kuin nykyisessä kumoutuvassa asemakaavassa.

Nykyinen kumoutuvan asemakaavan toimistokortteli mahdollistaa alueelle enemmän työntekijöitä autoineen kuin asemakaavamuutoksen mukainen logistiikkakiinteistö. Asemakaavamuutoksen myötä liikenteen kokonaismäärä ja henkilöautoliikenteen määrä vähenevät nykyiseen kumoutuvaan asemakaavan tilanteeseen verrattuna Turvalaaksontiellä ja alueen muilla väylillä mutta raskaan liikenteen osuus liikenteestä kasvaa. Toimistokorttelin tilanteessa Turvalaaksontien liittymän kautta toimistoilta poistuisi iltahuipputunnilla noin 400-500 ajoneuvoa (23 % vrk-liikenteestä) ja raskaan liikenteen osuus olisi 4 %. Liikennelaskennan vastaavat nykytilanteen tiedot iltahuipputunnin osalta ovat 200 ajoneuvoa (7,2 % vrk-liikenteestä, raskasta liikennettä 43 %).

Asemakaavamuutoksen sekä siitä riippumattoman muun kokonaisliikennemäärän kasvun myötä liikenteen jonoutuvia tulosuuntia ovat sekä aamu- että iltahuipputunnilla Kehä III:n ja Katriinantien ramppi, Katriinantie pohjoisen tulosuunnasta sekä Katriinantien liikennevaloliittymien (Kehä III, Turvalaaksontie) väli etelän tulosuunnasta. Kokonaisliikennemäärä (nykytilanne + uusi maankäyttö) voi kasvaa aamulla 50 % tai illalla 30 % ilman väylien välityskyvyn ylittymisiä tai laajempia liikenteellisiä häiriöitä.

Oheiset liikenteen keskimääräiset viivytykset (s/ajoneuvo) perustuvat 27 300 k-m^2 kokoiseen logistiikkakeskukseen. Asemakaavamuutoksen mukainen 40 000 k-m^2 logistiikkakeskus kasvattaa oheisia keskimääräisiä viivytyksiä yhdellä sekunnilla.

Katriinantien nykyinen liikenne ilman asemakaavamuutoksen maankäyttöä vaikeuttaa kääntymistä Turvalaaksontieltä vasemmalle etelän suuntaan Katriinantielle (kohti Kehä III:a).



Vasemman ryhmittymiskaistan jono yltää nykytilanteessa iltaruuhkassa hetkittäin Turvalaaksontien ja Turvalaaksonkujan kiertoliittymään asti mutta ei aiheuta laajempia häiriöitä. Asemakaavamuutoksen mahdollistaman maankäytön aiheuttama lisäys liikenteeseen (viereinen kuva) vaikeuttaa kääntymistä Turvalaaksontieltä vasemmalle etelän suuntaan Katriinantielle (kohti Kehä III:a) entisestään.

Turvalaaksonkujan välityskyky ylittyy ja autojonon pää on lähellä Turvalaaksontien ja Turvalaaksonkujan kiertoliittymää. Jonoutuva liikenne varaa kiertoliittymän käyttöönsä ja häiritsee myös Turvalaaksontien pohjoisen tulosuunnan liikennevirtaa. Asemakaavamuutoksen mahdollistama lisäliikenne heikentää nykyisillä liikennejärjestelyillä Turvalaaksontien ja Turvalaaksonkujan liikenteen palvelutason erittäin huonoksi.

Katriinantien ja Turvalaaksontien liittymän liikennevalo-ohjaus poistaa iltahuipputunnin pitkät jonot ja viivytykset Turvalaaksonkujalta ja Turvalaaksontien tulosuunnan palvelutaso on tällöin välttävä.



Liikennevalo-ohjaus (viereinen kuva) aiheuttaa Katriinantien pohjoisen tulosuunnan liikenteelle 35 sekunnin keskimääräisen viivytyksen, jolloin tulosuunnan palvelutaso heikkenee välttäväksi mutta väylän välityskyky on liikennemäärälle riittävä. Katriinantielle johtavan Kehä III:n rampin toimivuus säilyy nykytilanteen mukaisena ennallaan ja jono purkautuu yhden vihreän aikana.

Liikenneselvityksessä on tutkittu myös vaihtoehto, jossa liikennevalo-ohjaus tehtäisiin sekä Katriinantien ja Turvalaaksontien että Turvalaaksontien ja Turvalaaksonkujan (nyk. kiertoliittymä) liittymiin.



Tällöin Katriinantien valoliittymien väli jonoutuisi hetkittäin koko matkalta, mikä heikentäisi Katriinantien etelän tulosuunnan toimivuutta. Sen liikenteen keskimääräinen viivytys kasvaisi Katriinantien ja Turvalaaksontien liikennevalo-ohjattuun vaihtoehtoon verrattuna 12 sekunnista 22 sekuntiin ja palvelutaso heikkenisi hyvästä tyydyttäväksi.

Kehä III:lta idän suunnasta Katriinantielle johtavalla rampilla liikenteen maksimijonopituus lyhenisi hieman. Keskimääräinen viivytys Katriinantielle käännyttäessä pienenisi 30 sekunnista 28 sekuntiin ja palvelutaso säilyisi välttävänä. Kahden valoliittymän vaihtoehto olisi hieman parempi Katriinantien pääsuunnan (pohjoinen) ja Kehä III:n rampin liikennevirtojen kannalta, koska Turvalaaksontien tulosuunnalla vihreän tarve on pienempi kuin kiertoliittymävaihtoehdossa. Katriinantiellä etelän tulosuunnassa toimivuus heikkenee, koska rampin virta toimii paremmin ja varaa liittymäväliä. Katriinantien etelän tulosuunnan ruuhkautuminen ei aiheuta suuria häiriöitä liikenteelle.

Alueen liikenneverkon toimivuuden kannalta tärkeälle Kehä III:n ja Katriinantien liikennevalo-ohjatulle ramppiliittymälle saadaan tarpeellinen vihreän valon aika esimerkiksi ns. ottamalla vihreän valon aikaa Katriinantien etelän tulosuunnasta ja liikennevalo-ohjatuksi muutettavan pohjoisen liittymän Turvalaakson tulosuunnasta.

Turvalaaksonkujan siirtäminen Kehä III:n pohjoisreunaan ei muodosta uusia liittymiä liikennealueeseen.

Vesihuolto

Kaavamuutoksen myötä Turvalaaksonkujan katualueesta muutetaan noin 330 m pituinen osuus osaksi TKT-korttelialueen logistiikkakiinteistöä. Poistuvan ja uuteen paikkaan siirrettävän katuosuuden alla kulkevat v. 2001 rakennetut hulevesiviemärit (Ø 600 mm ja Ø 315 mm), jätevesiviemäri (Ø 200 mm) ja runkovesijohto (Ø 225 mm). Viemäreitä ei voi siirtää uudelle katualueelle Kehä III:n pohjoisreunaan, koska viemäreiden viettokaltevuus jäisi liian pieneksi. Se edellyttäisi uutta pumppaamoa HSY:n putkiin, mitä HSY ei hyväksy kiinteistölähtöisissä hankkeissa. Ko. viemäreitä ja vesijohtoa on siirrettävä uuden logistiikkarakennuksen tieltä noin 250 m pituiselta osuudelta uuteen paikkaan tontilla, jolloin vältytään jätevesien pumppaamiselta. HSY:n putket jäävät rasitteiksi Turvalaaksonkujan laajennetun TKT-korttelialueen eteläosaan. Kaavamuutoksen hakija toteuttaa vesihuollon siirron HSY:n hyväksymien suunnitelmien mukaisesti ja vastaa aiheutuvista kustannuksista. Kaavamääräykset edellyttävät, että maanalaisia johtoja varten varattu alueen osa on toteutettava siten, että putkien painuminen on estetty ja putkien kunnossapito on mahdollista tehdä helposti.

Katriinantietä reunustavan uuden K-korttelialueen maanalaiset nykyiset viemärit ja vesijohdot jäävät rasitteiksi nykyisille sijoilleen.

Kaavamuutosalueen hulevesien hallinnan mitoitus perustuu Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalliin (julkaistu 2014). Uudet kaavamääräykset edellyttävät, että kaavamuutosalueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää/imeyttää tontilla ja yleisillä alueilla

ennen niiden johtamista yleisiin hulevesiviemäreihin. Lähtökohtana on, ettei kaavamuutosalueen hulevesimäärien virtaama tonttien ulkopuolelle lisäänny eikä äärevöidy nykytilanteesta. Raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin. Rakennusluvan yhteydessä tulee laatia tarkempi hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla. Sipti Infra Oy on laatinut alustavan suunnitelman kaavamuutosalueen hulevesien viivyttämisestä tonteilla.

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 yli 60 dB. Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen perusteella se edellyttää toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 35 dB.

Vantaan nykytilanteen liikennemääristä on vuoden 2016 liikennetiedoilla tehty Vantaan kaupungin ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys 2017. Sen perusteella Kehä III:n liikenteen aiheuttaman melun päiväajan keskiäänitaso LAeq 7–22 kahden metrin laskentakorkeudella on aivan Kehä III:n reunassa sähkön voimajohtojen alla 70–75 dB ja voimajohtojen ja nykyisen Turvalaaksonkujan välissä 65–70 dB. Tulevat rakennukset sijoittuvat alueille, joille kohdistuu tieliikennemelua 60–65 dB. Se edellyttäisi toimistotilojen ulkovaipalta äänitasoeroa ΔL 30 dB. Kehä III:n ja Katriinantien tieliikenteen aiheuttama melu tai pienhiukkaset eivät edellytä niiden erityistä huomioimista asemakaavassa.

Kaavamuutosalueen merkittävin ympäristöhäiriö aiheutuu lentoliikenteen melusta. Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen perusteella rakennusten ulkovaipan ääneneristävyyden kannalta lentoliikenteen melu on mitoittava, mikä huomioidaan kaavamääräyksissä toimisto- yms. hiljaisten työtilojen ulkokuoren ääneneristysvaatimuksena 35 dBA.

Kaavamuutos ei oleellisesti muuta alueen ympäristöhäiriöiden tilannetta kumoutuvaan asemakaavaan verrattuna.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu entiselle peltoalueelle, joka on alkanut metsittyä. Kaavamuutosalueella ei ole erityisiä luontoarvoja, eikä kaavamuutoksella ole oleellisia vaikutuksia alueen luontoarvoihin. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutoksen uudet kaavamääräykset edellyttävät hulevesien viivyttämistä ja hallintaa tontilla kumoutuvaa asemakaavaa ja nykytilannetta paremmin. Se vaikuttaa tontilta poisjohdettavien hulevesien laatuun ja määrään positiivisesti. Kaavamuutosalueella ja sen lähistöllä ei ole vesistökohteita.

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 teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten tontin toteuttamiselta viherkerrointa 0,4 (normitavoiteluku on 0,5) ja liike- ja toimistorakennusten tontin osalta tavoitelukua 1,2 (normitavoiteluku on 0,6). Liike- ja toimistorakennusten normitavoitelukua huomattavasti tiukempi tavoiteluku kompensoi logistiikkakiinteistön normitavoitelukua hieman pienempää tavoitelukua.

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

Suomen Pankki:	Paavo Perttu	
Aberdeen European Balanced Property Fund Sicav-Fis:	Tomi Grönlund	
Varte Oy:	Mikko Sirviö	
Arkkitehtuuritoimisto Ark Lab Oy:	Tommi Tuokkola	
Pöyry Finland Oy:	Anssi Heikkilä	
WSP Finland :	Juho Kero	
Vireo Oy:	Eeva-Maija Ekman	
Sipti Finland Oy:	JP Saarelainen	
Vantaan kaupunki:		
Kaupunkisuunnittelu:	Anitta Pentinmikko	aluearkkitehti (→31.10.2018)
	Merja Häsänen	aluearkkit, va. (1.11.–31.12.2018)
	Johanna Rajala	aluearkkitehti (1.1.2019→)
	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
	Mikko Vanhanen	projekti-insinööri
Mittausosasto:	Petri Rantala	toimitusinsinööri
Ympäristökeskus:	Ari Pietilä	ympäristösuunnittelija
Kiinteistöt ja asuminen:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Jukka Köykkä	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI, Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Vantaalla, 19. päivänä elokuuta 2019.

Jukka Köykkä	Johanna Rajala
kaavasuunnittelija	aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa **Täyttämispvm**		06.08.2019
Kaavan nimi	002073 Viinikkala 41 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	26.10.2018
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002073
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	9,2794	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	9,2794

Ranta-asemakaava

Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

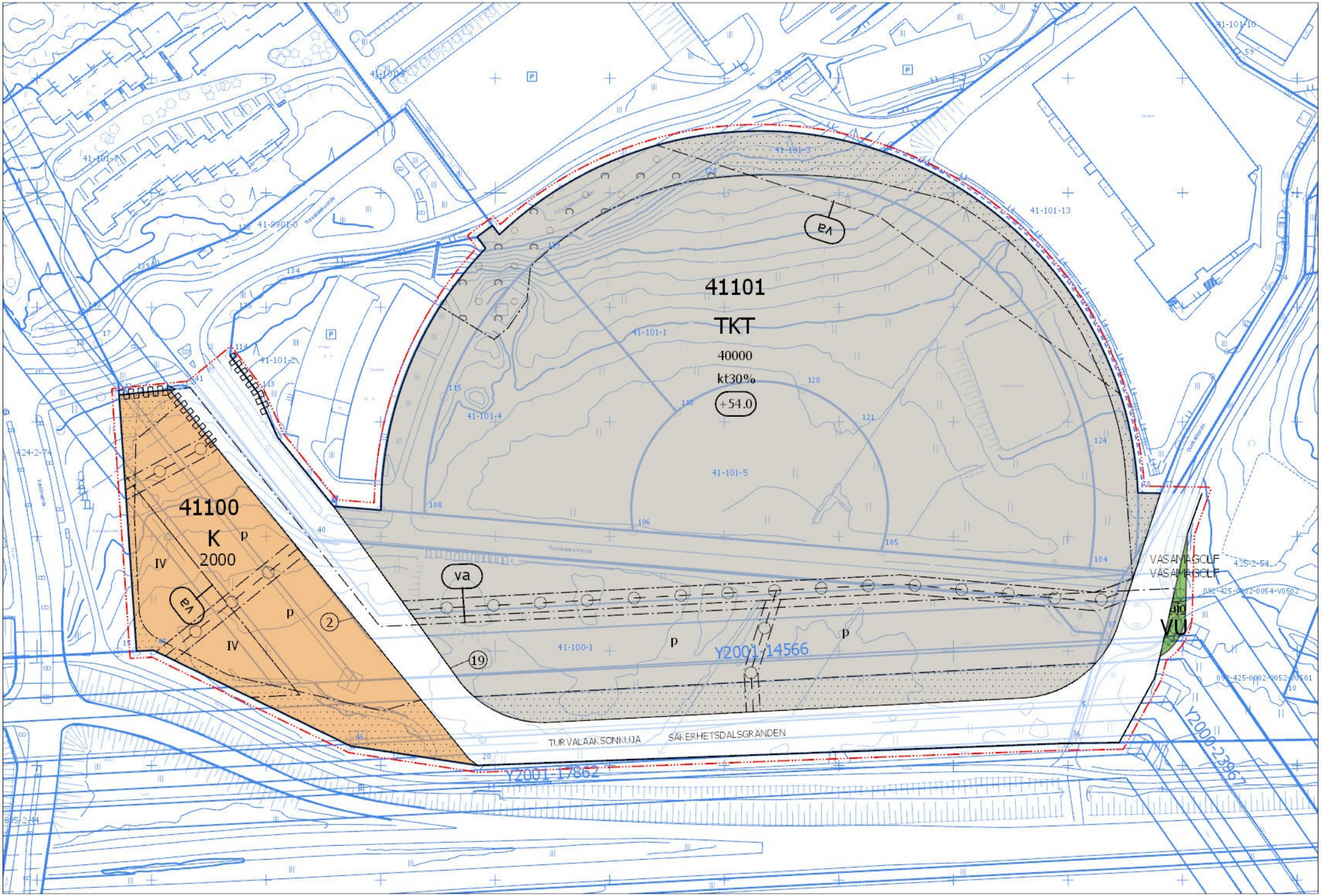
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**9,2794**	**100,0**	**42000**	**0,45**	**0,0000**	**-13280**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	1,0561	11,4	2000	0,19	-2,0601	-53280
T yhteensä	7,0064	75,5	40000	0,57	7,0064	40000
V yhteensä	0,0225	0,2	0		-0,0333	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,1944	12,9	0		-4,9130	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					

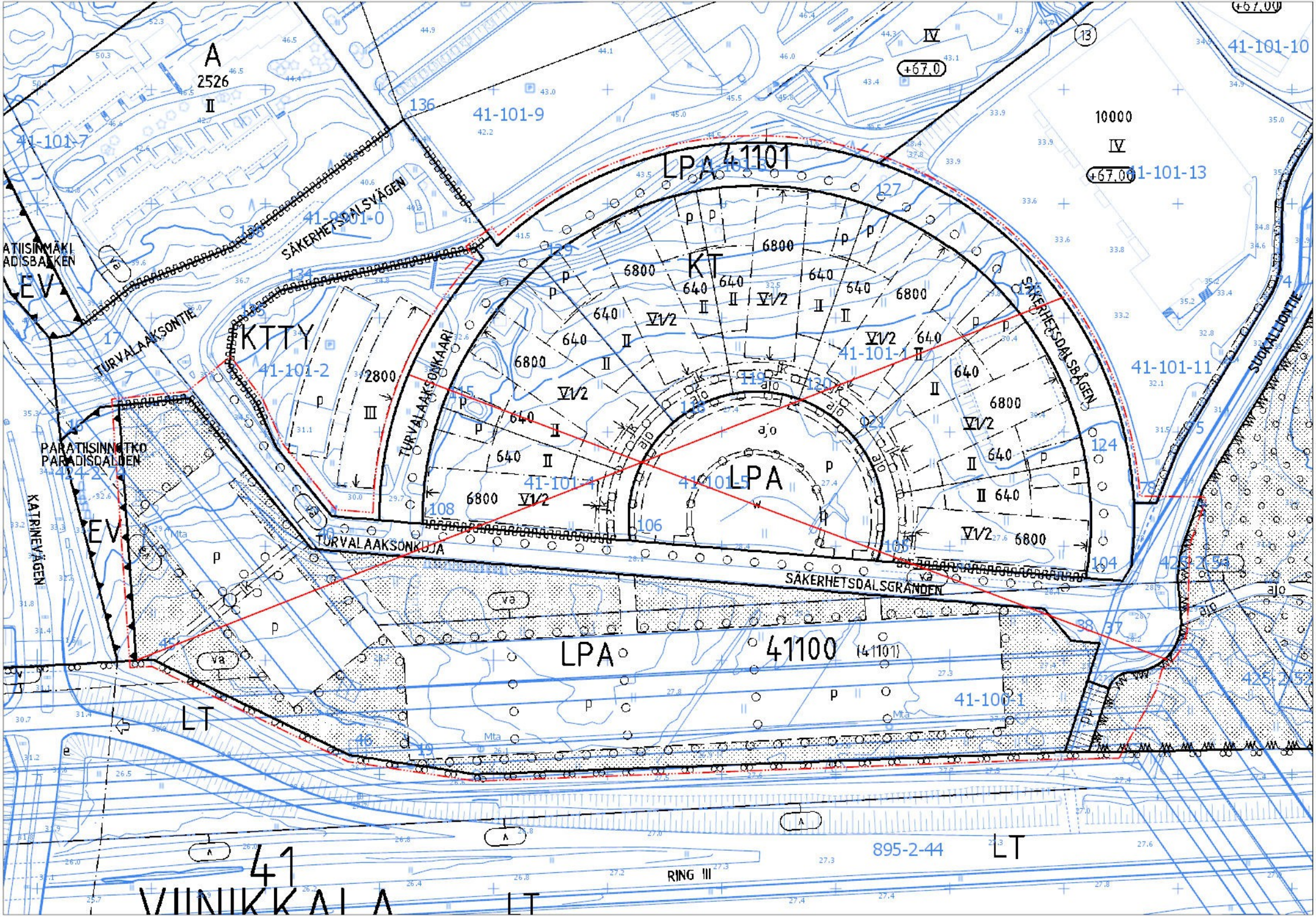
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**9,2794**	**100,0**	**42000**	**0,45**	**0,0000**	**-13280**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	1,0561	11,4	2000	0,19	-2,0601	-53280
K	1,0561	100,0	2000	0,19	1,0561	2000
KT	0,0000		0		-3,1162	-55280
T yhteensä	7,0064	75,5	40000	0,57	7,0064	40000
TKT	7,0064	100,0	40000	0,57	7,0064	40000
V yhteensä	0,0225	0,2	0		-0,0333	0
VU	0,0225	100,0	0		-0,0333	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,1944	12,9	0		-4,9130	0
Kadut	1,1944	100,0	0		0,2870	0
Kev.liik.kadut	0,0000		0		-0,0311	0
LPA	0,0000		0		-5,1689	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS



POISTETTAVAT MERKINNÄT

LIITE: Kaupunginhallitus 26.08.2019 / 23 §

0 25 50 100 150 200 m

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
002073	19.8.2019	687493, 687494

Vantaan kaupunki

TURVALAAKSON-KUJA

Kaupunginosa 41, VIINIKKALA

Asemakaavan muutos
Kortteli 41100 ja osa korttelia 41101 sekä virkistys- ja katualuetta.

Tonttijako ja tonttijaon muutos
Kortteli 41100 ja osa korttelia 41101.

1:2000

Vanda stad

SÄKERHETSDALS-GRÄNDEN

Stadsdel 41, VINIKBY

Ändring av detaljplanen
Kvarteret 41100 och del av kvarteret 41101 samt rekreations- och gatuområde.

Tomtindelning och ändring av tomtindelningen
Kvarteret 41100 och del av kvarteret 41101.
1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH
3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
K **Liike- ja toimistorakennusten korttelialue**	**Kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader**
Alueelle saa rakentaa liike-, varasto- ja toimistorakennuksia sekä niiden yhdistelmiä.	På området får byggas affärs-, lager- och kontorsbyggnader samt kombinationer av dessa.
Vähittäiskaupan liiketilat saavat olla vain paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan liiketiloja.	Affärslokalerna för detaljhandel får enbart vara affärslokaler för specialvaror som kräver mycket utrymme.
Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja.	Butikslokaler för dagligvaror får inte placeras i området.
Korttelialuetta ei saa käyttää avovarastointiin.	Kvartersområdet får inte användas för öppen lagring.
Moottoriajoneuvojen pesu-, huolto- ja korjaustoiminnot sekä niihin liittyvä kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin.	Funktioner för tvätt, underhåll och reparation av motorfordon samt tillhörande behandling och lagring av kemikalier ska placeras i byggnader.
Teknisiä tiloja ja IV-konehuoneita saa sijoittaa vesikaton yläpuolelle.	Tekniska utrymmen och maskinrum för ventilation får placeras ovanom yttertaket.
Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoesteiden korkeusrajoituspintoja.	Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får penetrera höjdbegränsningsytorna för flyghinder på Helsingfors-Vanda flygstation.

Voimajohtoalue (400 kV) ja kiinteistöjen käyttöoikeuden supistus koskevat 36 metriä leveää johtoaukeaa ja johtoaukean molemmin puolin olevia 10 metriä leveitä reuna vyöhykkeitä. Rakennusrajoitusalue ulottuu 23 metrin etäisyydelle 400 kV voimajohdon keskilinjan kummallekin puolelle.	Kraftledningsområdet (400 kV) och inskränkningen av fastig heternas nyttjanderätt omfattar en 36 meter bred ledningsgata och 10 meter breda kantzoner på båda sidor om ledningsgatan. Byggnadsbegränsnings området ligger på 23 meters avstånd om båda sidorna av 400 kV kraftledningens mittlinje.
Voimajohtoalueelle sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää risteämälausunto voimajohdon omistajalta.	Om byggande som förläggs till ett kraftledningsområde ska ett utlåtande om korsande ledningar skaffas från kraftledningsägare.
Vaara-alueella kasvillisuus tulee valita siten, ettei kasvukorkeus ylitä neljää metriä.	Växtligheten i faroområdet ska väljas så att vegetationen inte överstiger fyra meter.
Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Kehä III:n suunnasta.	Kvartersområdet ska byggas så att det byggnadssätt och den arkitektur som används håller hög klass. Särskilt vyerna från Ring III ska tas i beaktande.
Korttelialueen liikenneväylän puoleiset julkisivut, valaistus sekä paikoitus- ja liikennöintialueet eivät saa aiheuttaa liikenneturvallisuutta vaarantavaa häikäisyä Kehä III:lle.	Kvartersområdets fasader, belysning samt parkerings- och trafikområdena på den sida som är vänd mot trafikleden får inte orsaka bländning mot Ring III så att trafiksäkerheten äventyras.
Tontti tulee rajata Kehä III:n ja Katriinantien puolelta kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Rakennuksesta ja tonttia rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus.	Tomten ska avgränsas mot Ring III och Katrinevägen 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.
Tontin vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 1,2. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.	Tomtens gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstal 1,2. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.
Tontilla voidaan hyödyntää maalämpöä.	Jordvärme kan utnyttjas på tomten.
tAurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia.	Solpaneler och andra energisparande och -producerande ska gynnas.
Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.	Dagvattnet ska fördröjas på tomten. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.
Maanalaisia johtoja varten varatulle alueen osalle ei saa istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita. Putkien painuminen on estettävä ja putkien kunnossapito on oltava mahdollista tehdä helposti.	På den del av området som reserverats för underjordiska rör och ledningar får man inte plantera träd och djuprotade buskar. Man måste förhindra ledningarna att sätta sig i marken och göra det enkelt att utföra underhåll av ledningarna.
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.	Reklam- och informationspylonen intill landsvägsområdet får inte äventyra trafiksäkerheten på landsvägen.
Auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät: Liiketilat 1 ap / 60 k-m² 1 pp / 50 k-m² Toimistot 1 ap / 50 k-m² 1 pp / 80 k-m² Varastot ja muut 1 ap / 250 k-m² 1 pp / 240 k-m²	Minimiantalet bil- och cykelplatser: Affärslokaler 1 bp / 60 m²-vy 1 cp / 50 m²-vy Kontor 1 bp / 50 m²-vy 1 cp / 80 m²-vy Lager och övrigt 1 bp / 250 m²-vy 1 cp / 240 m²-vy
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 r unkopuin ja pensain enintään 40 autopaikan yksiköiksi.	Bilplatserna ska delas in med hjälp av stamträd och buskar i enheter på högst 40 bilplatser.
Korttelialueelle saa sijoittaa TKT-tontin 41101/19 autopaikkoja.	I kvartersområdet får placeras bilplatserna för TKT-tomt 41101/19.
Jalankulkualueet on kivettävä ja rajattava upotetuilla reuna kivillä muista pihaalueista.	Fotgångarområdena ska stenläggas och med infällda kantstenar avgränsas från de andra gårdsområderna.
Liikkeen pääsisäänkäyntiä tulee korostaa.	Affärens huvudingång ska framhävas.
Liike- ja toimistotilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot flyg- och trafikbuller ska i affärs- och kontorslokalers ytterhölje vara minst 35 dB.
TKT **Teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för industri-, lager- och kontorsbyggnader.**
Korttelialueelle saa rakentaa teollisuus-, varasto-, toimitila-, toimistorakennuksia, autojen korjaamo- ja huoltotiloja sekä niiden yhdistelmiä.	I kvartersområdet får det byggas industri-, lager-, verksamhets-,kontorsbyggnader, reparationsverkstads- och underhållslokaler för bilar samt kombinationer av dessa.
Korttelialueelle saa sijoittaa pääkäyttötarkoitukseen liittyviä liike- ja näyttelytiloja.	I kvartersområdet får placeras affärs- och utställningslokaler i anknytning till det huvudsakliga använd ningsändamålet.
Vähittäiskaupan liiketilojen kokonaismäärä korttelialueella saa olla enintään 500 k-m².	Den totala storleken på affärslokaler för detaljhan del får uppgå till högst 500 m²-vy i kvartersområdet.
Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja.	Butikslokaler för dagligvaror får inte placeras i området.
Korttelialuetta ei saa käyttää avovarastointiin.	Kvartersområdet får inte användas för öppen lagring.
Korttelialueelle tulee varata maantasoon tila muuntamolle, joka on helposti huollettavissa. Muuntamon saa rakentaa osoitetun kerrosalan lisäksi.	I kvartersområdet ska i markplanet reserveras utrymme för transformator som är lätt att underhålla. Transformatorn får byggas utöver den anvisade våningsytan.
Moottoriajoneuvojen pesu-, huolto- ja korjaustoiminnot sekä niihin liittyvä kemikaalien käsittely ja varastointi on sijoitettava rakennuksiin.	Funktioner för tvätt, underhåll och reparation av motorfordon samt tillhörande behandling och lagring av kemikalier ska placeras i byggnader.
Rakennukset ja palomuurit saavat korttelialueella sijaita tonttijaosta riippumatta.	Byggnader och brandmurar får i kvartersområdet placeras oberoende av tomtinledningen.

Teknisiä tiloja ja IV-konehuoneita saa sijoittaa vesikaton yläpuolelle.

Tekniska utrymmen och maskinrum för ventilation får placeras ovanom yttertaket.

Mikään rakennuksen osa, rakenne, laite tai kasvillisuus ei saa läpäistä Helsinki-Vantaan lentoasemanlentoesteiden korkeusrajoituspintoja.

Ingen byggnadsdel, konstruktion, anläggning eller växtlighet får penetrera höjdbegränsningsytorna för flyghinder på Helsingfors-Vanda flygstation.

Voimajohtoalue ja kiinteistöjen käyttö oikeuden supistus koskevat johtoaukeaa ja johtoaukean molemmin puolin olevia 10 metriä leveitä reunavyöhykkeitä. Rakennusrajoitusalue ulottuu 23 metrin etäisyydelle 400 kV voimajohdon keskilinjan kummallekin puolelle. Rakennusrajoitusalue ulottuu 12,5 metrin etäisyydelle110 kV voimajohdon keskilinjan kummallekin puolelle.

Kraftledningsområdet och inskränkningen av fastig heternas nyttjanderätt omfattar ledningsgatan och 10 meter breda kantzoner på båda sidor om ledningsgatan. Byggnadsbegränsningsområdet ligger på 23 meters avstånd om båda sidorna av 400 kV kraftledningens mittlinje. Byggnadsbegränsningsområdet ligger på 12,5 meters avstånd om båda sidorna av 110 kV kraftledningens mittlinje.

Voimajohtoalueelle sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää risteämälausunto kunkin voimajohdon omistajalta.

Om byggande som förläggs till ett kraftledningsområde ska ett utlåtande om korsande ledningar skaffas från respektive kraftledningsägare.

Vaara-alueella kasvillisuus tulee valita siten, ettei kasvu korkeus ylitä neljää metriä.

Växtligheten i faroområdet ska väljas så att vegetationen inte överstiger fyra meter.

Korttelialue tulee rakentaa korkealuokkaista rakennustapaa ja arkkitehtuuria noudattaen. Erityisesti tulee huomioida näkymät Kehä III:n suunnasta.

Kvartersområdet ska byggas så att det byggnadssätt och den arkitektur som används håller hög klass. Särskilt vyerna från Ring III ska tas i beaktande.

Korttelialueen liikenneväylän puoleiset julkisivut, valaistus sekä paikoitus- ja liikennöintialueet eivät saa aiheuttaa liikenneturvallisuutta vaarantavaa häikäisyä Kehä III:lle.

Kvartersområdets fasader, belysning samt parkerings- och trafikområdena på den sida som är vänd mot trafikleden får inte orsaka bländning mot Ring III så att trafiksäkerheten äventyras.

Korttelialue tulee rajata Kehä III:n puolelta kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisin kaupunkimaisin rakentein ja istutuksin. Rakennuksista ja tontteja rajaavista rakenteista sekä huoltoalueiden ja jätetilojen rakenteista tulee muodostaa yhtenäinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus.

Kvartersområdet ska avgränsas mot Ring III med urbana konstruktioner och planteringar som stadsbildsmässigt och arkitektoniskt håller hög klass. Byggnaderna och de konstruktioner som avgränsar tomterna samt underhållsområdenas och soprummens konstruktioner ska utgöra en sammanhängande helhet i stadsbilden.

Korttelialueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoiteluku 0,4. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Gröneffektivitet i kvartersområdet ska uppfylla målsättningstal 0,4. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet via planen över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Tontilla voidaan hyödyntää maalämpöä.

Jordvärme kan utnyttjas på tomten.

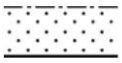
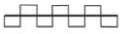
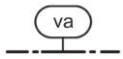
Aurinkopaneeleita ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja tulee suosia.

Solpaneler och andra energisparande och -producerande ska gynnas.

Hulevedet tulee viivyttää tontilla. Rakennuslupaa varten on laadittava tonttikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.

Dagvattnet ska fördröjas på tomten. För bygglovet ska en tomtvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

Raskaan liikenteen alueiden hulevedet on käsiteltävä hiekan- ja öljynerotusjärjestelmin.	Dagvatten i områden med tung trafik ska behandlas i sand- och oljeavskiljningssystem.
Hulevesien hallinnan edellyttämät järjestelmät saavat sijaita tonttijaosta riippumatta.	De system som hanteringen av dagvatten förutsätter får vara belägna oavsett tomtindelningen.
Maanalaisia johtoja varten varatulle alueen osalle ei saa istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita. Putkien painuminen on estettävä ja putkien kunnossapito on oltava mahdollista tehdä helposti.	På den del av området som reserverats för underjordiska rör och ledningar får man inte plantera träd och djuprotade buskar. Man måste förhindra ledningarna att sätta sig i marken och göra det enkelt att utföra underhåll av ledningarna.
Rakennuksesta tulee järjestää luonteva ja turvallinen kulku joukkoliikenteen pysäkeille.	Från byggnaden ska en smidig och trygg gångförbindelse till hållplatser för kollektivtrafik ordnas.
Toimistotilojen ja vastaavien hiljaisten työtilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.	I kontorslokaler och motsvarande tysta arbetsrum ska ljudisolering ΔL mot flyg- och trafikbuller i ytterhöljet vara minst 35 dB.
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.	Reklam- och informationspylonen intill l andsvägsområdet får inte äventyra trafiksäkerheten på landsvägen.
Auto- ja polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät: Liiketilat 1 ap / 60 k-m² 1 pp / 50 k-m² Toimistot 1 ap / 50 k-m² 1 pp / 80 k-m² Tuotantotilat 1 ap / 150 k-m² 1 pp / 240 k-m² Varastot ja muut 1 ap / 250 k-m² 1 pp / 240 k-m²	Minimiantalet bil- och cykelplatser: Affärslokaler 1 bp / 60 m²-vy 1 cp / 50 m²-vy Kontor 1 bp / 50 k-m² 1 cp / 80 k-m² Produktoinslokaler 1 bp / 150 k-m² 1 cp / 240 k-m² Lager och övrigt1 bp / 250 k-m² 1 cp / 240 k-m²
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.
Tontin 41101/19 autopaikkoja saa sijoittaa K-tontille 41100/2.	Bilplatserna för tomt 41101/19 får placeras på K-tomt 41100/2.
VU **Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.**	**Område för idrotts- och rekreationsanläggningar.**
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
19 **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.
41100	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
TURVALAAK	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
40000	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
kt 30%	Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saa käyttää toimistotiloja varten.	Beteckningen anger hur många procent av den tillåtna yggnadsrätten som får användas ör kontorslokaler.
IV	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.
	Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.	Högsta höjd för byggnadens vattentak.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
	Istutettava alueen osa.	Del av område som skall planteras.
	Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.	Del av område där träd och buskar skall planteras.
	Katu	Gata
	Ajoyhteys.	Körförbindelse.
	Pysäköimispaikka.	Parkeringsplats.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.
	Vaara-alue.	Faroområde.
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	Del av område reserverad för underjordisk ledning.

TONTTIJAKO	TOMTINDELNING
Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhtsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Aluearkkitehti / Områdesarkitekt

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Stadsmätning

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä

Vantaalla / Vanda __/__20__

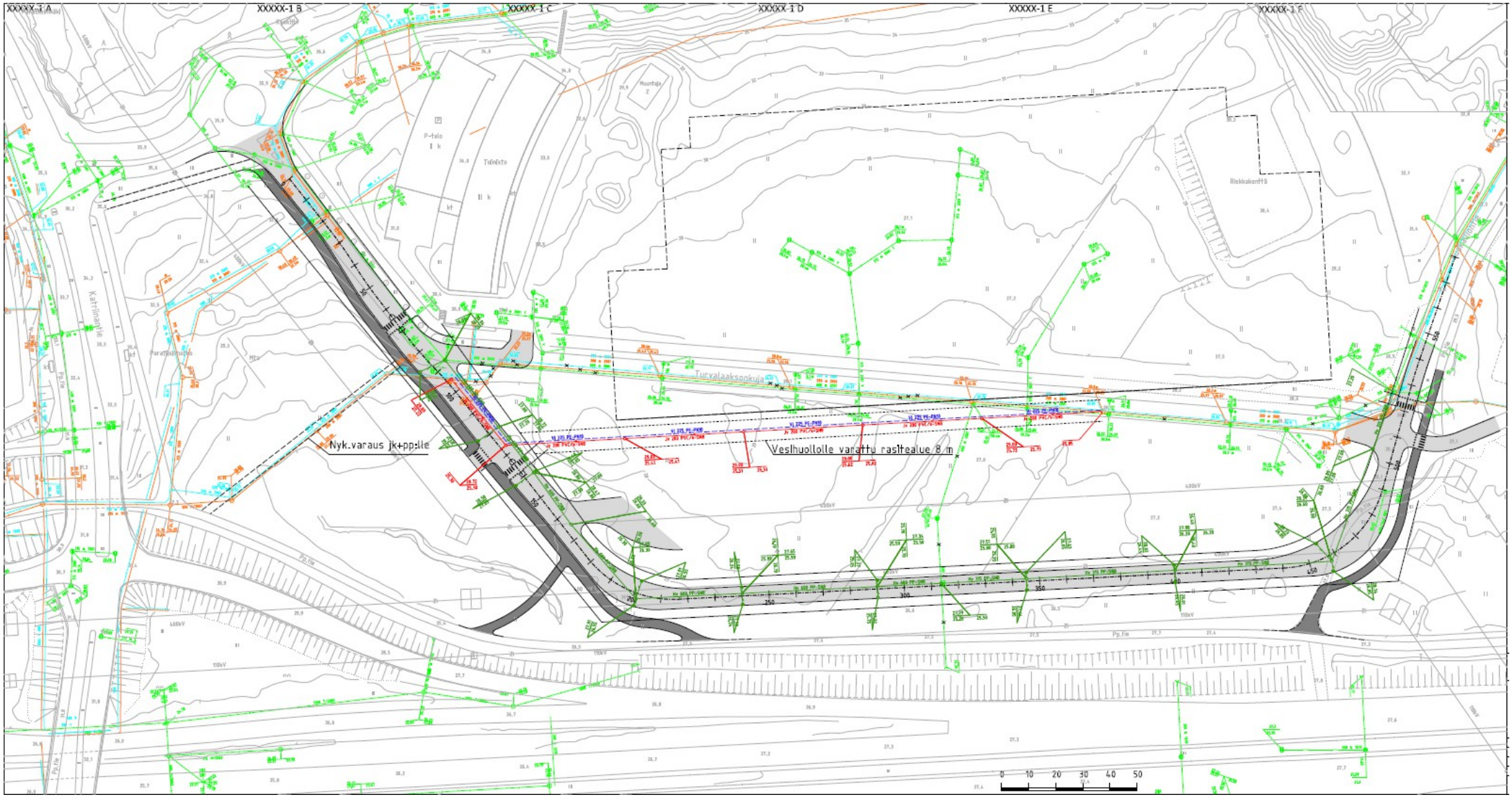
Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet

Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __/

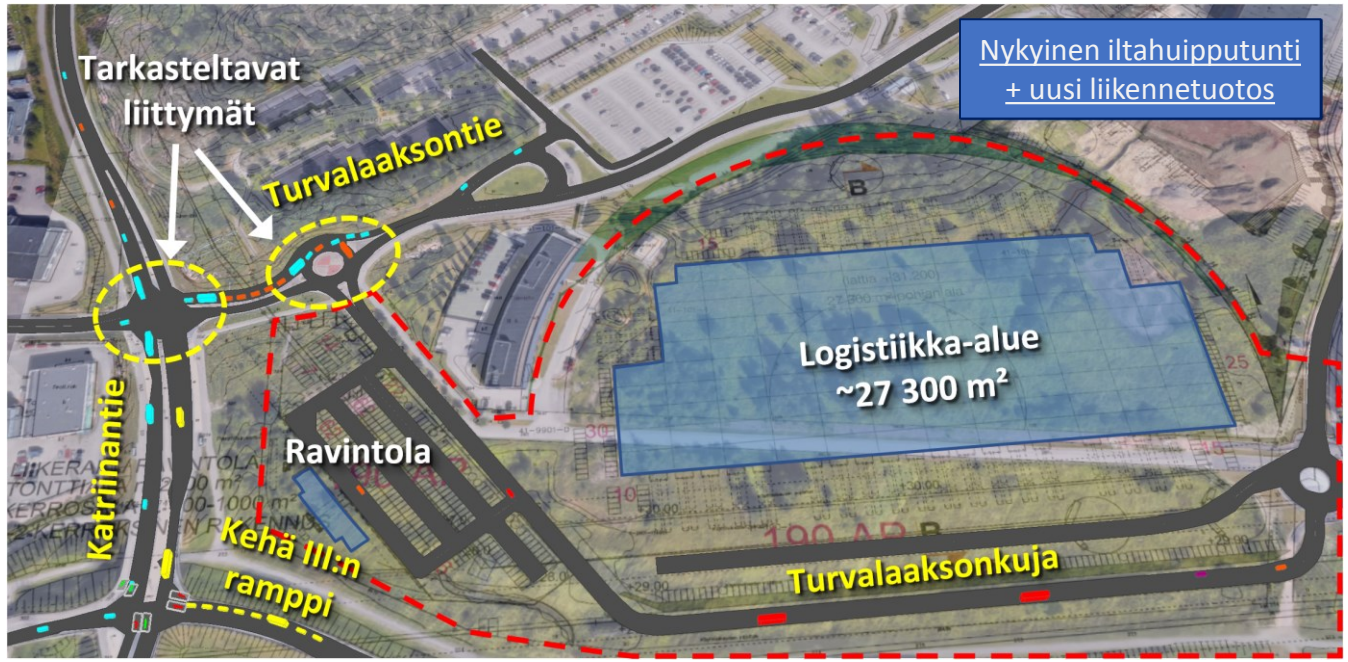
Godkänd av stadsfullmäktige __/__20__

Turvalaaksonkuja: katusuunnitelma ja vesihuollon esisuunnitelma



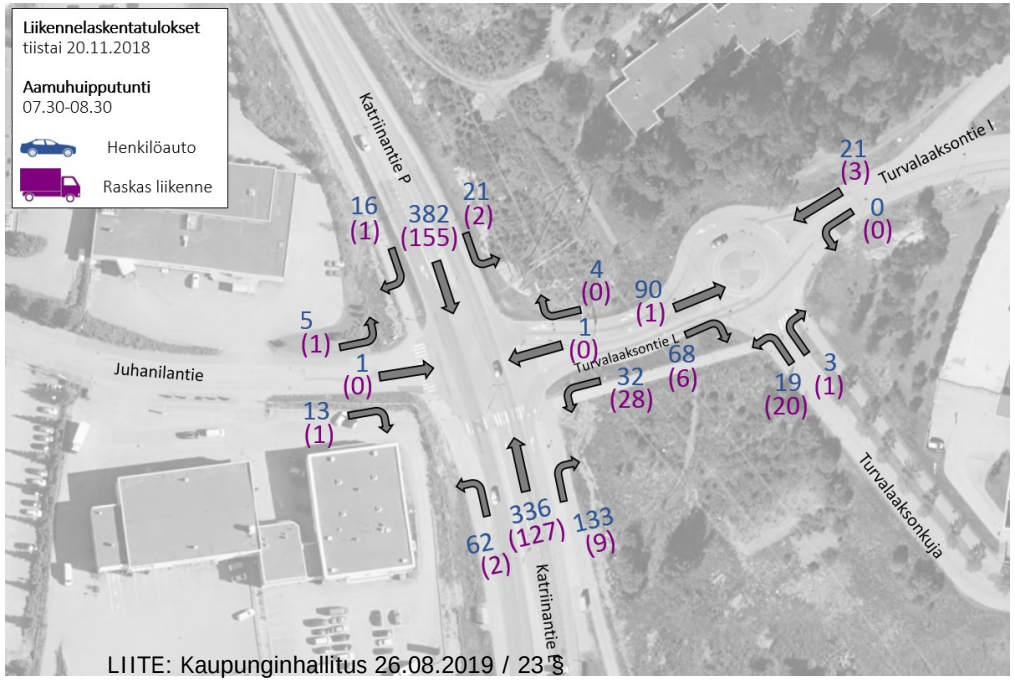
Turvalaakson logistiikka-alueen liikenteellinen toimivuustarkastelu

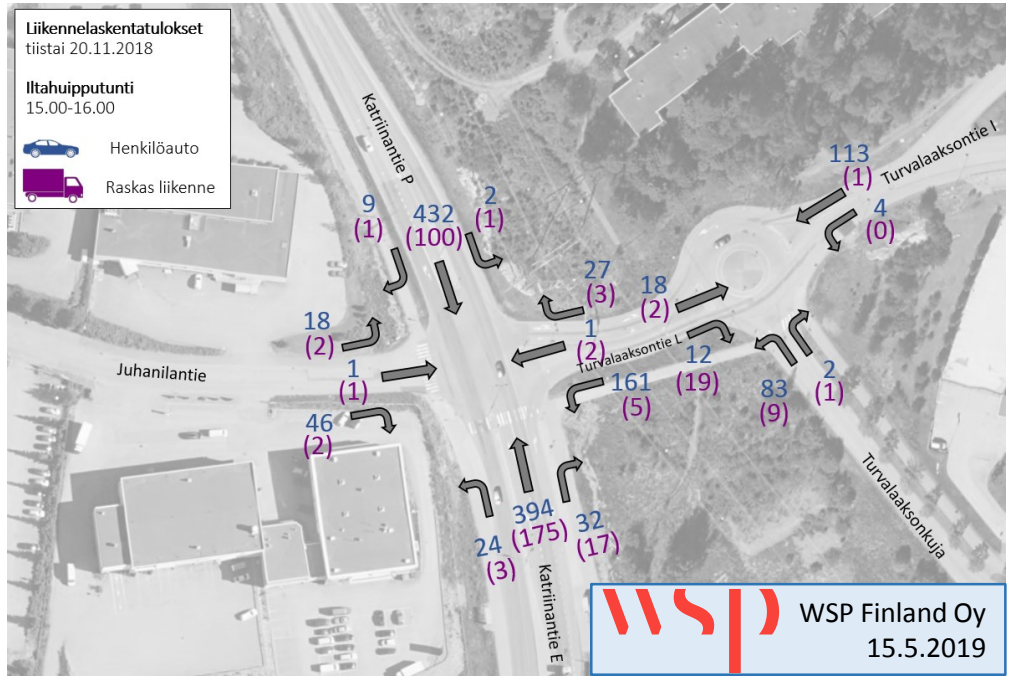
- Tarkastelussa Katriinantien, Turvalaaksontien ja Turvalaaksonkujan liittymien liikenteellinen toimivuus aamu- ja iltahuipputunnin aikana
- Liikenne on simuloitu Paramics-mikrosimulointiohjelmalla
  - Tuloksissa huomioitu kolmen simulointiajon keskiarvo
- Tarkasteluvaihtoehdot:
  1. Nykytilanne (AHT ja IHT)
  2. Nykytilanne lisättynä suunnitelmien liikennetuotoksella (IHT)
  3. Turvalaaksontien ja Katriinantien valoliittymän vaikutusarvio (IHT)
  4. Valoliittymän herkkyystarkastelu (AHT ja IHT)
  5. Liikennevalot molemmissa liittymissä (IHT)
  6. Suuremman rakennusoikeuden vaikutus (40 000 m², IHT)



Liikennemäärätiedot

- 20.11.2018 klo 7:30 – 8:30 ja 15:00 – 16:00 suoritetuista liikennelaskennoista
- Raskaan liikenteen osuus ~30 %
- Liittymien eteläpuoleisen liikenteen lähtö- ja määräpaikkojen jakaumaksi on arvioitu 50 % / 50 % (Kehä III:n rampit / eteläinen Katriinantie)

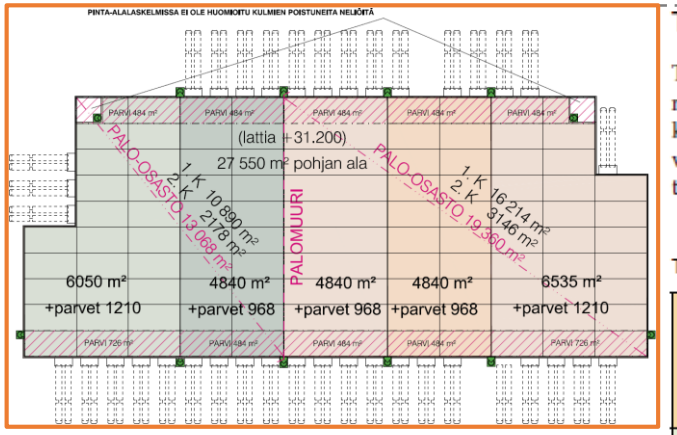




WSP Finland Oy
15.5.2019

Turvalaakson logistiikka-alue
Liikennetuotosluvut

- Logistiikka-alue:
  - Ark Lab Oy:n suunnitelmissa 4-5 toimipaikkaa
  - Liikennetuotos laskettu kerrosneliöiden sekä viereisten esimerkkilukujen mukaan, käytetty aamu- ja iltahuipputuntien kertoimia
  - AHT: 14 saapuvaa ja 14 poistuvaa rekkaa
    (280 kuorma-autokäyntiä * huipputuntikerroin 4,9 % = 14)
  - IHT: 20 saapuvaa ja 20 poistuvaa rekkaa
    (280 kuorma-autokäyntiä * huipputuntikerroin 7,2 % = 20)
  - AHT ja IHT: 26 saapuvaa ja 26 poistuvaa paketti-/henkilöautoa
    (90 pakettiautokäyntiä * huipputuntikerroin 7,2 % = 6) +
    (1 kävijä * 27 300 k-m² * huipputuntikerroin 7,2 % = 20)
- Ravintola:
  - AHT ja IHT: 40 saapuvaa ja 40 poistuvaa henkilöautoa
    (2 kävijää * 200 asiakaspaikkaa /vrk, 10 % vuorokausiliikenteestä)
- Lähde: Ympäristöministeriön julkaisu ”Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa” (2008)



Ravintola- ja majoituspalvelut

Taulukossa 4.58 on esitetty ravintola- ja majoituspalvelujen tyypillisiä matkatuotoslukuja. Ravintolapalvelujen tilantarve vaihtelee huomattavasti erilaisissa yksiköissä ja myös kävijämäärien vaihtelut ovat huomattavia. Hotelleissa kerrosalaa vaaditaan tyypillisesti 70–80 m² yhtä hotellihuonetta kohti.

Taulukko 4.58. Ravintola- ja majoituspalvelujen keskimääräisiä matkatuotoslukuja (kävijää/vrk).

vapaa-ajan toiminto	kävijöiden määrä vuorokaudessa	
ravintola	1,3–4,5	/asiakaspaikka
hotelli	4–22	/100 kerros-m²
kylpylähotelli	300–650	/kylpylähotelli
leirintäalue	40–300	/leirintäalue

Esimerkkejä ravintola- ja majoituspalvelujen matkatuotoksista:

Suuri kylpylähotelli
- noin 600 kävijää/vrk

Kylpylät ja vapaa-aikakeskukset (26 kohdetta)
- keskimäärin 410 kävijää/vrk

Hotelli pääkaupunkiseudulla
- 640 henkilöautokäyntiä/vrk

Suuren ravintolaketjun ruokaravintola Helsingin seudun aluekeskuksessa
- 1,3–2,5 kävijää/asiakaspaikka/vrk

Suuren kaupunkiseudun leirintäalue
- kesäkaudella keskimäärin 415 yöpyjää/vrk

Tavara- ja liikenneterminaalit

Tavara- ja liikenneterminaalien kävijämäärät on määritetty pääosin kokonaiskävijämäärinä. Kukin kävijä tekee alueelle kaksi matkaa – yhden saapuvan matkan ja yhden poistuvan matkan. Matkatuotokset on esitetty taulukossa 4.26.

Taulukko 4.26. Tavaraterminaalien matkatuotokset arkisin.

terminaalin tyyppi	henkilöliikenne	tavaraliikenne	
	kävijää/100 kerrosneliömetriä	kuorma-autokäyntejä/toimipaikka	pakettiautokäyntejä/toimipaikka
varasto	1,8–2,5	10–20	10–30
tavaraterminaali tai jakelukeskus	0,6–1,8	100–250	20–80

Esimerkkejä erilaisten tavara- ja jakeluterminaalien matkatuotoksista:

Kuljetusliikkeen iso terminaali
- 90 pakettiautolla ja 280 kuorma-autolla tehtyä käyntiä vuorokaudessa

Kuljetusliikkeen keskikokoinen terminaali
- 30 pakettiautolla ja 130 kuorma-autolla tehtyä käyntiä vuorokaudessa

Elintarviketketjun iso jakeluterminaali
- 100 nouto- tai jakelukäyntiä vuorokaudessa

Postin alueellinen jakeluterminaali
- 50 pakettiautolla ja 230 kuorma-autolla tehtyä käyntiä vuorokaudessa.

Tavarankuljetuksia tehdään tavaraterminaaleissa ja jakelukeskuksissa ympäri vuorokauden. Taulukossa 4.27 on esitetty tavaraterminaalien huipputuntikertoimia ja taulukossa 4.28 keskimääräisiä aikavaihtelukertoimia.

Taulukko 4.27. Tavaraterminaalien huipputuntikertoimet.

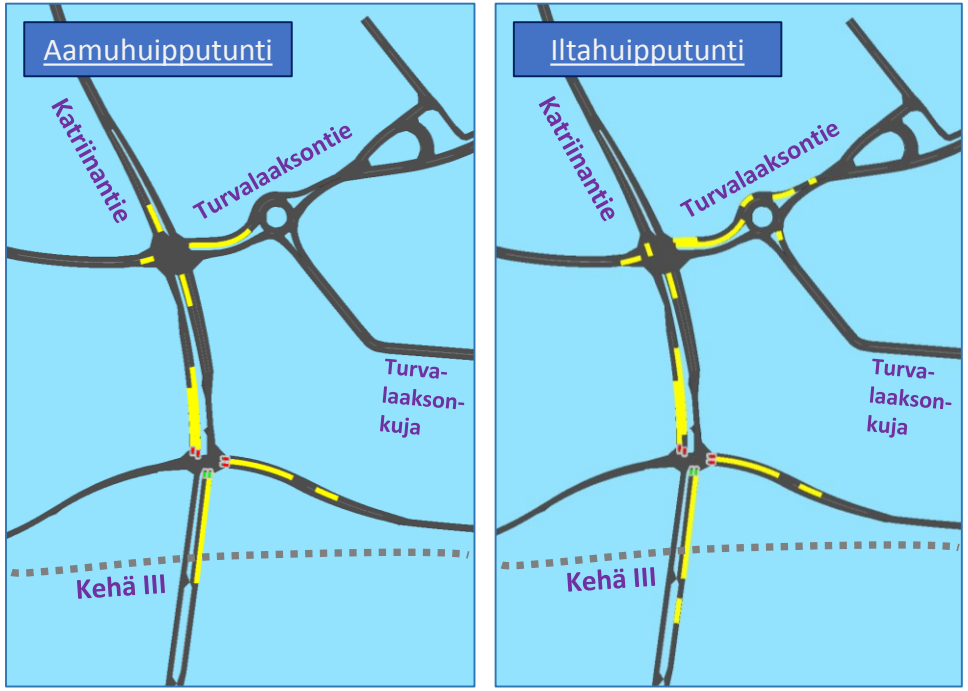
ajankohta	osuus koko vuorokauden matkoista
aamuhuipputunti klo 7–8	4,9 %
iltahuipputunti klo 16–17	7,2 %

Turvalaakson logistiikka-alue

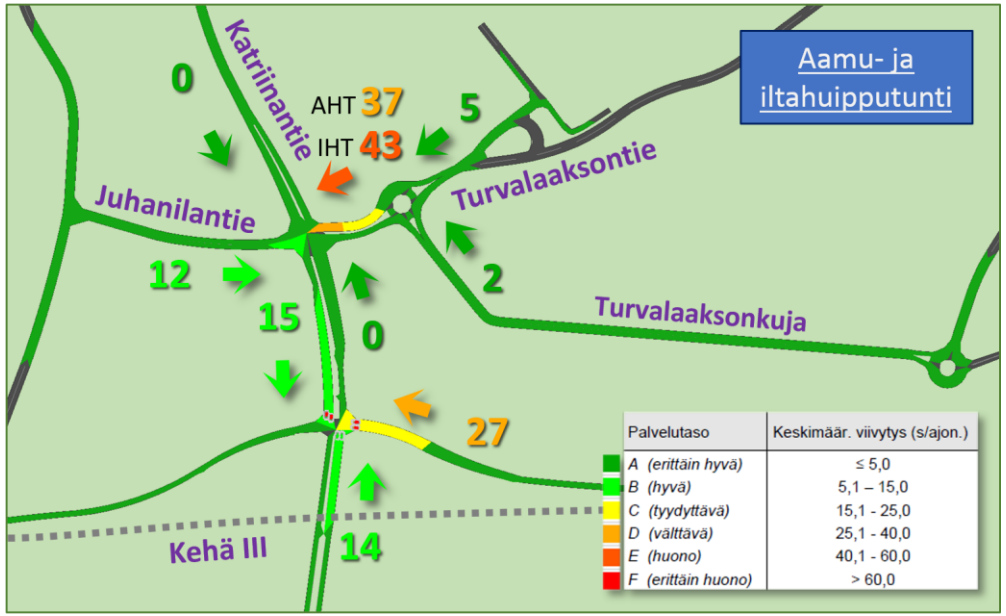
1. Nykytilanne

- Katriinantien liikenne vaikeuttaa Turvalaaksontien tulosuunnasta vasemmalle kääntymistä
  - Iltaruuhkassa vasemman ryhmittymiskaistan jono yltää hetkittäin kiertoliittymään asti, mutta ei aiheuta laajempia häiriöitä
  - Aamuhuipputunnin keskimääräinen viivytys on 37 sekuntia ja palvelutaso on välttävä
  - Iltahuipputunnin keskimääräinen viivytys on 43 sekuntia ja palvelutaso on huono
- Kehä III:n rampilla keskimääräinen viivytys on 27 sekuntia ja palvelutaso on välttävä
  - Jonot purkautuvat yhden vihreän aikana
- Muilla tulosuunnilla palvelutaso on hyvä tai erittäin hyvä
- Aamu- ja iltahuipputuntien viivytys- ja palvelutasoerot ovat pieniä

Hetkelliset maksimijonopituudet



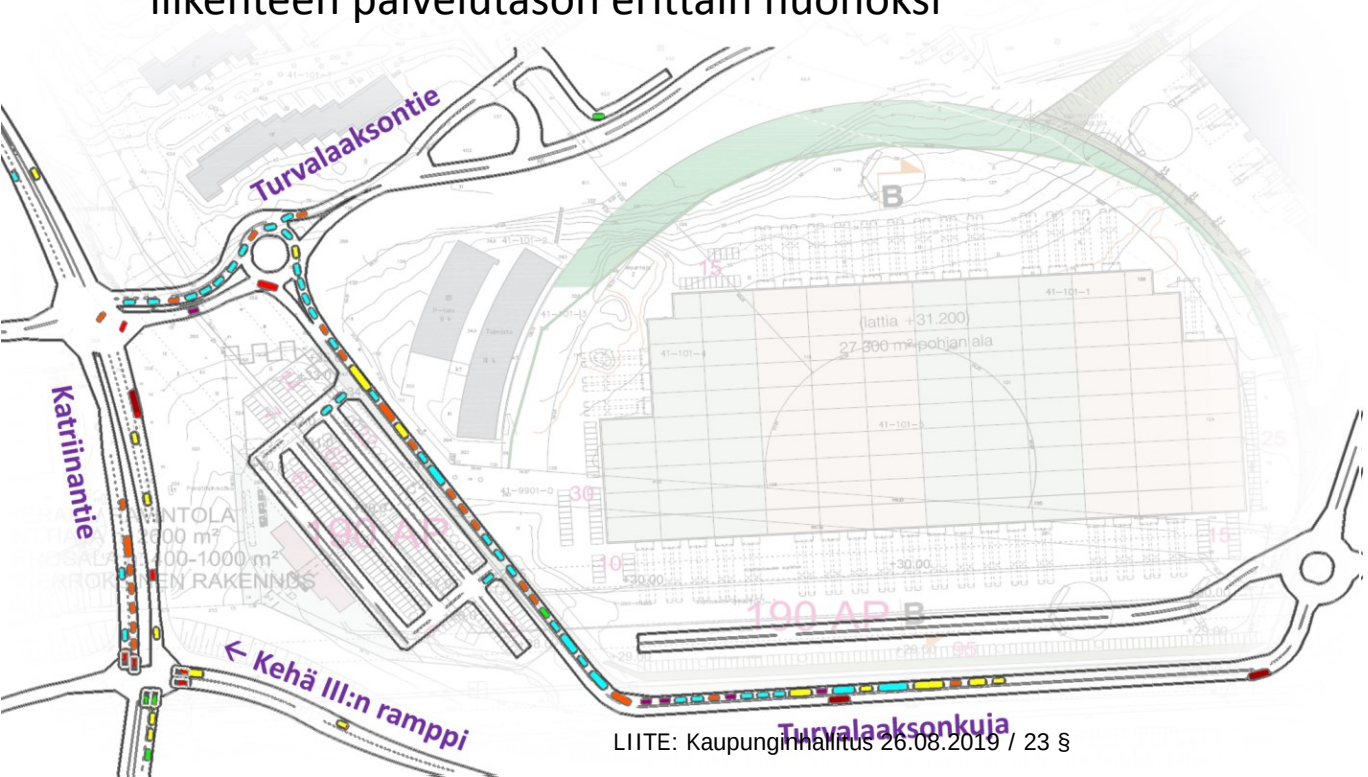
Keskimääräinen viivytys (s/ajon) ja palvelutaso



Turvalaakson logistiikka-alue

2. Nykytilanne + uusi liikennetuotos, iltahuipputunti

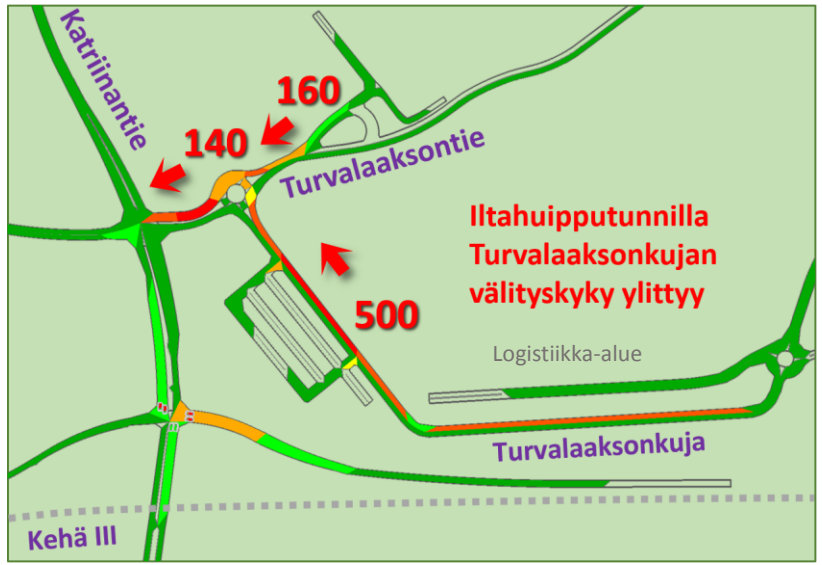
- Turvalaakson liikenteen kasvattaminen vaikeuttaa entisestään vasemmalle kääntymistä Turvalaaksontieltä Katriinantielle
- Turvalaaksonkujan välityskyky ylittyy ja jonon pää on simulointiajojen lopussa lähellä itäistä kiertoliittymää
- Jonoutuva liikenne varaa kiertoliittymän käyttöönsä ja häiritsee myös Turvalaaksontien pohjoisen tulosuunnan liikennevirtaa
- Nykyisillä liikennejärjestelyillä lisäliikenne heikentää Turvalaakson liikenteen palvelutason erittäin huonoksi



Hetkelliset maksimijonopituudet



Keskimääräinen viivytys (s/ajon) ja palvelutaso



Turvalaakson logistiikka-alue

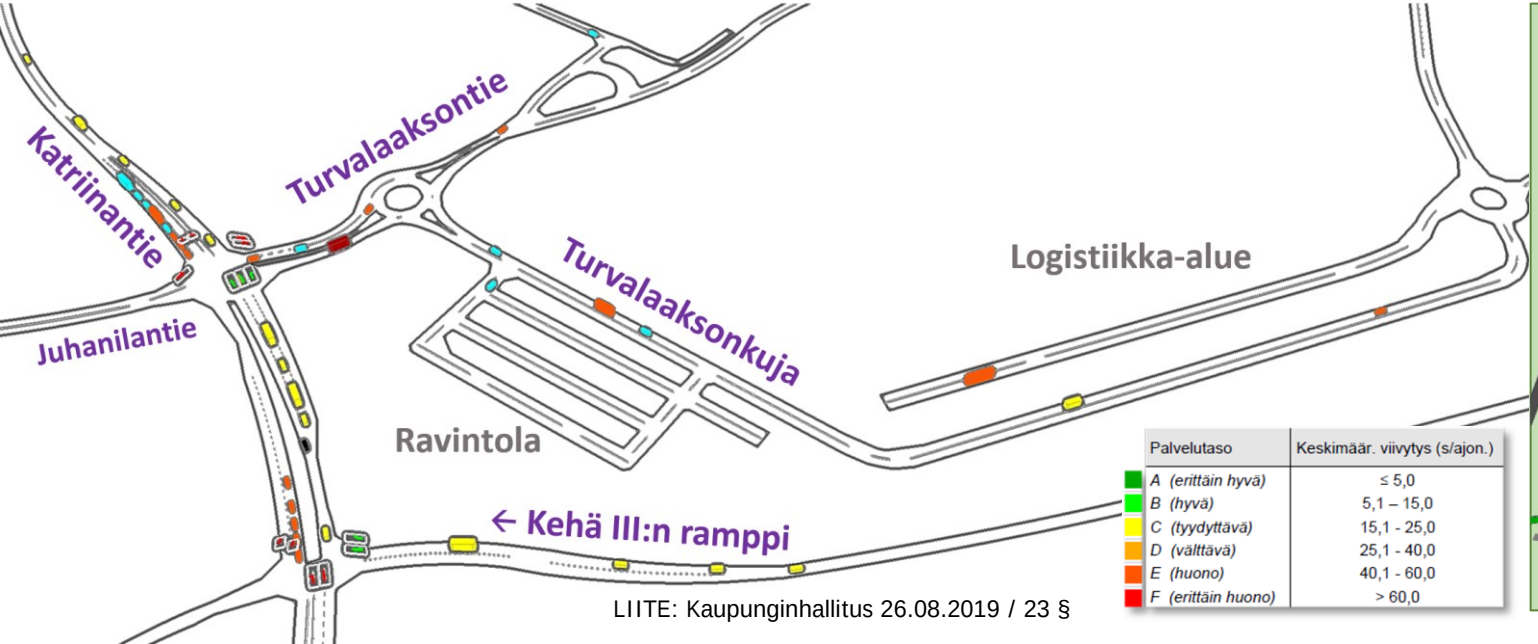
3. Turvalaaksontien ja Katriinantien valoliittymän vaikutusarvio

nykytilanne + uusi liikennetuotos, iltahuipputunti

- Liikennevalo-ohjaus poistaa pitkät jonot ja viivytykset Turvalaaksonkujalta
  - Turvalaaksontien tulosuunnan keskimääräinen viivytys on 35 sekuntia ja palvelutaso on välttävä
- Juhanilantien tulosuunnan palvelutaso on huono, mutta vähäinen liikennemäärä pääsee liittymästä pääosin yhden vihreän aikana
- Katriinantie jonoutuu erityisesti pohjoisen tulosuunnasta
  - Valo-ohjaus aiheuttaa pohjoisen tulosuunnalle 35 sekunnin keskimääräisen viivytyksen; palvelutaso heikkenee välttäväksi, mutta väylän välityskyky on liikennemäärälle riittävä
  - Etelän tulosuunnan vihreää ei voi lyhentää, jotta liittymäväli Kehä III:lle ei jonoudu
  - Kehä III:n rampin toimivuus säilyy ennallaan; vihreän aika on riittävä jonon purkautumiseen yhden vihreän aikana
  - Katriinantien liikennemäärä vaikuttaa huomattavasti liikennevalo-vaihtoehdon toimivuuteen

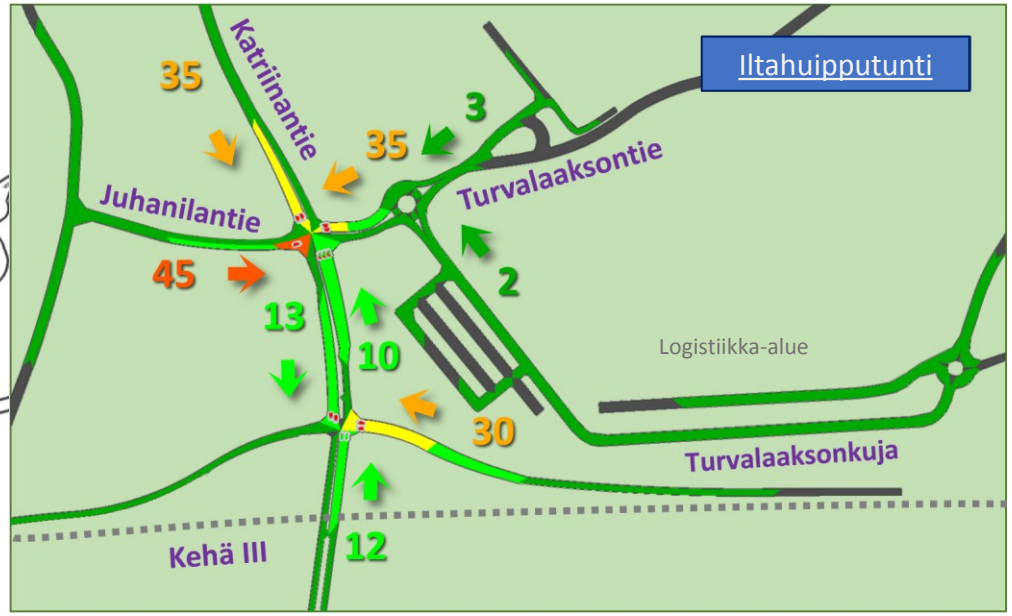
Hetkelliset maksimijonopituudet





Palvelutaso	Keskimäär. viivytys (s/ajon.)
A (erittäin hyvä)	≤ 5,0
B (hyvä)	5,1 – 15,0
C (tyydyttävä)	15,1 - 25,0
D (välttävä)	25,1 - 40,0
E (huono)	40,1 - 60,0
F (erittäin huono)	> 60,0

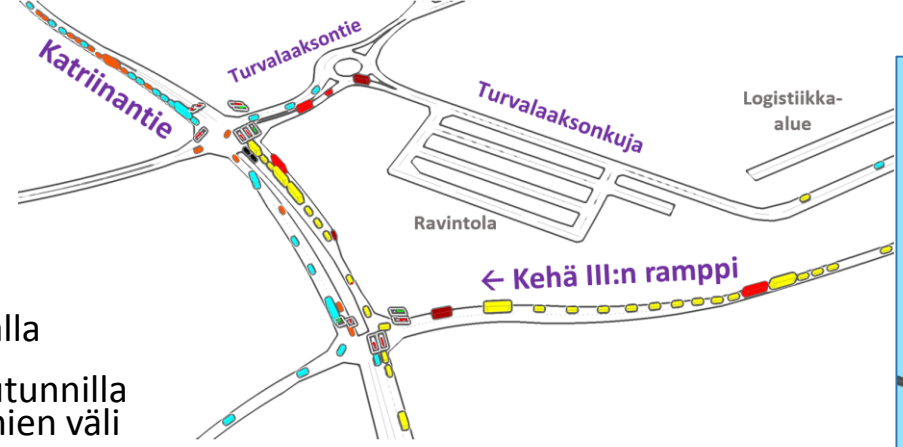
Keskimääräinen viivytys (s/ajon) ja palvelutaso



Turvalaakson logistiikka-alue

4. Herkkyystarkastelu

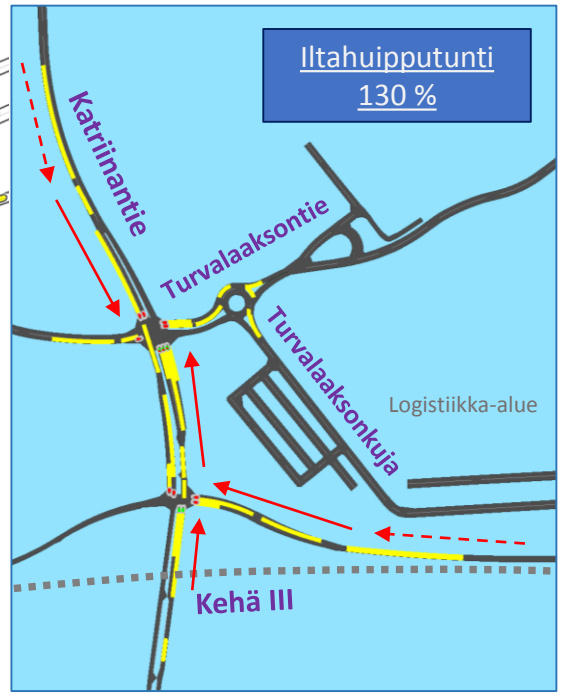
Turvalaaksontie valoliittymänä, kokonaisliikennemäärän kasvu (AHT ja IHT)



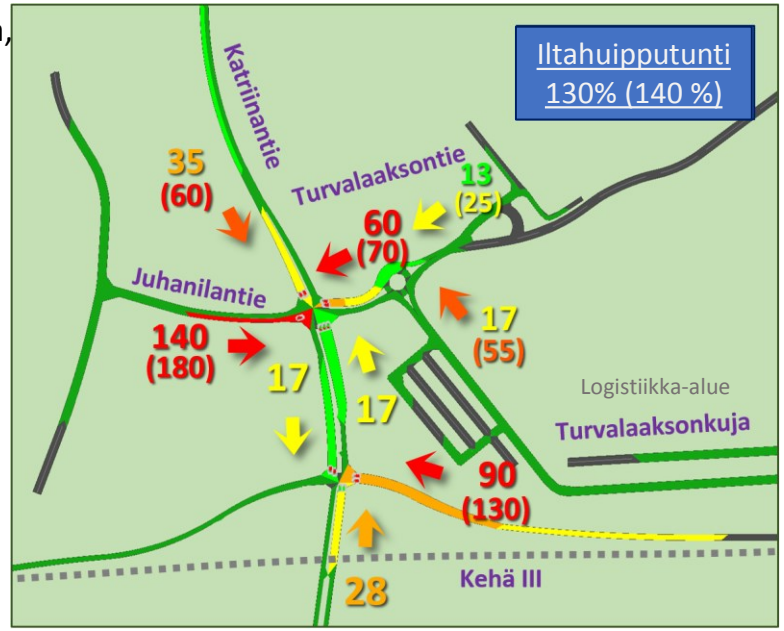
- Merkittävimmät liikennevirrat Katriinantien pääsuunnalla
- Jonoutuvia tulosuuntia ovat sekä aamu- että iltahuipputunnilla Kehä III:n ramppi, Katriinantie pohjoisesta ja valoliittymien väli etelän tulosuunnasta
  - Liittymävälin jono aiheuttaa ylimääräisiä pysähdyksiä ja viivytyksiä Kehä III:n rampilta kääntyvälle liikennevirralle
- Kokonaisliikennemäärä (nykytilanne + uusi maankäyttö) voi kasvaa aamulla 50 % tai illalla 30 % ilman väylän välityskyvyn ylittymisiä tai laajempia liikenteellisiä häiriöitä
- Liikennemäärän kasvun (IHT 130 %) vaikutukset
  - Pohjoisen tulosuunnan keskimääräinen viivytys säilyy 35 sekunnissa, palvelutaso on välttävä
  - Viivytykset kasvavat erityisesti Kehä III:n rampilla, Juhanilantiellä ja Turvalaaksontiellä/-kujalla
  - Juhanilantien ja Turvalaaksontien/-kujan maksimijonopituudet jäävät lyhyiksi, koska liikennemäärä on pieni
  - Laajempien häiriöiden estämiseksi Katriinantien sivusuunnalla on käytettävä lyhyttä 5 sekunnin vihreän aikaa, mikä kasvattaa keskimääräisiä viivytyksiä ja heikentää palvelutason erittäin huonoksi; valoliittymään saapuva ajoneuvo ei useimmiten ehdi poistua liittymästä yhden vihreän aikana
  - Pääsuunnan keskimääräisiä viivytyksiä (17 s) ei voi kasvattaa, koska lyhyt valoliittymien väli jonoutuu koko matkalta; etelän tulosuunnalla liittymävälin jonoutuminen aiheuttaa Kehä III:n rampin oikealle kääntyvälle liikennevirralle ylimääräisiä pysähdyksiä, pitkiä jonoja ja viivytyksiä; rampin palvelutaso on erittäin huono
- Välityskyvyn ylitys tapahtuu sekä aamu- että iltaruuhkassa ensimmäisenä Katriinantien pohjoisen tulosuunnalla ja Kehä III:n rampilla, kun kokonaisliikennemäärä on aamulla yli 150 % tai illalla yli 130 % nykytilanteesta

➢ Mahdolliset jatkotoimenpiteet: Katriinantielle 2 pääsuunnan suoraan menevää kaistaa ja vapaa oikea Kehä III:lta Katriinantielle kääntyville
  - Kaksinkertaistaa pääsuunnan välityskyvyn, vähentää pysähdyksiä rampilla ja vapauttaa vihreän aikaa muille tulosuunnille

Hetkelliset maksimijonopituudet



Keskimääräinen viivytys (s/ajon) ja palvelutaso



Palvelutaso	Keskimäär. viivytys (s/ajon.)
A (erittäin hyvä)	≤ 5,0
B (hyvä)	5,1 – 15,0
C (tyydyttävä)	15,1 - 25,0
D (välttävä)	25,1 - 40,0
E (huono)	40,1 - 60,0
F (erittäin huono)	> 60,0

Turvalaakson logistiikka-alue

5. Liikennevalot molemmissa liittymissä

nykytilanne + uusi liikennetuotos, iltahuipputunti



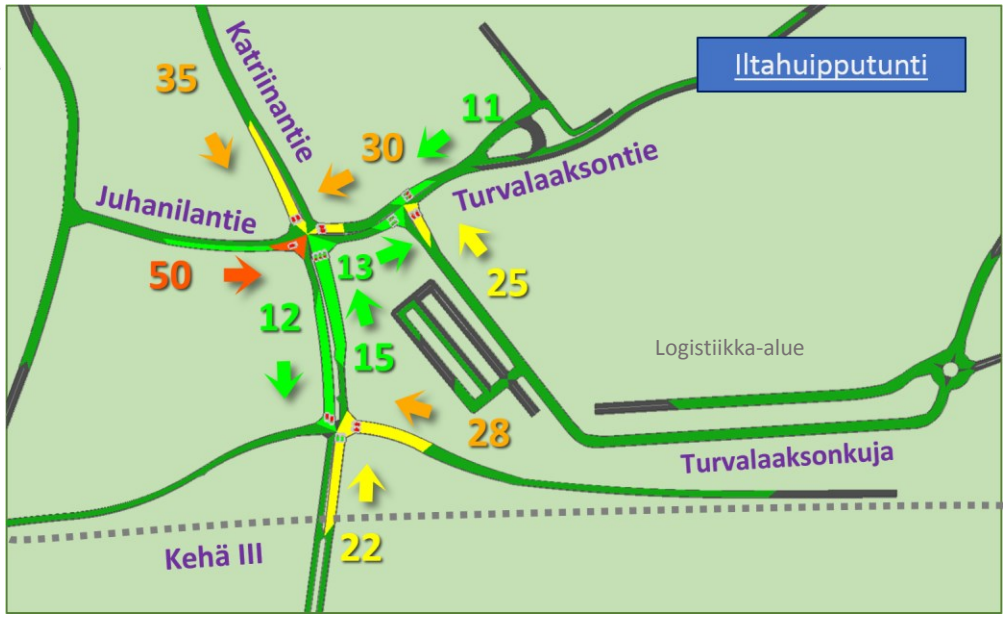
Hetkelliset maksimijonopituudet



- Turvalaaksosta poistuvan liikennevirran pysähdykset ja jonot jäävät pääosin liittymien itäpuolen ”tyhjään tilaan” Turvalaaksonkujalle
  - Tulosuuntien keskimääräinen viivytys on Turvalaaksonkujalla 25 sekuntia ja Turvalaaksontiellä 11 sekuntia; Turvalaaksontien valoliittymävälin pituus on jonoutuvalle liikenteelle riittävä, keskimääräinen viivytys pienenee liittymävälillä 35 sekunnista 30 sekuntiin
  - Turvalaaksoon saapuvan liikenteen jonot ovat lyhyitä; tulosuunnan keskimääräinen viivytys on itäisessä valoliittymässä 13 sekuntia ja palvelutaso on hyvä
- Turvalaakson tulosuunnan jaksottainen liikennevirta lyhentää Katriinantien liittymässä pohjoisen tulosuunnan jonoja ja viivytyksiä, mikä tuo säätövaraa valo-ohjelmaan
  - → Vihreän aikaa voidaan siirtää pohjoisesta etelän tulosuunnalle ja siten parantaa valoliittymien välin ja rampilta saapuvan liikennevirran toimivuutta
  - Katriinantien pohjoisen tulosuunnan keskimääräinen viivytys (35 s) on vertailun helpottamiseksi tasapainotettu vastaamaan VE3:n (kiertoliittymä) tilannetta; välityskyky on lähellä ylärajaa
- Juhanilantien tulosuunnan keskimääräinen viivytys kasvaa 45 sekunnista 50 sekuntiin; vähäinen liikennemäärä poistuu liittymästä pääosin yhden vihreän aikana
- Katriinantien valoliittymien väli jonoutuu hetkittäin koko matkalta, mikä heikentää etelän tulosuunnan toimivuutta
  - Keskimääräinen viivytys kasvaa 12 sekunnista 22 sekuntiin ja palvelutaso heikkenee hyvästä tyydyttäväksi
- Rampin tulosuunnalla maksimijonopituus lyhenee hieman; keskimääräinen viivytys pienenee 30 sekunnista 28 sekuntiin ja palvelutaso säilyy välttävänä
  - Toimivuutta rajoittavana tekijänä pohjoisen valoliittymän vihreän aika ja Katriinantien jonoutuminen
  - Ramppiliittymän valo-ohjelmassa vaiheiden kestot vastaavat VE3:a

➢ Pohjoisen liittymien yhteenkytketty valo-ohjaus kasvattaa vihreän aikaa etelän tulosuunnalla, mikä lyhentää hieman rampin jonoutumista ja keskimääräistä viivytystä; jonot ja viivytykset kasvavat Turvalaaksossa, Juhanilantiellä sekä Katriinantien etelän tulosuunnalla

Keskimääräinen viivytys (s/ajon) ja palvelutaso



Palvelutaso	Keskimäär. viivytys (s/ajon.)
A (erittäin hyvä)	≤ 5,0
B (hyvä)	5,1 – 15,0
C (tyydyttävä)	15,1 - 25,0
D (välttävä)	25,1 - 40,0
E (huono)	40,1 - 60,0
F (erittäin huono)	> 60,0

Turvalaakson logistiikka-alue

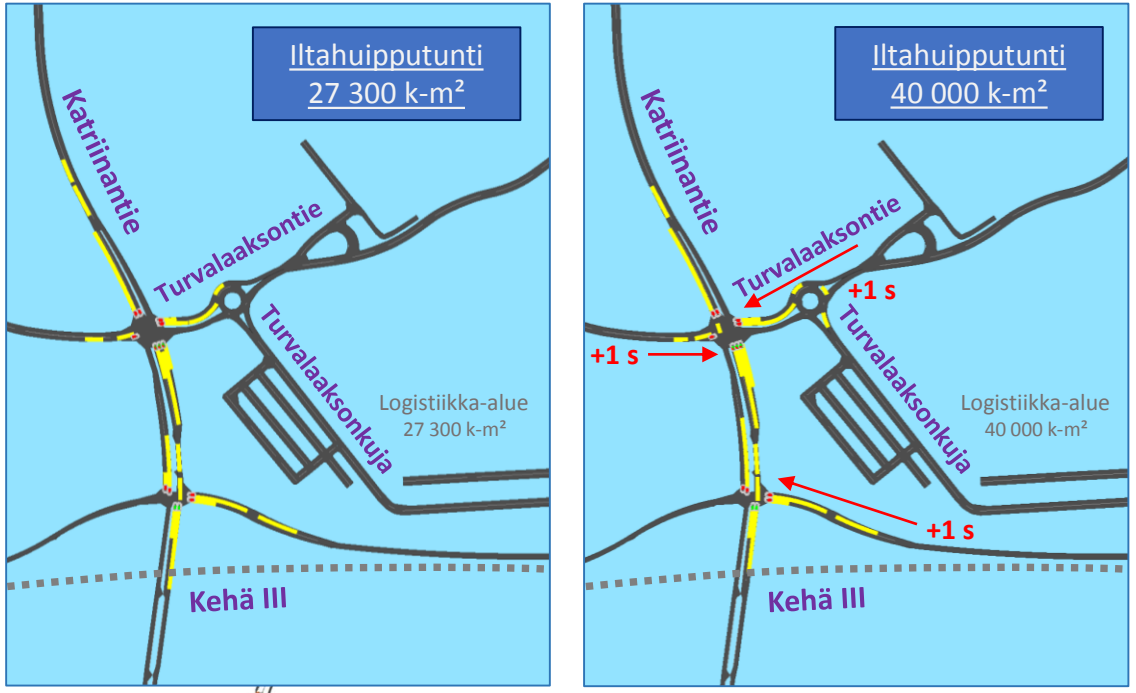
6. Suuremman rakennusoikeuden vaikutus

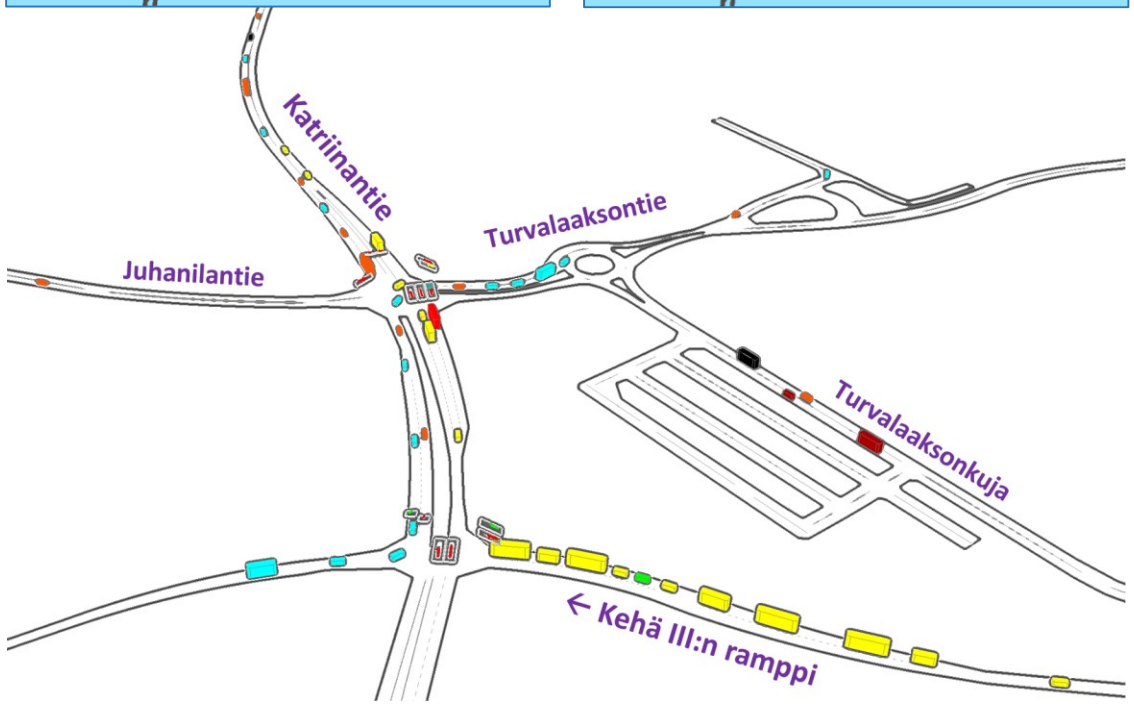
nykytilanne + uusi liikennetuotos, iltahuipputunti

Suuremmat varastotilat: 27 300 k-m² → 40 000 k-m² (kasvua ~45 %)
Arvioitu liikennetuotoksen muutos (ajon./h):
26 + 9; → 35 saapuvaa ja 35 poistuvaa henkilö-/pakettiautoa
20 + 9; → 29 saapuvaa ja 29 poistuvaa rekkaa

- Maksimijonopituudet kasvavat Turvalaaksontiellä ja Turvalaaksonkujalla; jonon pää yltää kiertoliittymään ja hidastaa ajoittain koillisen tulosuunnassa Turvalaaksontien liikennettä; jonoutuminen ei häiritse muita liikennevirtoja
- Keskimääräiset viivytykset kasvavat yhdellä sekunnilla Turvalaaksontien, Juhanilantien ja Kehä III:n rampin tulosuunnilla
- Rampin tulosuunnalla maksimijonopituus kasvaa hieman, mutta välityskyky/vihreän aika on edelleen riittävä
- Tulosuuntien palvelutasot säilyvät ennallaan
- Suurimmat vaikutukset ovat Katriinantien sivusuuntien hetkellisissä maksimijonopituuksissa; lisäliikenne ei vaikuta laajemmin liikenteen toimivuuteen
- Toimivuuden kannalta tärkeintä on saada tarpeellinen vihreän aika rampille; liikennemäärän kasvaessa tarkasteltua suuremmaksi vihreää voidaan ottaa Katriinantien etelän tulosuunnasta ja pohjoisen liittymässä Turvalaakson tulosuunnasta

Hetkelliset maksimijonopituudet ja muutos keskimääräisissä viivytyksissä





MERKINNÄT:

- RAKENNUKSET
- ASFALTTI
- VIHERALUEET
- HIEKAN- JA ÖLJYNEROTTIMEEN OHJATTAVAT HULEVEDET
- ALUSTAVAT TONTINRAJAT
- HULEVESILINJA / HULEVESIRAKENNE

ALUSTAVAT HULEVESILASKELMAT

sipti infra consulting

HULEVESIMITOITUS

Tilaaja			Kohde		Mitoitus sade	Tulva mitoitus	Projekti päällikkö	Rak.vaihe	Päiväys	Huom
Varte Oy			Turvalaakso		1/3v 10 min	1/10v 30 min	JPSa	Rak. lupa	18.6.2018	
	Alue	Pinta-ala [ha]	Valuma kerroin (k)	Mit. Sade (min)	Mit.sade l/s/ha	Tulva sade l/s/ha	Mit. Virtaama l/s	Tulva virtaama l/s	Mit.sateen vesimäärä m3	Tulvasateen vesimäärä m3
Luonnontilainen tontti	Viheralue	8,00	0,30	10	150	167	360	401	216	721
Yhteensä							360	401	216	721
Rakennettu tontti	Katto	2,70	0,95	10	150	167	385	428	231	771
	Viheralue/istutuk.	0,90	0,30	10	150	167	41	45	24	81
	ASF, lastausalue	1,35	0,90	10	150	167	182	203	109	365
	ASF, tontin ajoalue	3,05	0,90	10	150	167	412	458	247	825
Yhteensä		8,000					1019	1135	612	2043
MITOITUS 1: HULEVESIVIRTAAMAT ENÄT KASVA VERRATTUNA LUONNONTILAISEEN									396	
HIEKAN- JA ÖLJYNEROTTIMIN OHJATTAVA HULEVESIVIRTAAMA							182			

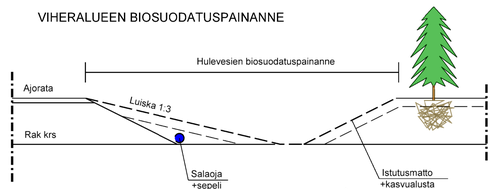
HULEVESIEN VIIVYTYSTARVE NOIN 400 m3 JA HIEKANEROTTIMIEN JA ÖLJYNEROTTIMIEN MITOITUSVIRTAAMA 200 L/S.

TONTIN MAAPERÄ EI MAHDOLLISTA MERKITTÄVÄSTI HULEVESIEN IMEYTTÄMISTÄ, JOTEN SUOSITELTAVAT MENETELMÄT OHJATA KATTO- JA AJOALUEEN HULEVEDET VIHERALUEELLE KASVILLISUUDEN KÄYTTÖÖN JA KÄSITELLÄ/ VIIVYTTÄÄ BIOSUODATUKSELLA.

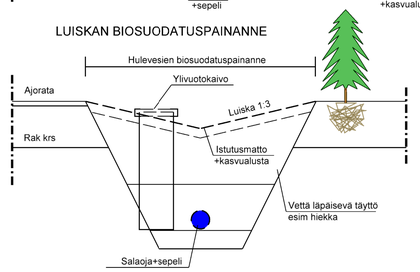
BIOSUODATUSRAKENTEISIIN YLIVUOTOKAIVOT SEKÄ YLIVUOTOREITTI

SOVELTUVIA HULEVESIEN KÄSITTELYMENETELMIÄ

VIHERALUEEN BIOSUODATUSPAINANNE



LUISKAN BIOSUODATUSPAINANNE



MITOITUSESIMERKKI:
(tarkentuu jatkossuunnittelussa)

VIHERALUEEN BIOSUODATUSPAINANNE
A= 300+550, H = 0,25
V== 440m3 (Allastilavuus)

tai

LUISKAN BIOSUODATUSPAINANNE
L= 2,5, H =1,5 V= 1,25m3
-> PITUUS 320M = 400m3
(30% Huokostilavuus)

HIEKAN- JA ÖLJYNEROTTIMET, 2 LINJAA:
2 x HEK NS 25 000
2 x PEK NS 125

Tasokoordinaatisto/ Plankoordinatsystem	ETRS-GK25
Korkeusjärjestelmä/ Höjdsystem	N2000

K.osa/Kylä Kortteli/Tila Tontti/Rnro	Viranomaisten merkintöjä
Rakennustoimenpide	Rak. numero/Rak. numerot/Rak.tunnus/Rak.tunnukset
Tilaaja, suunnittelukohde ja osoite TURVALAAKSONKUJA VARTE Oy VANTAA	Piirustuslaji Juoks.nro Piirustuksen sisältö Mittakaavat HULEVESISUUNNITELMA 1:1000
sipti infra consulting Sipti Infra Oy Latokartanontie 7 A, 00700 Helsinki www.sipti-infra.fi	Suunnittelija/piirtäjä JP Saarelainen Vastaava suunnittelija H. Vehmas Yhteyshenkilö Suunnitteluala, työnumero ja piirustuksen numero Muutos GEO 201 Päivämäärä 19.6.2018 Tiedosto

24 § Maankäyttösopimus / A. Kunnallistekninen rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalan vaihdosta / Suomen Pankki / asemakaavamuutos 002073

VD/5561/10.00.01.05/2019
HP/AK/HW/JK/MVa/AVP/HP/NJ

Suomen Pankki ja sen omistama Turvalaakson Parkki Oy ovat hakeneet asemakaavan muutosta Viinikkalan (41.) kaupunginosassa. Kaavamuutoksella Turvalaaksonkujan ja Turvalaaksonkaaren alueen toimistokorttelin ja pysäköintialueiden käyttötarkoitusta muutetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi ja laajennetaan aluetta Kehä III:n suuntaan. Suomen Pankki ja sen omistama Turvalaakson Parkki Oy omistavat asemakaavan muutosalueella sijaitsevat kiinteistöt 92-41-100-1, 92-41-101-1, 92-41-101-3, 92-41-101-4 ja 92-41-101-5. Vantaan kaupunki (jäljempänä Kaupunki) ja Suomen Pankki (jäljempänä Yhtiö) ovat neuvotelleet kunnallisteknisen rakentamissopimuksen ja esisopimuksen määräalojen vaihdosta asemakaavanmuutokseen nro 002073. Yhtiö maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten kunnallistekniikan korvauksena yhteensä 623 162 euroa.

Asemakaavan muutosehdotuksella nro 002073 Viinikkalassa sijaitsevien kiinteistöjen 92-41-100-1, 92-41-101-1, 92-41-101-3, 92-41-101-4 ja 92-41-101-5 käyttötarkoitukset muuttuvat toimistokorttelista ja pysäköintialueista teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi ja sen laajentamisesta Kehä III:n suuntaan. Asemakaavan muutoksesta johtuen Turvalaaksonkujaa siirretään lähemmäksi Kehä III:n reunaa. Samassa yhteydessä katualueen siirron kanssa Turvalaaksonkujan länsipuolelle rakennetaan kevyenliikenteenväylä, joka yhdistetään Kehä III:n reunassa olevaan kevyenliikenteenväylään.

Toimistokortteleiden nykyinen kokonaisrakennusoikeus on yhteensä 55 280 k-m^2. Asemakaavan muutoksen myötä koko kaavamuutosalueen kokonaisrakennusoikeus vähenee 13 280 k-m^2. Kaavamuutosalueen uusi kokonaisrakennusoikeus on 42 000 k-m^2, josta 40 000 k-m^2 osoitetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueelle ja 2 000 k-m^2 liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle.

Yhtiö maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten kunnallistekniikan korvauksena yhteensä 623 162 euroa. Asemakaavan muutoksen nro 002073 tultua voimaan Yhtiö pyytää kirjallisesti Kaupungilta Turvalaaksonkujan siirtoa. Kaupunki aloittaa Turvalaaksonkujan siirron Kehä III:n viereen 6 kuukauden kuluessa siitä, kun Turvalaaksonkujan siirron hyväksytyn katusuunnitelman pohjalta tehdyt rakennussuunnitelmat on hyväksytty Kaupungin ja HSY:n toimesta.

Asemakaavan muutoksen yhteydessä Kaupunki luovuttaa Yhtiölle n. 215 m^2 suuruisen määräalan tilasta 92-425-2-54, n. 148 m^2 suuruisen määräalan määräalasta 92-41-101-11-M502 sekä n. 5 347 m^2 määräalan yleisestä alueesta 92-41-9901-0. Luovutettavien alueiden arvo on 235 000 euroa. Yhtiö luovuttaa Kaupungille n. 7 930 m^2 suuruisen määräalan kiinteistöstä 92-41-100-1. Luovutettavan määräalan arvo on 235 000 euroa.

Sopimusalue on esitetty tarkemmin liitteessä A1. Määräalojen vaihdon sopimusalue on esitetty tarkemmin liitteessä B1.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 9. luvun 1 §:n kohdan 36 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttösopimuksista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.8.2019 § 15

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että:

a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Suomen Pankin kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalojen vaihdosta, kun asemakaava ja asemakaavamuutosehdotus nro 002073 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen kauppakirjan, kun asemakaava ja asemakaavanmuutos 002073 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 26.8.2019 § 24

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Suomen Pankin kanssa liitteenä olevan maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus ja B. Esisopimus määräalojen vaihdosta, kun asemakaava ja asemakaavamuutosehdotus nro 002073 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta,
b) kaupunki tekee ja allekirjoittaa lopullisen kauppakirjan, kun asemakaava ja asemakaavanmuutos 002073 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.

Liitteet:
- Maankäyttösopimus / Suomen Pankki
- Liite A1. Kartta sopimusalueesta
- Liite B1. Kartta maa-alueiden vaihdosta

Täytäntöönpano: Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
projekti-insinööri Mikko Vanhanen, puh. 043 8248831, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

MAANKÄYTTÖSOPIMUS

Asemakaavan muutos nro 002073, Turvalaaksonkuja.

Sopimus perustuu Vantaan [päätöksentekoelin] lainvoimaiseen päätökseen [päätösnumero].

Tähän sopimuskokonaisuuteen kuuluvat:

A. kunnallistekniikan rakentamissopimus, ja
B. esisopimus määräalojen vaihdosta.

SOPIMUKSEN TAUSTA JA TARKOITUS

Suomen Pankki ja sen omistama Turvalaakson Parkki Oy ovat hakeneet Turvalaaksonkujan ja Turvalaaksonkaaren alueen toimistokorttelin ja pysäköintialueiden muuttamista teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi ja sen laajentamista Kehä III:n suuntaan. Asemakaavan muutoksesta johtuen Turvalaaksonkujaa siirretään lähemmäksi Kehä III:n reunaa. Samassa yhteydessä katualueen siirron kanssa Turvalaaksonkujan länsipuolelle rakennetaan kevyen liikenteen väylä, joka yhdistetään Kehä III:n reunassa olevaan kevyen liikenteen väylään. Turvalaaksonkujan nykyisellä katualueella olevaan vesihuoltoverkostoon liittyvistä kustannuksista vastaa asemakaavamuutoksen hakija. Katriinantien viereinen autopaikkojen korttelialue muutetaan liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jolla ei kuitenkaan sallita päivittäistavarakaupan tiloja.

Toimistokortteleiden nykyinen kokonaisrakennusoikeuden määrä on yhteensä 55 280 k-m^2. Asemakaavan muutoksen myötä koko kaavamuutosalueen kokonaisrakennusoikeuden määrä vähenee 13 280 k-m^2. Kaavamuutosalueen uusi kokonaisrakennusoikeuden määrä on 42 000 k-m^2, josta 40 000 k-m^2 osoitetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueelle (TKT) ja 2 000 k-m^2 liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle (K). Kaavamääräyksiä tarkistetaan nykyvaatimusten mukaisiksi erityisesti polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärän, hulevesien hallinnan sekä viherkertoimen osalta.

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. Osapuolet

Vantaan kaupunki (y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7
01300 Vantaa
(jäljempänä ”Kaupunki”)

Suomen Pankki (y-tunnus: 0202248-1)
PL 160
00101 Helsinki
(jäljempänä ”Yhtiö”)

2. Sopimusalue

2.1 Sopimusalue on osoitettu asemakaavan muutoksessa nro 002073. Tarkempi sopimusalue on ilmoitettu liitekartassa A1.

3. Kunnallistekniikan rakentaminen

3.1 Sopimusalueen käyttöönotto asemakaavan muutoksen nro 002073 mukaisesti edellyttää Turvalaaksonkujan siirtoa uuteen sijaintiin Kehä III:n viereen. Kaupunki toteuttaa edellä mainitut seuraavassa tavoitteellisessa aikataulussa, mikäli rakentaminen ei esty Kaupungista riippumattomasta syystä:

- Asemakaavan muutoksen nro 002073 tultua voimaan, Yhtiö pyytää kirjallisesti rakennuspäälliköltä Turvalaaksonkujan siirtoa.
- Kaupunki aloittaa Turvalaaksonkujan siirron viimeistään 6 kk kuluessa siitä, kun Turvalaaksonkujan siirron hyväksytyn katusuunnitelman pohjalta tehdyt rakennussuunnitelmat on hyväksytty Kaupungin ja HSY:n toimesta.
- Yhtiö sopii yhdessä HSY:n kanssa vesihuoltoverkoston siirrot.
- Alueen viimeistelytöiden toteutuksen periaatteena on niiden toteuttaminen ja yhteensovittaminen samanaikaisesti rakennettavan tontin viimeistelytöiden kanssa.

4. Osallistuminen yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin

4.1 Yhtiö maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten sisäisen kunnallistekniikan korvauksena yhteensä 623 162 euroa.

4.2 Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus maksetaan Kaupungille yhdessä erässä siten, että se maksetaan välittömästi asemakaavan muutoksen nro 002073 voimaantulosta.

4.3 Maksu suoritetaan Kaupungille Kaupungin lähettämää erillistä laskua vastaan (maksuehto

14 pv netto).

5. Vakuudet

5.1 Yhtiö luovuttaa Kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannusten sisäisen kunnallistekniikan korvauksen suorittamisen vakuudeksi 623 162 euron suuruisen omavelkaisen pankkitakauksen, joka palautetaan, kun korvaus on suoritettu.

6. Vesihuoltoverkostoon liittyminen

6.1 Sopimusalue ja sille toteutettavat uudisrakennukset Yhtiö on velvollinen liittämään kustannuksellaan Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin.

7. Erimielisyyksien ratkaiseminen

7.1 Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista sopijapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa.

8. Sopimuksen velvoitteiden siirto kolmannelle

8.1 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.

8.2 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.

9. Sopimuksen voimaantulo

9.1 Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet ja molemmilla osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun [xx.xx.xxxx] päivätty asemakaavan muutos nro 002073 on tullut olennaisilta osiltaan muuttumattomana ja lainvoimaisena voimaan.

9.2 Tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa, ellei kaupunginvaltuusto ole hyväksynyt asemakaavan muutosta nro 002073 31.12.2021 mennessä.

9.3 Mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2021 mennessä hyväksynyt asemakaavan muutoksen nro 002073, 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, molemmilla osapuolilla on oikeus vaatia tämän sopimuksen sopimusehtojen täyttämistä. Mikäli valitusviranomainen

on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen, tämä sopimus raukeaa.

9.4 Kumpikaan osapuoli ei esitä tämän sopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

B. ESISOPIMUS MÄÄRÄALOJEN VAIHDOSTA

I LOPULLISEN VAIHDON TOTEUTUMISEN EDELLYTYKSET

Osapuolet sitoutuvat tekemään kohdan II mukaisen vaihtokirjan kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun asemakaavan muutosta nro 002073 koskeva Vantaan kaupunginvaltuuston päätös on saanut lainvoiman ja Vantaan kaupunginhallitus on kuuluttanut kaavan voimaan.

Tämä esisopimus lakkaa olemasta voimassa, mikäli:

- Vantaan kaupunginvaltuusto ei ole hyväksynyt asemakaavan muutosta nro 002073 31.12.2021 mennessä, tai
- asemakaavan muutosta nro 002073 koskeva Vantaan kaupunginvaltuuston päätös kumotaan muutoksenhaussa.

Kumpikaan osapuoli ei esitä tämän esisopimuksen mahdollisen raukeamisen johdosta minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

II MÄÄRÄALOJEN VAIHTOKIRJA

Sopimus perustuu Vantaan [päätöksentekoelin] lainvoimaiseen päätökseen [päätösnumero].

Osapuolet

Vantaan Kaupunki (y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7
01300 Vantaa
(jäljempänä ”Kaupunki”), ja

Turvalaakson Parkki Oy (y-tunnus: 1735252-0)
PL 160
00101 Helsinki
(jäljempänä ”Yhtiö”)

Vaihdon kohteet

Kaupunki luovuttaa Yhtiölle noin 215 m^2 suuruisen määräalan tilasta 92-425-2-54, noin 148 m^2 suuruisen määräalan määräalasta 92-41-101-11-M502 sekä noin 5 347 m^2 suuruisen määräalan yleisestä alueesta 92-41-9901-0 (yhteensä noin 5 710 m^2). Luovutettavat alueet on osoitettu asemakaavan muutoksessa nro 002073 teollisuus-, varasto ja toimistorakennusten korttelialueeksi (TKT). Luovutettavien alueiden arvo on 235 000 euroa.

Yhtiö luovuttaa Kaupungille noin 7 930 m^2 suuruisen määräalan kiinteistöstä 92-41-100-1. Luovutettava määräala on osoitettu asemakaavan muutoksessa nro 002073 katualueeksi. Luovutettavan määräalan arvo on 235 000 euroa.

Vaihdon kohteet on merkitty oheisiin karttaliitteisiin (liite B1).

Vaihdon ehdot

Tämän vaihdon kaikki ehdot on esitetty tässä kauppakirjassa.

1. Väliraha

1.1 Vaihdosta ei makseta välirahaa.

2. Omistus- ja hallintaoikeus

2.1 Vaihdon kohteiden omistus- ja hallintaoikeus siirtyy luovutuksensaajille tämän vaihtokirjan allekirjoittamishetkellä.

3. Verot ja maksut

3.1 Osapuolet vastaavat niistä luovuttamiinsa alueisiin kohdistuvista veroista ja muista maksuista, joiden maksuunpanon perusteena on allekirjoituspäivää edeltävä aika. Allekirjoituspäivän jälkeisistä luovutettuihin alueisiin kohdistuvista veroista ja maksuista vastaa luovutuksensaaja.

4. Vaaranvastuu

4.1 Vaaranvastuu vaihdon kohteisiin siirtyy luovutuksensaajalle tämän vaihtokirjan allekirjoituksin.

5. Kiinnitykset ja muut rasitukset sekä rasitteet, käyttöoikeudet ja käyttörajoitukset

5.1 Osapuolet luovuttavat vaihdon kohteet velkakiinnityksistä ja muista niihin verrattavista rasituksista vapaana. Rasitustodistuksen mukaan vaihdon kohteisiin ei ole vahvistettu kiinnityksiä tai niihin verrattavia rasituksia.

6. Vaihdon kohteisiin tutustuminen

6.1 Osapuolet ovat tarkastaneet saamansa alueet ja niiden rajat sekä tutustuneet alueen maasto-olosuhteisiin. Osapuolet ovat verranneet näitä seikkoja vaihdon kohteista esitetyistä asiakirjoista saataviin tietoihin. Osapuolilla ei ole huomauttamista näiden seikkojen osalta.

6.2 Osapuolet vastaavat omalta osaltaan mahdollisen rakennushankkeen suunnitteluun liittyvien maaperätutkimusten suorittamisesta sekä maaperän edellyttämistä hankkeen toteuttamiseen liittyvistä rakenteellisista ratkaisuista.

7. Asiakirjoihin tutustuminen

7.1 Osapuolet ovat tutustuneet vaihdon kohteita koskeviin asiakirjoihin, joita ovat lainhuutotodistus, rasitustodistus, kiinteistörekisteriote, kaavakartat ja -määräykset sekä johtokartta.

8. Irtaimisto

8.1 Tähän vaihtoon ei sisälly irtaimistoa, eikä irtaimen omaisuuden myymisestä ole tämän vaihdon yhteydessä tehty eri sopimusta.

9. Maaperä

9.1 Kumpikin osapuoli vakuuttaa, että osapuolen tietojen mukaan vaihdon kohteilla ei aiemmin ole harjoitettu toimintaa, joka saattaisi aiheuttaa maaperän tai pohjaveden pilaantumista.

9.2 Mikäli myöhemmin kuitenkin ilmenee tarvetta pilaantuneen maaperän tai pohjaveden puhdistamiseen, vaihdon osapuoli on velvollinen välittömästi ottamaan yhteyttä toiseen osapuoleen, jotta tarvittavasta menettelystä voidaan sopia. Tällöin luovuttaja vastaa pilaantuneiden maa-ainesten poistamisesta aiheutuvista tavanomaisiin maanrakennuskustannuksiin nähden ylimääräisistä kustannuksista ja työn tekemisestä sovitaan erikseen.

[lopullisen vaihtokirjan allekirjoitukset ja kaupanvahvistus]

Tätä maankäyttösopimusta, sisältäen kunnallistekniikan rakentamissopimuksen ja esisopimuksen määräalojen vaihdosta, on tehty neljä yhtäpitävää kappaletta, yksi Vantaan kaupungille, yksi Suomen Pankille, yksi Turvalaakson Parkki Oy:lle ja yksi kaupanvahvistajalle.

Vantaalla, [x]. päivänä [x]kuuta 2019

VANTAAN KAUPUNKI

_____
[x]

SUOMEN PANKKI

_____
[x]

TURVALAAKSON PARKKI OY

_____
[x]

Liitteet:

Liite A1 Sopimusalue
Liite B1 Luovutettavat alueet

KAUPANVAHVISTUS

Kaupanvahvistajana todistan, että [x] Vantaan kaupungin puolesta, [x] Suomen Pankin puolesta ja [x] Turvalaakson Parkki Oy:n puolesta ovat allekirjoittaneet tämän esisopimuksen määräalojen vaihdosta 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 [x]kuuta 2019

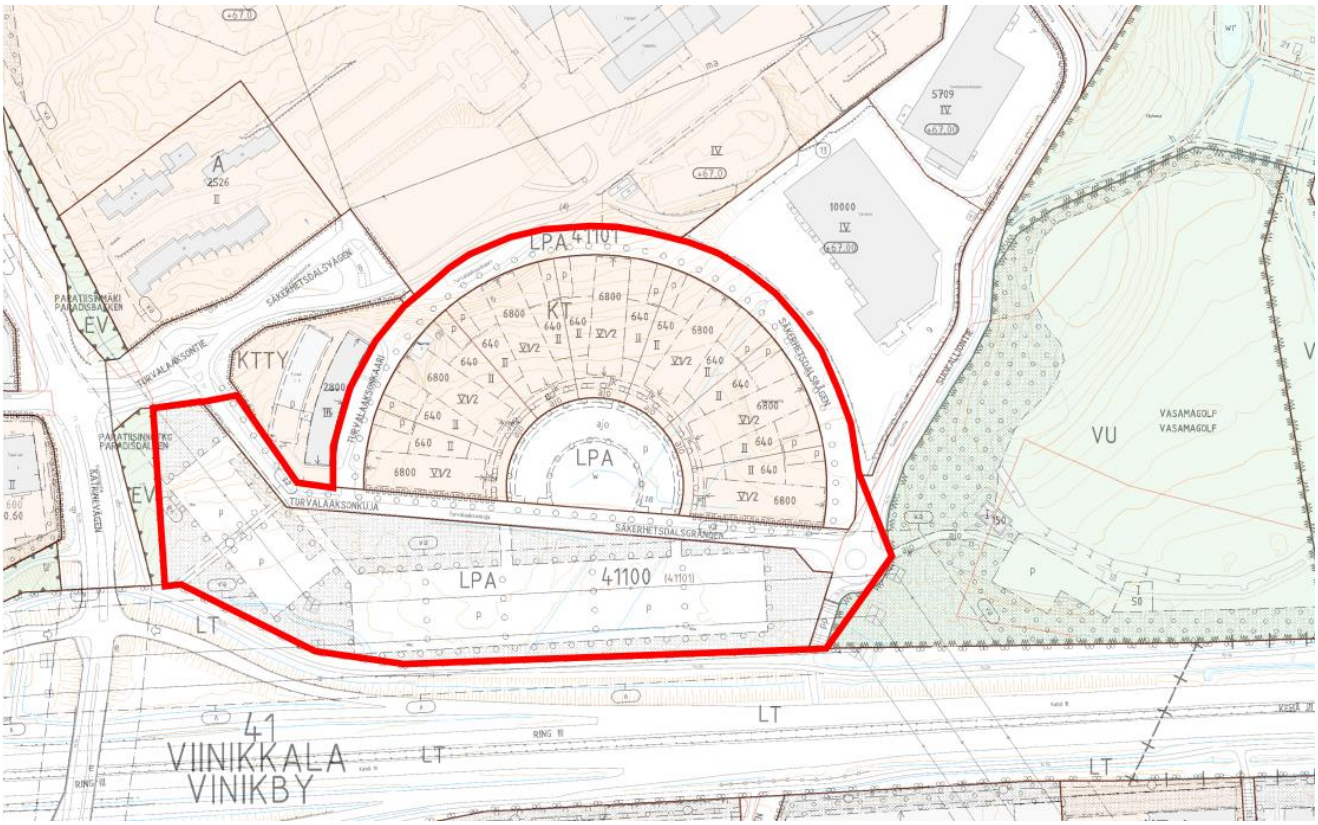
_____
[x]

KOHTEEN SIJAINTI

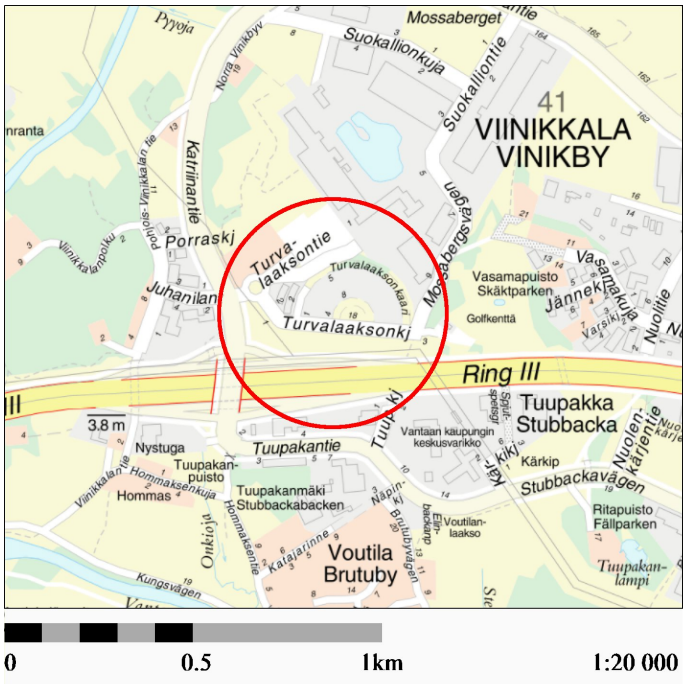


SOPIMUSALUE
(punaisella rajattu alue)

Asemakaavan muutos nro 002073



KOHTEEN SIJAINTI

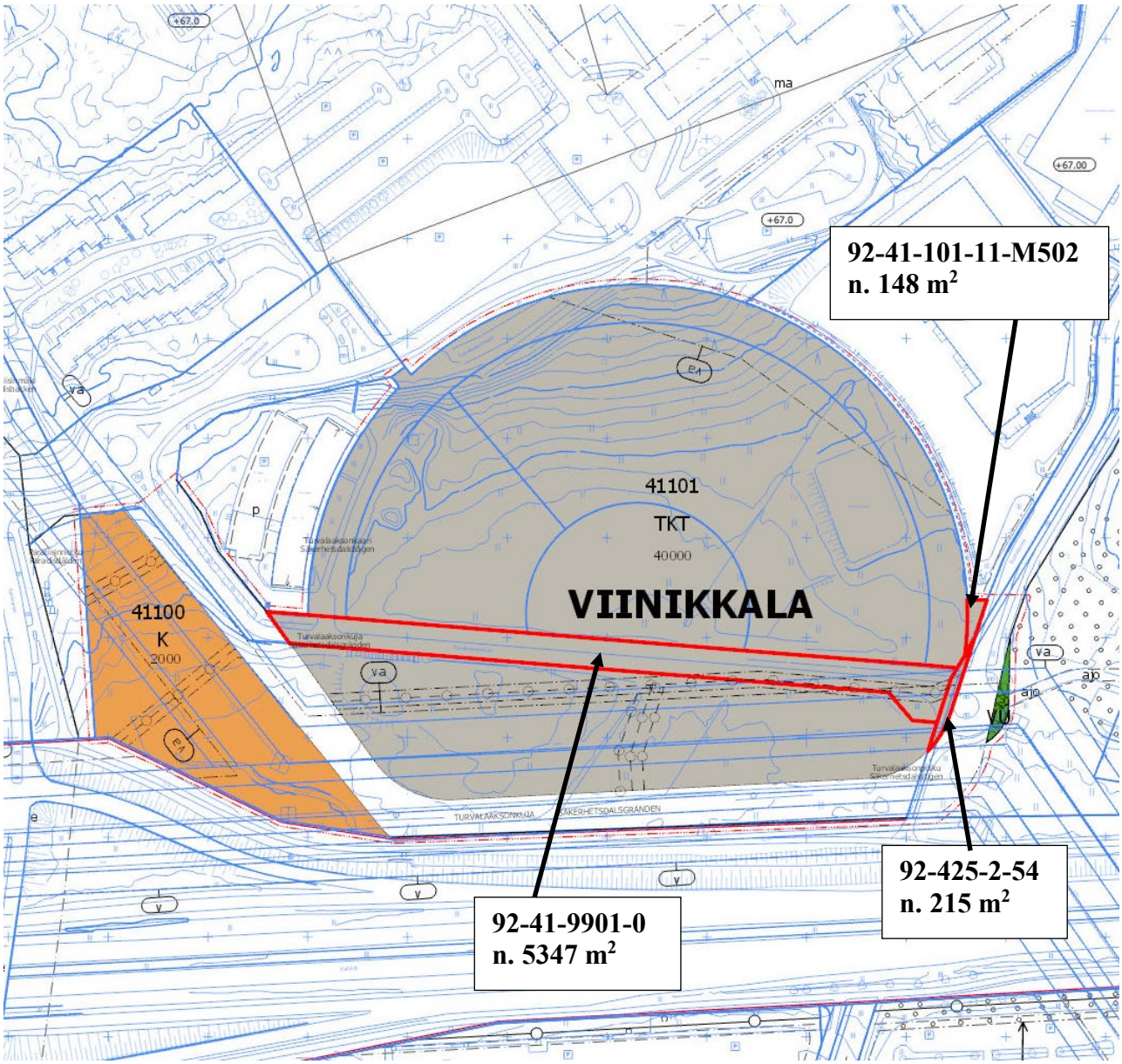


Liite B1 1/2

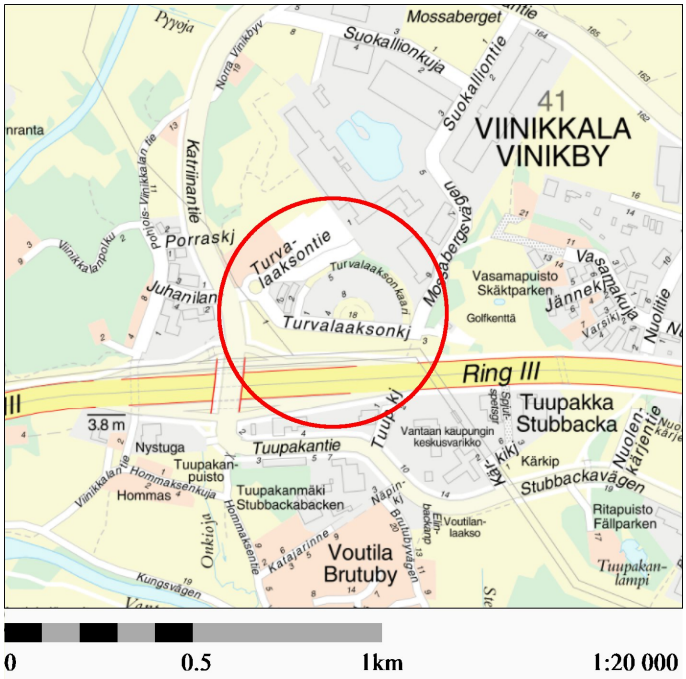
MAA-ALUEIDEN VAIHTO /
Vantaan kaupunki ja
Turvalaakson Parkki Oy

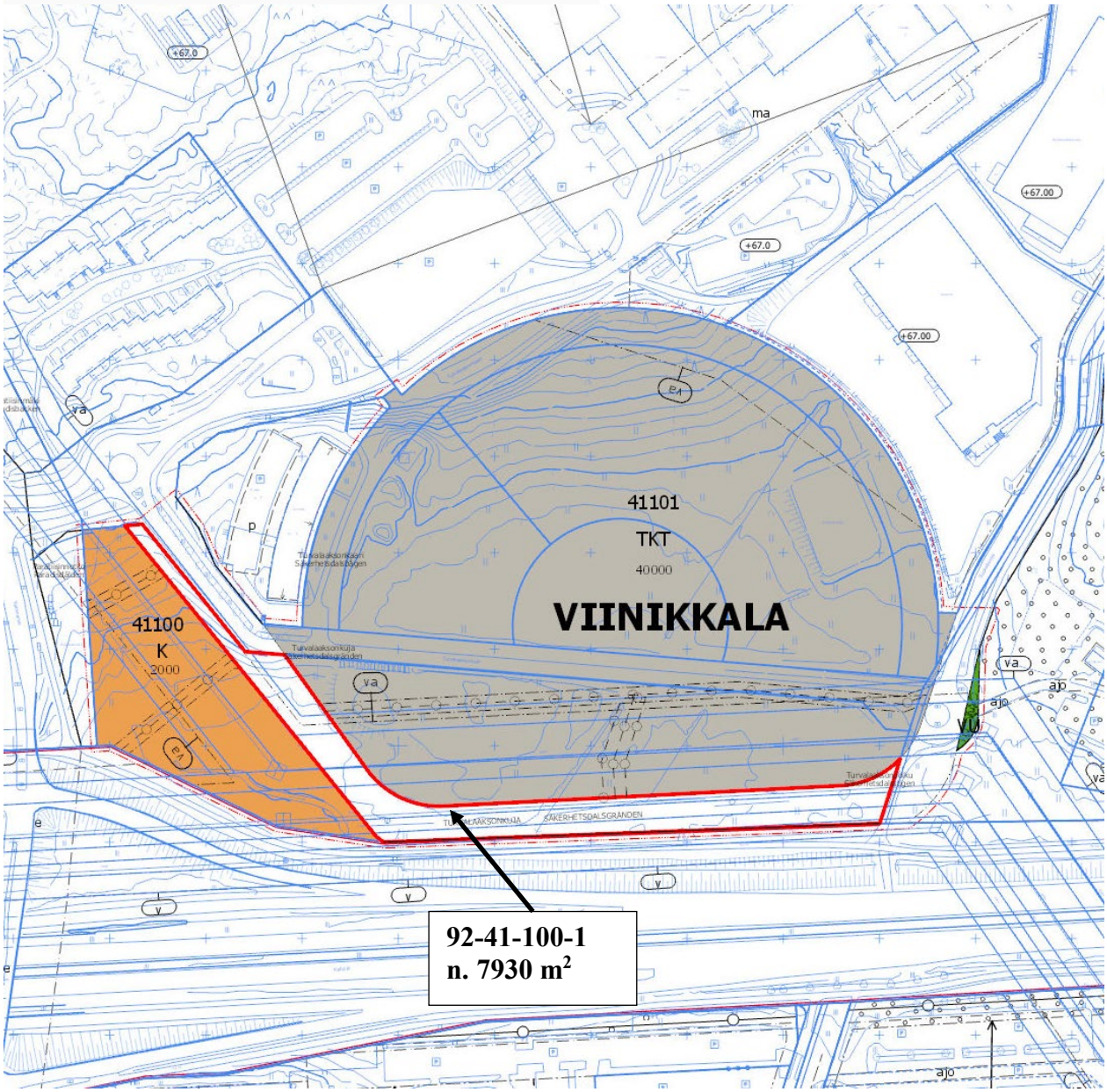
Kaupunginosa: VIINIKKALA (41)
Kylä: VOUTILA (425)

Vantaan kaupunki luovuttaa
n. 215 m^2:n suuruisen määräalan
tilasta: 92-425-2-54
n. 148 m^2:n suuruisen määräalan
määräalasta: 92-41-101-11-M502
n. 5347 m^2:n suuruisen määräalan
yleisestä alueesta: 92-41-9901-0
(yhteensä n. 5170 m^2, TKT-aluetta)



KOHTEEN SIJAINTI





Liite B1 2/2

MAA-ALUEIDEN VAIHTO /
Vantaan kaupunki ja
Turvalaakson Parkki Oy

Kaupunginosa: VIINIKKALA (41)

Turvalaakson Parkki Oy luovuttaa n. 7930 m²:n (katua) suuruisen määräalan kiinteistöstä: 92-41-100-1

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 **260** 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 2050 euroa alle miljoonan euron hankinnassa. Jos hankinnan arvo on vähintään 1 miljoona euroa, käsittelymaksu on 4100 euroa. Mikäli hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6140 euroa.

Yksityishenkilön oikeudenkäyntimaksu markkinaoikeudessa on 510 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 **260** 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 **260** 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 **260** 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