SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 22.05.2023

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 § Taloussuunnitelman laadintaohjeet 2024–2027 ... 7

- Vantaan kaupunki taloussuunnitelman 2024–2027 laadintaohjeet ... 9

6 § Vuoden 2023 ensimmäinen osavuosikatsaus 1.1.-30.4.2023 ... 45

- Sitovien tavoitteiden raportointi osavuosikatsaus 1/2023 ... 50

- Osavuosikatsaus 1-2023 ... 63

- Tytäryhtiöiden osavuosiraportti 1-4/2023 ... 128

7 § HSL-palvelumaksun käyttöön ottaminen ... 153

8 § Oppimateriaalien hankintakanavan ja oppimateriaalien hankinta Kuntien Tiera Oy:lta ... 155

9 § Viertolan koulun peruskorjauksen ja laajennuksen tarveselvityksen hyväksyminen ... 157

- Viertolan koulu, peruskorjaus ja laajennus, tarveselvitys ... 159

10 § Lausunto Helsingin seudun MAL 2023 - suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista ... 226

- kh 22.5.2023. Lausunto Helsingin seudun MAL 2023 - suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista ... 229

- Lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2023 - luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta ... 236

- Liite: MAL2023 suunnitelmaluonnos/Päivitetty lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2023 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta ... 240

- Liite: MAL2023 suunnitelmaluonnoksen arviointiselostus/Päivitetty lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2023 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta ... 297

- Päivitetty lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2023 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta ... 414

- Äänestysraportti kh 22.5.2023 § 10 ... 418

11 § Ympäristövastuuraportti 2022–2023 ... 422

- Ympäristövastuuraportti 2022-2023 ... 426

12 § Asemakaava ja asemakaavan muutos 931400 sekä tonttijaon muutos, 91 Länsimäki, 93 Vaarala ja 95 Rajakylä / Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki ... 474

13 § Asemakaavan muutos 002465 ja tonttijaon muutos, 52 Veromies / Vantaan ratikka: Veromies, itä ... 475

- 002465 Asemakaavamuutos ehdotus 9.5.2023, tarkistettu 22.5.2023, Vantaan ratikka: Veromies, itä ... 482

- 002465 selostus 9.5.2023 tarkistettu 22.5.2023, Vantaan ratikka: Veromies, itä ... 483

- 002465 Lausunnot ja vastineet 9.5.2023, Vantaan ratikka: Veromies, itä ... 539

- Äänestysraportti kh 22.5.2023 § 13 ... 555

14 § Asemakaavan muutos 002498 ja tonttijaon muutos, 62 Jokiniemi / Pellavapolku ... 559

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 22.05.2023

- 002498 asemakaavamuutosehdotus 9.5.2023, Pellavapolku 562
- 002498 selostus, asemakaavamuutos 9.5.2023, Pellavapolku 563
- 002496 Mielipiteet ja vastineet 9.5.2023, Pellavapolku_ei henkilötietoja 594
15 § Maankäyttösopimus / Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti / Asemakaavan muutos nro 002498 Pellavapolku 613
- Maankäyttösopimus/ akm 002498 616
- Liite A1: sopimusalue/ akm 002498 623
16 § Asemakaavan muutos ja tonttijaon muutos 002530, 14 Varisto / Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku 624
- 002530 asemakaavamuutosehdotus 9.5.2023, Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku 627
- 002530 selostus, asemakaavamuutos 9.5.2023, Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku 628
17 § Maankäyttösopimus / Hoivatilat Oyj / Asemakaavan muutos nro 002530 / Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku 653
- Maankäyttösopimus/ akm 002530 656
- Liite A1: sopimusalue/ akm 002530 662
18 § Vastaus Tuukka Saimenin ja Juha Suoniemen sekä 17 muun valtuutetun aloitteeseen kuntahallinnon läpinäkyvyyden ja osallisuuden lisääminen 663
- Tuukka Saimenin ja Juha Suoniemen sekä 17 muun valtuutetun aloite kuntahallinnon läpinäkyvyyden ja osallisuuden lisääminen 666
- Äänestysraportti kh 22.5.2023 § 18 668
19 § Virkasuhteisen tiedonhallintapäällikön vakanssin 900188 perustaminen 672
Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus 673
Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen 674
Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto 675
Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus 676
Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa 681
Muutoksenhakuohje 6. Valitus rakennuskieltoa koskevassa asiassa 682
Muutoksenhakuohje 7. Valitus etuosto-oikeuden käyttämistä koskevassa asiassa 683
Muutoksenhakuohje Hallintovalitus hallinto-oikeudelle 684

Kaupunginhallituksen kokous

Aika 22.5.2023 klo 14.00-15.40
Paikka Kaupungintalo, Tikkurila

Osallistujat

Jäsenet	**Läsnä**	**Varajäsenet**	**Läsnä**
Multala Sari, puheenjohtaja	-	Rehnström Kristian	x
Tahvanainen Säde, I varapuheenjohtaja	x (pj)	Haapalainen Tuija	
Niikko Mika, II varapuheenjohtaja	x	Virkamäki Pekka	
Abdi Faysal	x	Hilden Joni	
Karinen Ville	x	Nguyen Chau	
Kasonen Mika	x	Hakala Heli	
Kaukola Ulla	x	Vesa Tiina	
Lundell Kai-Ari	x	Aidanjuuri Tanja	
Luokkala Pirjo	x	Nummela Nina	
Norrena Vaula	x	Seppänen Tia	
Orpana Anitta	x	Kanerva Sami	
Rokkanen Sakari	-	Kaiju Susanna	x
Saimen Tuukka	-	Kärki Niilo	x
Tammi Visa	x	Kähkönen Osmo	
Valtanen Hanna	x	Kuusela Minna	
Nuorisovaltuuston edustaja		**Varajäsenet**	
Godlewski Filip	x		

Muut osallistujat		**Läsnä**
Lindtman Antti, valtuuston puheenjohtaja		x (§:t 11-19, klo 15.05-15.40)
Kaira Lauri, valtuuston I varapuheenjohtaja		x (§:t 13-19, klo 15.08-15.40)
Veltheim Erika, valtuuston II varapuheenjohtaja		x (§:t 18-19, klo 15.19-15.40)
Viljanen Ritva, kaupunginjohtaja		x
Kalske Katri, apulaiskaupunginjohtaja		x
Åstrand Riikka, apulaiskaupunginjohtaja		x
Anttila Tero, apulaiskaupunginjohtaja		x
Kalmari Mari, viestintäjohtaja		-
Tolvanen Kaisu, viestintäjohtaja vs.		x
Ruusula Matti, talous- ja strategiajohtaja		x
Pennanen Sari-Anna, kaupunginlakimies		x
Isotalus Birgit, hallintosihteeri		x
Jokinen Eeva, pöytäkirjanpitäjä		x

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Säde Tahvanainen

Pöytäkirjanpitäjä Eeva Jokinen

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 29.5.2023, sähköisesti.

Pykälät 10 ja 19 tarkastettiin ja hyväksyttiin heti kokouksessa.

Vaula Norrena Mika Niikko

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 31.5.2023, Vantaan kaupungin internetsivuilla paatokset.vantaa.fi.

1 § **Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 1

Kaupunginjohtajan esitys:
Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

2 § **Pöytäkirjan tarkastaminen**

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 2

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) valita kaksi pöytäkirjantarkastajaa toimittamaan pöytäkirjan tarkastus sähköisesti maanantaina 29.5.2023 klo 16.00 ja

Jäsenet	Kokous pvä
Abdi Faysal	
Karinen Ville	
Kasonen Mika	
Kaukola Ulla	8.5.2023
Lundell Kai-Ari	17.4.2023
Luokkala Pirjo	8.5.2023
Niikko Mika	22.5.2023
Norrena Vaula	22.5.2023
Orpana Anitta	
Rokkanen Sakari	
Saimen Tuukka	
Tahvanainen Säde	
Tammi Visa	
Valtanen Hanna	

b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/paatoksenteko) keskiviikosta 31.5.2023 lähtien.

Päätös:
Päätettiin
a) valita Mika Niikko ja Vaula Norrena pöytäkirjantarkastajiksi toimittamaan pöytäkirjan tarkastus sähköisesti maanantaina 29.5.2023 klo 16.00 ja
b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/paatoksenteko) keskiviikosta 31.5.2023 lähtien.

3 § **Kokouksessa saadut selostukset**

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 3

Käsittely:
Kokouksessa annettiin seuraava selostus:

- Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan uudet tilaratkaisut Myyrmäessä / apulaiskaupunginjohtaja Riikka Åstrand

Päätös:
Merkittiin tiedoksi saatu selostus 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:

Kaupunkiympäristön lautakunnan pöytäkirja nro 5/9.5.2023
Kaupunkitilalautakunnan pöytäkirja nro 5/10.5.2023

Hankintajohtajan päätökset
§ 25 Optiopäätös henkilöhygieniatuotteiden hankinta (150.000 € /vuosi, alv 0 %)
§ 26 Päätös liittyä Hanselin puitejärjestelyyn ”Koulu- ja askartelutarvikkeet 2024-2026 (2028)” (n. 540 000 euroa, alv 0 %)
§ 27 Liikunta- ja urheiluvälineiden hankinta Vantaan ja Kauniaisten kaupungeille (n. 1 640 000 euroa, alv 0%)

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 4

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

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunginjohtaja täydensi esitystään seuraavilla päätöksillä:

Kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan pöytäkirja nro 5/16.5.2023
Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunnan pöytäkirja nro 5/16.5.2023

Päätös:
Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

5 § Taloussuunnitelman laadintaohjeet 2024–2027

VD/3514/02.01.00.01/2023

RV/PK/MT

Kuntalain 110 §:n mukaan valtuuston on vuoden loppuun mennessä hyväksyttävä kunnalle seuraavaksi kalenterivuodeksi talousarvio ottaen huomioon kuntakonsernin talouden vastuut ja velvoitteet. Talousarvion hyväksymisen yhteydessä valtuuston on hyväksyttävä myös taloussuunnitelma kolmeksi tai useammaksi vuodeksi.

Talousarvio ja taloussuunnitelma on laadittava siten, että ne toteuttavat kuntastrategiaa ja edellytykset kunnan tehtävien hoitamiseen turvataan. Talousarviossa ja taloussuunnitelmassa hyväksytään kunnan ja kuntakonsernin toiminnan ja talouden tavoitteet. Talousarvioon otetaan tehtävien ja toiminnan tavoitteiden edellyttämät määrärahat ja tuloarviot ja siinä osoitetaan, miten rahoitustarve katetaan. Kunnan toiminnassa ja taloudessa on noudatettava talousarviota ja muutoksista talousarvion sitoviin eriin päättää valtuusto.

Taloussuunnitelman 2024–2027 keskeisenä lähtökohtana on Vantaan tuottavuus- ja kasvuohjelma 2021–2025 sekä valtuustokauden 2022–2025 kaupunkistrategia. Talouden ja strategian palvelualue on valmistellut taloussuunnitelman 2024–2027 laadintaohjeet, joissa on ohjeistettu muun muassa kaupungin talousarvioprosessin aikataulut, budjetointiperiaatteet sekä keskeisiä budjetoinnin erityiskysymyksiä. Taloussuunnitelman laadintaohjeet sisältävät myös ohjeet konsernin vastuiden ja velvoitteiden koontiin sekä henkilöstö- ja koulutussuunnitelman laadintaohjeet.

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 5

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) hyväksyä liitteen mukaisesti taloussuunnitelman 2024–2027 laadintaohjeet ja velvoittaa toimialat (ml. rahastot) laatimaan talousarvioesityksensä ohjeiden ja kaupunkitason talousarvion valmistelun aikataulun mukaisesti, ja

b) valtuuttaa talouden ja strategian palvelualue antamaan tarkentavia ohjeistuksia taloussuunnitelman laatimisesta.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Taloussuunnitelman 2024–2027 laadintaohjeet

Täytäntöönpano: Talous ja strategia, toimialat

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

talous- ja strategiajohtaja Matti Ruusula, puh. 043 824 9254, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
talousarviopäällikkö Päivi Kandolin, puh. 040 626 7613, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI TALOUSSUUNNITELMAN LAADINTAOHJE 2024-2027

Kaupunginhallitus 22.5.2023

Sisällys

1 Taloussuunnitelman 2024–2027 valmistelun lähtökohdat 1
1.1 Taloussuunnitelman lähtökohdat 1
1.2 Vantaan toimielinrakenne ja organisaatio 1.9.2023 alkaen 1
1.3 Toimintaympäristön muutokset 4
1.3.1 Väestöennuste 4
1.3.2 Yleiset talousnäkymät 4
1.3.3 Kuntatalouden kehitys 5
1.4 Taloussuunnitelman laadintaa ohjaavia periaatteita 6
1.4.1 Taloussuunnitelman laadinnan lähtökohdat 6
1.4.2 Taloussuunnitelman laadintaa sekä seurantaa koskeva lainsäädäntö 7
1.4.3 Toimintaa kuvaavien tietojen avaaminen julkisiksi 8
1.4.4 Ilmiöpohjainen ja osallistuva budjetointi 8
1.5 Riskienhallinta 9
2 Kaupunkistrategian 2022–2025 toteuttaminen 11
2.1 Strategiatyön malli 11
2.1.1 Raportointi ja seuranta 11
2.1.2 Strategiateemat 12
2.1.3 Strategiaa toteuttavat ohjelmat 12
2.2 Sitovat tavoitteet 12
2.3 Toimialojen tavoitteet 12
2.4 Toiminnan kuvaus ja toimintaympäristön muutokset 13
2.5 Laadunarviointi ja kehittäminen 14
2.6 Yhteenveto toimialojen käyttötalousosan sisällöstä 14
3 Henkilöstö- ja koulutussuunnitelman laadintaohje 2024–2027 15
3.1 Suunnitelman lähtökohdat ja tarkoitus 15
3.2 Henkilöstö- ja koulutussuunnitelman laatiminen 15
3.3 Suunnitelmien kokoaminen, käsittely ja aikataulu 16
3.4 Suunnitelmien seuranta 16
4 Taloussuunnittelun tehtävät ja periaatteet 17
4.1 Taloussuunnittelun tehtävät 17
4.2 Taloussuunnittelun periaatteet 17
4.2.1 Talousarvion tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut 19
4.2.2 Käyttötalouden budjetointiohjeet 19
4.2.3 Sisäinen vuokra ja toimitilojen tarkistaminen 23
4.2.4 Projektien budjetointi ja seuranta 23
4.2.5 Suunnitelman mukaiset poistot 23
4.2.6 Arvonlisävero 24
4.2.7 Taloussuunnitelmavuosien 2025–2027 budjetointi 24

4.2.8 Toimialojen taloussuunnitelmien tarkistaminen 25
4.3 Investoinnit 25
4.3.1 Investointiosan hankeryhmät 26
4.3.2 Toimitilainvestointien valmistelu 26
4.4 ICT-investointien ja tietohallinnon käyttötalouden talousarvioesityksen valmistelu 27
4.4.1 ICT-investoinnit 27
4.4.2 ICT-käyttötalous 28
4.4.3 Tukea valmisteluun ICT-asiakkuus- / kehitys- / palvelupäälliköiltä 29
5 Konserni kunnan talousarviossa 29
5.1 Konsernin vastuut ja velvoitteet 29
5.2 Tytäryhteisöille asetettavat tavoitteet 30
6 Budjetointijärjestelmä 31
6.1 Järjestelmän rakenne 31
6.1.1 Talousarvion laadinta SAP-järjestelmässä 31
6.1.2 Henkilöstömenosuunnittelun tiedot 32
6.2 Suunnitteluhierarkian ylläpito 32
7 Liitteet 33

Lisätietoja:

- Luku 2: Vesa Kokkonen 050 318 1582 ja Antti Torkkeli 050 318 1586
- Käyttötalousosa: Teija Oras 050 314 5084 ja Päivi Kandolin 040 626 7613
- Sisäisen vuokran budjetointi: Kts. luku 4.2.3
- Käyttäjäpalvelujen (ateria-, siivous-, vahtimestari- ja turvallisuuspalvelut) budjetointi: Sirpa Viinikari-Kauria 043 826 6495
- Toimitilainvestoinnit sekä investointien käyttötalousvaikutukset: Risto Adler 050 302 2919
- Tietojärjestelmähankkeet: Jarkko Karjalainen 043 825 6305
- SAP budjetointijärjestelmä: Teija Oras 050 314 5084

1 Taloussuunnitelman 2024–2027 valmistelun lähtökohdat

1.1 Taloussuunnitelman lähtökohdat

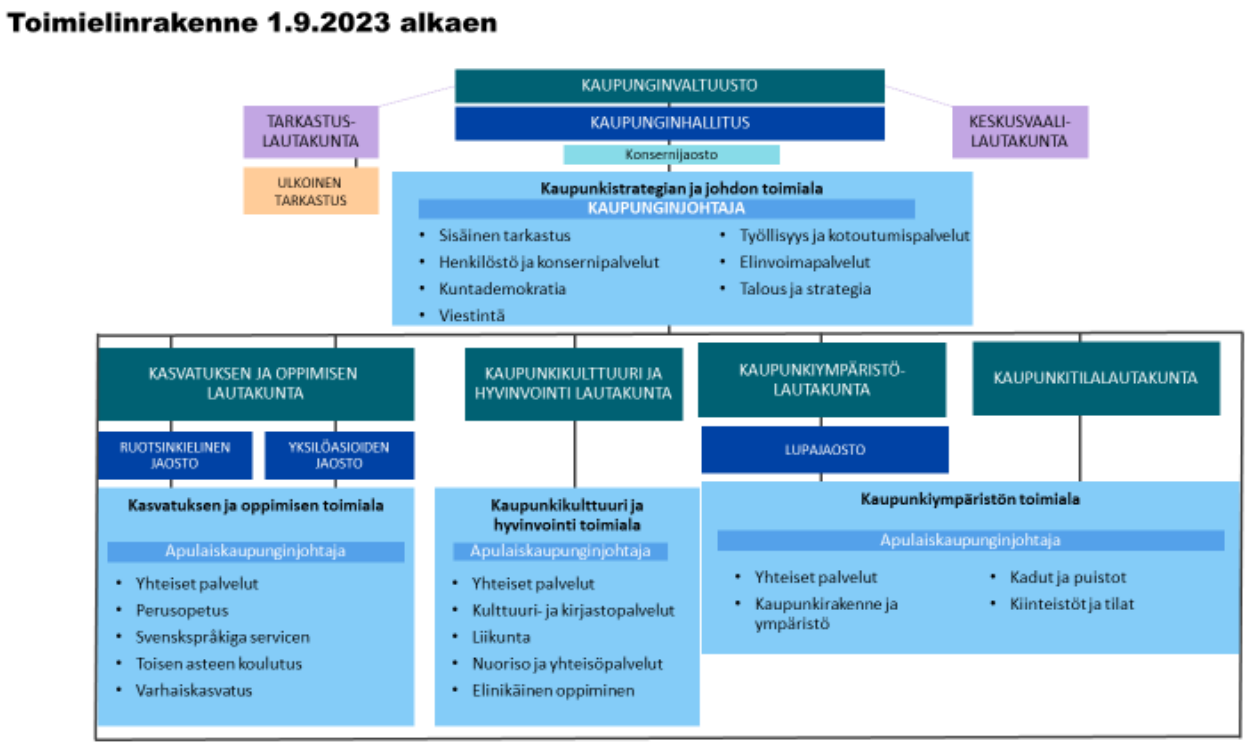
Tällä hetkellä talouden kehityksen ennakointi on haasteellista. Koronapandemian seuraukset ovat kauaskantoisia ja Venäjän vuonna 2022 aloittama hyökkäyssota Ukrainassa aiheuttaa epävarmuutta, joka näkyy erityisesti korkeana inflaationa ja nousseina korkoina.

Kuntakentän historian suurimpia muutoksia toteutettiin vuoden 2023 alusta, kun sosiaali- ja terveyspalvelut, pelastustoimi ja muutamia muita palveluita siirrettiin hyvinvointialueiden hoidettavaksi. Muutos muutti voimakkaasti koko kuntakenttää ja muutoksella on vaikutuksia vielä pitkälle tulevaan, mm. valtionosuusleikkauksen lopullinen summa saadaan vasta syksyllä 2023. Tulossa on jo seuraava suuri muutos kun 1.1.2025 alkaen astuu voimaan TE2024-uudistus.

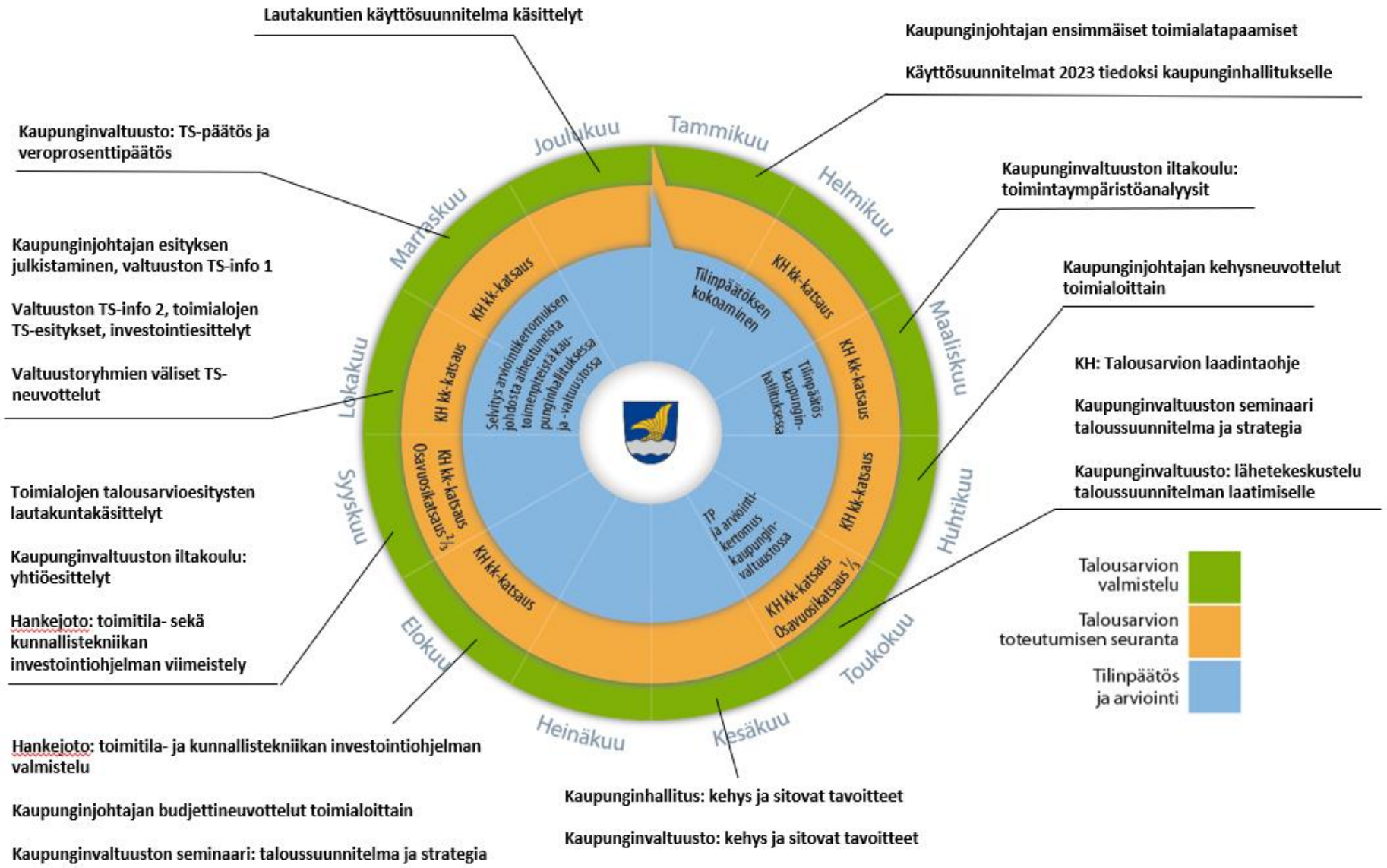
Taloussuunnitelman 2024–2027 keskeisenä lähtökohtana on tammikuussa 2022 hyväksytty valtuustokauden 2022–2025 strategia. Vantaalla on lisäksi voimassa tuottavuus- ja kasvuohjelma 2021–2025, joka määrittelee tavoitevuosikatteen vuodelle 2024.

1.2 Vantaan toimielinrakenne ja organisaatio 1.9.2023 alkaen

Kuva 1: Toimielinrakenne ja organisaatio



Talouden vuosikello 2023



Taloussuunnitelman laadinnan keskeisimpiä päivämääriä. Tarkennettu aikataulu liitteessä 1.

	Pvm
Maaliskuu	
Kaupunginvaltuuston iltakoulu; toimintaympäristöanalyysit toimialoittain	16.3.2023
Huhtikuu	
Toimialojen kehysneuvottelut	3.-14.4.2023
Toukokuu	
Kaupunginvaltuuston iltakoulu, toimialojen kehysvalmistelun tilanne	4.5.2023
Kaupunginvaltuuston seminaari (2 päivää)	11.-12.5.2023
Kaupunginhallitus; taloussuunnitelman laadintaohjeen käsittely	22.5.2023
Kaupunginvaltuuston lähetekeskustelu	22.5.2023
Kesäkuu	
Kaupunginhallitus; kehyspäätös	5.6.2023
Kaupunginvaltuusto; kh:n kehyspäätös tiedoksi	19.6.2023
Elokuu	
Toimialojen budjettineuvottelut (sis. alustavat toimialan talousarviotekstit)	
Kasvatuksen ja oppimisen toimiala	14.8.2023
Kaupunkiympäristön toimiala	15.8.2023
Kaupunkikulttuurin toimiala	17.8.2023
Kaupunkistrategian ja johdon toimiala	18.8.2023
Kaupunginvaltuuston seminaari (1 päivää)	24.8.2023
Syyskuu	
Lautakuntakäsittelyt, viikko 37–38	
Kasvatuksen ja oppimisen lautakunta	11.9.2023
Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta	12.9.2023
Kaupunkiympäristölautakunta	19.9.2023
Kaupunkitilalautakunta	20.9.2023
Toimielimen talousarvioesityksen materiaalit talousohjaukseen	**Ennen ltk käsittelyä**
Kaupunginvaltuuston iltakoulu; yhtiöesittelyt	21.9.2023
Lokakuu	
Kaupunginjohtajan talousarvioesitys (YTR, lehdistö, TS-info 1)	2.10.2023
TS-info 2; toimialojen TS-esitykset, investointiesittelyt	5.10.2023
Valtuustoryhmät palauttavat talousarviota koskevat selvityspyynnöt	11.10.2023
Toimialojen vastaukset selvityspyyntöihin julkaistaan Extranetissä	17.10.2023
Valtuustoryhmät palauttavat muutosesitykset talousarvioon (korilista)	23.10.2023
Kommentit korilistan muutospyynnöistä toimialoilta talousohjaukseen	25.10.2023
Koonti muutospyynnöistä lähetetään neuvottelijoille (korilista)	27.10.2023
Valtuustoryhmien välinen TS-neuvottelu	30.10.2023
Kaupunginhallituksen TS 2024-2027 esitys	31.10.2023
Marraskuu	
Kaupunginvaltuusto; TS 2024-2027 päätös, veroprosenttipäätös	13.11.2023
Joulukuu	
Käyttösuunnitelmat ja työohjelmat 2024 käsitelty lautakunnissa	31.12.2023
Tammikuu 2024	
Käyttösuunnitelmat 2024 kaupunginhallituksessa	

1.3 Toimintaympäristön muutokset

1.3.1 Väestöennuste

Väestöennuste laaditaan vuosittain. Sitä tehtäessä otetaan huomioon edellisten vuosien väestökehitys ja arvioidaan tulevan kehityksen suuntaa. Koko kaupungin tasolla ennuste ulottuu vuoteen 2045 ja kaupunginosatasolla vuoteen 2033. Väestöennuste tehdään sen jälkeen, kun Kaupunkiympäristön toimiala on valmistellut vuoden 2023 asuntorakentamisennusteen ja kaikki vuotta 2022 koskevat väestörakenne- ja väestömuutostiedot on saatu Tilastokeskuksesta.

Väestöennuste antaa kehitysnäkymän, jonka avulla toimialat voivat mitoittaa palvelunsa ja niiden vaatimat kustannukset kaupungin taloussuunnitelmassa ja varautua myös suunnitelmaa pidemmällä aikavälillä väestörakenteessa ja -määrässä tapahtuvien muutosten edellyttämiin kustannusmuutoksiin. Väestöennusteen keskeisimmät taulukot ovat käytettävissä heinäkuussa ja ne julkaistaan elo-syyskuussa osoitteessa:

https://www.vantaa.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/tietoa-vantaasta/tilastot-ja-tutkimukset/vaesto-ja-ennuste

Vuoden 2023 talousarviota ja vuosien 2023–2026 taloussuunnitelmaa laadittaessa otetaan lisäksi huomioon kunnassa asuvan ruotsinkielisen väestön määrä ja ikärakenteen kehitys siten kuin se on ennustettu ”Vantaan väestöennuste 2021. Ruotsinkielisen väestön ennuste” -raportissa, ja vieraskielisen väestön määrä, ikärakenteen ja kieliryhmittäisen rakenteen kehitys siten kuin se on ennustettu "Helsingin seudun vieraskielisen väestön ennuste 2018–2035" -raportissa. Uutta vieraskielisen väestön ennustetta valmistellaan parhaillaan ja se julkaistaan kesän 2023 aikana. Ruotsinkielisen ja vieraskielisen väestön valmistuneet ennusteraportit ovat käytettävissä osoitteessa:

https://www.vantaa.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/tietoa-vantaasta/tilastot-ja-tutkimukset/tilasto-ja-tutkimusjulkaisut

1.3.2 Yleiset talousnäkymät

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3.3 Kuntatalouden kehitys

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

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

Kuntatalouden kustannuksia kuvaava peruspalvelujen hintaindeksi kasvaa 5,0 prosenttia vuonna 2023. Inflaation kasvun on arvioitu hidastuvan, mutta olevan aiemmin arvioitua sitkeämpää. Henkilöstökustannukset muodostavat jatkossakin kuntatalouden suurimman kuluerän ja sopimuskorotukset kertaerineen vauhdittavat kuntatalouden työvoimakustannusten kasvua 4,85 prosentilla vuonna 2023. Vuosille 2023 ja 2024 sovitut kunta-alan palkankorotukset ylittävät niin sanotun yleisen linjan kesällä 2022 sovitun palkkauksen kehittämisohjelman vuoksi. Palkkarakenteita ja palkkausjärjestelmiä koskeva kehittämisohjelma nostaa kunta-alan palkkoja yhteensä noin 5,1 prosenttia vuosina 2023–2027.

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

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

Vuonna 2025 kuntataloudessa tapahtuu lyhyen ajan sisällä jo toinen merkittävä rakenteellinen uudistus, kun työ- ja elinkeinopalvelut siirretään kuntien vastuulle. Tämä laajentaa kuntien tehtäväkenttää ja kasvattaa kuntatalouden toimintamenoja noin 840 milj. eurolla. Valtio kompensoi kuntien vastuiden kasvamisen TE-palvelutehtävissä ja työttömyysetuuksien rahoituksessa kuntienvaltionosuuksia korottamalla. Uudistuksen myötä kuntien henkilöstömäärä kasvaa noin neljällä tuhannella henkilötyövuodella, mikä näkyy vuonna 2025 etenkin henkilöstömenojen voimakkaana kasvuna. Myös ostot kasvavat uudistuksen seurauksena. Uudistuksen myötä kunnan rahoitusvastuu työttömyysetuuksien rahoituksesta laajenee, mikä puolestaan heijastuu vuonna 2025 avustusmenojen tason muutokseen. Työllisyyskehityksellä on uudistuksen jälkeen entistä suurempi vaikutus kunnan talouteen. Uusiin avustusmenoihin vaikuttaa etenkin työttömyyden kehitys sekä muutokset kansaneläkeindeksissä.

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

1.4 Taloussuunnitelman laadintaa ohjaavia periaatteita

1.4.1 Taloussuunnitelman laadinnan lähtökohdat

Taloussuunnitelman 2024–2027 keskeisenä lähtökohtana on 1.2.2022 voimaan tullut Kaupunkistrategia 2022–2025. Lisäksi Vantaan tuottavuus- ja kasvuohjelma 2021–2025 ohjaa taloussuunnitelman laadintaa antaen reunaehtoja mm. menojen kasvulle sekä investoinneille. Ohjelman tavoitteena on parantaa kaupungin taloustilannetta siten, että vuonna 2023 käyttötalous olisi tasapainossa ja tilikausi ylijäämäinen ja vuonna 2025 vuosikate olisi vähintään 130 milj. euroa. Kaupungin investoinneille on asetettu strategiakaudelle 2022–2025 600 milj. euron menokatto. Myös kaupunkikonsernin lainakannalle asetetaan enimmäistavoitetaso. Mahdollinen Vantaan ratikan rakentaminen voi kasvattaa investointimenoja sekä kaupungin ja kaupunkikonsernin lainakantoja em. tasoja korkeammaksi. Taloudellisessa toimintaympäristössä on tapahtunut suuria muutoksia, joiden vuoksi tavoitteita jouduttaneen tarkentamaan.

Maailman terveysjärjestö WHO kertoi 5.5.2023 ettei koronaviruspandemia enää täytä järjestön korkeimman uhkatason määritelmää. Pandemiaan liittyneillä rajoitus- yms. toimenpiteillä on kuitenkin kauaskantoiset vaikutukset mm. lasten ja nuorten hyvinvoinnin kannalta. Myös Ukrainan sota aiheuttaa talouteen epävarmuutta mm. korkean inflaation ja nopeasti kohonnei-

den korkojen muodossa. Lakimuutoksista suurimmat vaikutukset ovat hyvinvointialueuudistuksella sekä TE2024-uudistuksella. Isot uudistukset aiheuttavat myös epävarmuutta ainakin siihen saakka, kun toiminta saadaan vakiinnutettua ja viimeisetkin laskelmat tehtyä. Talouden ennustetaan kutistuvan vuonna 2023, mutta valtionvarainministeriö ei odota syvää eikä varsinkaan pitkää taantumaa. Tulevien vuosien talouskasvun ennustetaan myös jäävän varsin maltilliseksi, koska lievää taantumaa seuraa myös lievä nousukausi. Vantaan työttömyyden lasku näyttää pysähtyneen ja erityisesti pitkäaikaistyöttömien määrän kehitys on muodostumassa ongelmaksi. Vuonna 2023 inflaation arvioidaan olevan 5,5 prosenttia ja vuodelle 2024 valtionvarainministeriö ennustaa 2,5 prosentin inflaatiota. Nopeasti kohonneet korot tulevat jäämään pysyviksi ja viime vuosien nollakorkoja ei ole näköpiirissä. Haasteita tulevien vuosien taloudelle siis riittää ja tulevat vuodet edellyttävät edelleen tiukkaa talouskuria, jota on pyritty huomioimaan talousarviokehyksessä.

Taloussuunnitelma laaditaan luvussa 1.2 esitetyn organisaation mukaisille toimialoille, palvelualueille ja yhteisille palveluille. Kaupunginhallitus päättää 5.6.2023 kokouksessaan vuoden 2024 talousarvion käyttötalouden ja investointien laadintakehyksen. Kehyspäätös tehdään toimialoille käyttötalouden osalta toimintatuottojen ja -menojen sekä investointien osalta. Toimialojen tulee laatia taloussuunnitelmansa tämän kehyspäätöksen linjausten mukaisesti.

1.4.2 Taloussuunnitelman laadintaa sekä seurantaa koskeva lainsäädäntö

Kuntalain 14 § mukaan valtuusto vastaa kunnan toiminnasta ja taloudesta. Valtuuston tulee päättää kuntastrategiasta, talousarviosta ja taloussuunnitelmasta, omistajaohjauksen periaatteista, varallisuuden hoidon sekä rahoitus- ja sijoitustoiminnan perusteista, takaussitoumuksen tai muun vakuuden antamisesta toisen velasta sekä sisäisen valvonnan ja riskien hallinnan perusteista. Valtuuston tulee päättää myös kunnan liikelaitokselle asetettavista toiminnan ja talouden tavoitteista. Keski-Uudenmaan pelastustoimen sekä Suun terveydenhuollon liikelaitokset siirtyivät hyvinvointialueelle 1.1.2023, siirtojen jälkeen Vantaalle ei jäänyt yhtään liikelaitosta.

Kuntalain 110 §:n mukaan valtuuston on vuoden loppuun mennessä hyväksyttävä kunnalle seuraavaksi kalenterivuodeksi talousarvio ottaen huomioon kuntakonsernin talouden vastuut ja velvoitteet. Talousarvion hyväksymisen yhteydessä valtuuston on hyväksyttävä myös taloussuunnitelma kolmeksi tai useammaksi vuodeksi (suunnitelmakausi). Talousarviovuosi on taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi.

Talousarvio ja -suunnitelma on laadittava siten, että ne toteuttavat kuntastrategiaa ja edellytykset kunnan tehtävien hoitamiseen turvataan. Talousarviossa ja -suunnitelmassa hyväksytään kunnan ja kuntakonsernin toiminnan ja talouden tavoitteet.

Taloussuunnitelman on oltava tasapainossa tai ylijäämäinen. Taloussuunnitelman tasapainossa voidaan ottaa huomioon talousarvion laadintavuoden taseeseen kertyväksi arvioitu ylijäämä. Kunnan taseeseen kertynyt alijäämä tulee kattaa enintään neljän vuoden kuluessa tilinpäätöksen vahvistamista seuraavan vuoden alusta lukien. Tässä määräajassa tulee kattaa myös talousarvion laadintavuonna tai sen jälkeen kertynyt alijäämä. Kunnan tulee taloussuunnitelmassa päättää yksilöidyistä toimenpiteistä, joilla mahdollinen alijäämä mainittuna ajanjaksona katetaan.

Talousarvioon otetaan tehtävien ja toiminnan tavoitteiden edellyttämät määrärahat ja tuloarviot sekä siinä osoitetaan, miten rahoitustarve katetaan. Määräraha ja tuloarvio voidaan huomioida brutto- tai nettomääräisenä. Talousarviossa ja -suunnitelmassa on käyttötalous- ja tuloslaskelmaosa sekä investointi- ja rahoitusosa.

Kunnan toiminnassa ja talouden hoidossa on noudatettava talousarviota. Toimielin ei saa ylittää talousarviossa sille asetettua määrärahaa. Muutoksista talousarvion sitoviin eriin päättää valtuusto. Muutokset on esitettävä valtuustolle talousarviovuoden aikana.

Kuntalain 113 § mukaan kirjanpito tulee järjestää siten, että sen avulla voidaan seurata talousarvion toteutumista ja laatia tilinpäätökseen sisältyvä talousarvion toteutumisvertailu. Tilinpäätökseen kuuluvat tase, tuloslaskelma, rahoituslaskelma ja niiden liitteenä olevat tiedot sekä talousarvion toteutumisvertailu ja toimintakertomus. Kunnan tilinpäätöksestä säädetään kuntalain lisäksi kirjanpitolaissa. Kirjanpitolain säännösten soveltamisesta antaa ohjeet kirjanpitolautakunnan kuntajaosto. Talousarvion toteutumisvertailussa esitetään erikseen käyttötalouden ja investointien toteutuminen sekä tuloslaskelma- ja rahoitusosien toteutuminen. Määrärahojen ja tuloarvioiden toteutuminen esitetään valtuuston hyväksymien sitovuustasojen mukaisesti sekä siitä laaditaan yhdistelylaskelma. Tuloslaskelma- ja rahoituslaskelmaosien toteutuminen esitetään laskelmamuodossa.

Talousarviossa esitettyjen sitovien tavoitteiden, määrärahojen ja tuloarvioiden toteutumista seurataan kuten tehtävät on esitetty talousarviossa. Investoinnit raportoidaan hankeryhmittäin. Kaupunginhallitukselle ja -valtuustolle laaditaan osavuosikatsaukset vuosikolmanneksittain, joista viimeinen talousarvion toteutumisvertailu on osa kaupungin tilinpäätöstä. Lisäksi Talousohjaus kokoaa kuukausittain talousraportin kaupungin johdolle ja kaupunginhallitukselle (sis. kaupunki- ja toimialatasot). Raportointien aikatauluista ja erityisistä raportoinnissa huomioitavista asioista tiedotetaan Virkussa talousohjauksen Intrasivustolla.

1.4.3 Toimintaa kuvaavien tietojen avaaminen julkisiksi

Toimialojen toiminnan lähtökohtana ovat avoimuuden ja läpinäkyvyyden periaate ja avoimien rajapintojen käyttö. Toimintaa kuvaavat tiedot avataan julkisiksi siltä osin kuin tietosuoja- ym. lait sen sallivat. HRI (Helsinki Region Infoshare) -palvelussa on avattu kaupungin ostolaskut vuodesta 2012 alkaen sekä tilinpäätökset, talousarviot ja investointisuunnitelmat vuodesta 2011 alkaen. Toimialat edistävät omalta osaltaan palveluja koskevien tietojen avaamista HRI-palvelussa.

1.4.4 Ilmiöpohjainen ja osallistuva budjetointi

Kuntaliitto on keväällä 2022 julkaissut uudistetun Kunnan ja kuntayhtymän talousarvio ja -suunnitelma suosituksen, joka perustuu kuntalain vaatimukseen laatia kunnille talousarvio ja -suunnitelma. Suosituksessa annetaan ohjeita ja malleja, joita kunnat ja kuntayhtymät voivat soveltaa omassa toiminnassaan.

Suositus sisältää ilmiöpohjaisen ja osallistuvan budjetoinnin. Ilmiöitä ovat esimerkiksi ilmasto-, kestävä kehitys-, lapsilähtöinen- tai sukupuolitietoinen budjetointi. Lisäksi kunnan asukkailla ja palvelujen käyttäjillä on oikeus osallistua ja vaikuttaa kunnan toimintaan kuntalain 22 § nojalla. Osallisuutta voidaan lisätä esimerkiksi tarjoamalla mahdollisuus jonkin tietyn määrärahan käytön suunnitteluun osallistavan budjetoinnin keinoin. Vantaan kaupungin kaupunkistrategiassa 2022–2025 näitä asioita on huomioitu strategisen tason asiakirjat ja sitoumukset kappaleessa. Vantaan kaupungin ohjelmia ja sitoumuksia ovat muun muassa Resurssiviisauden tiekartta, Osallistuva Vantaa, Vantaan kaupungin tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustyön suunnitelma strategiakaudelle 2022–2025, Lapsiystävällinen kunta -työ sekä YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden toteutumisen seuranta Vantaalla.

- Sukupuolitietoista budjetointia on pilotoitu kaupungilla vuodesta 2018 lähtien. Toimialojen valitsemat kohteet ja lisäohjeet löytyvät liitteestä 2.
- Osallistuva Vantaa -ohjelma 2021–2025 hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 11.4.2022. Sen toimenpiteenä vakiinnutetaan osallistuva budjetointi osaksi kaupungin

jatkuvaa toimintaa ja laajennetaan se poikkitoimialaiseksi. Vuonna 2023 toteutetaan vielä Myyrmäen kaupunginosakohtaisia osallistuvan budjetoinnin hankkeita osana MEK-ohjelmaa. Kaupunkitasoiseen osallistuvaan budjetointiin varataan määräraha sekä käyttötalous, että julkisen käyttöomaisuuden investointimäärärahoihin vuodelle 2025. Ensimmäisen kaupunkitasoisen osallistuvan budjetoinnin hankkeet toteutettaneen vuosina 2024–2025. Strategiakaudella 2022–2025 jatketaan kärkihankkeiden Vantaan ratikan, Kuusijärven luontomatkailun, Oppisopimuskampuksen sekä Myyrmäen kaupunkikulttuuritalon suunnittelua ja toteuttamista.

1.5 Riskienhallinta

Vantaan kaupungissa riskien arvioinnin tavoitteena on tunnistaa ja arvioida tilanteet, tapahtumat tai tapahtumaketjut, jotka voivat estää saavuttamasta asetettuja tavoitteita, uhata toiminnan jatkuvuutta, aiheuttaa henkilövahinkoja tai omaisuuteen kohdistuvia menetyksiä tai vaikuttaa negatiivisesti organisaation julkisuuskuvaan sekä maineeseen. Merkittävimmiksi tunnistetuille tai muutoin toiminnan kannalta keskeisille riskeille määritetään hallintatoimenpiteet ja toimenpiteiden toteutukselle vastuutahot sekä aikataulutus. Toimenpiteiden toteutusta tulee seurata ja arvioida onko niillä saavutettu haluttu vaikutus riskin merkittävyyteen.

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt ohjeen riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan järjestämisen periaatteista Vantaan kaupunkikonsernissa 2.3.2015. Ohjeessa kuvattuja periaatteita noudatetaan Vantaan kaupungin riskienhallinnassa. Tavoitteena on varmistaa, että riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan toimintamalleja sovelletaan yhtenäisin perustein koko organisaatiossa.

Vantaan kaupungissa riskit jaetaan strategisiin, operatiivisiin, taloudellisiin ja vahinkoriskeihin. Riskien tunnistamisessa ja arvioinnissa on huomioitava, että osa riskeistä on kaupunkikonsernin ulkopuolelta tulevia (esimerkiksi toimintaympäristöstä johtuvia), mutta edellä mainittujen lisäksi on tärkeää tunnistaa myös organisaation sisäiset riskit.

Riskienhallintasuunnitelman laatiminen tulee toteuttaa vähintään palvelualuetasolla. Toimialan riskienhallintasuunnitelma pohjautuu sen palvelualueiden laatimiin riskien arviointeihin, joista tunnistetaan koko organisaation toiminnan ja tavoitteiden kannalta olennaisimmat ja merkittävimmät riskit.

Riskienhallintasuunnitelman ajantasaisuus tarkastetaan kaksi kertaa vuodessa alempana olevan aikataulun mukaisesti. Aiemmin tunnistetut riskit arvioidaan tässä yhteydessä uudelleen ja erityisesti pyritään arvioimaan, onko jo toteutetuilla riskienhallintatoimenpiteillä saavutettu haluttu vaikutus riskin merkittävyyteen. Mikäli uudelleen arvioinnissa riski osoittautuu edelleen merkittäväksi, tulee pohtia, ovatko määritetyt riskienhallintatoimenpiteet riittäviä ja tarkoituksenmukaisia.

Sekä kaupungin palvelualueet, liikelaitokset että kaupunkikonserniin kuuluvat yhteisöt raportoivat tunnistamistaan ja arvioimistaan riskeistä organisaationsa johdolle käyttäen tähän laatimaansa riskienhallintasuunnitelmaa. Toimialan ja liikelaitoksen johto käsittelee, arvioi sekä laatii näiden tietojen perusteella arvion organisaatioonsa kohdistuvista merkittävimmistä riskeistä.

Toimiala- ja liikelaitostasoinen riskienhallintasuunnitelma laaditaan TargetorPro-alustalle päivitysmerkinnän kera.

25.5.2023 mennessä toimitetaan kevätkaudella päivitetty toimialatasoinen riskienhallinta-suunnitelma

- Riskien tunnistaminen, arviointi ja hallintatoimenpiteiden kirjaus
- Riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan selonteko osa 1 / kevätkausi = ajankohtaisiin riskikysymyksiin vastaaminen.

4.12.2023 mennessä toimitetaan syyskaudella päivitetty toimialatasoinen riskienhallintasuunnitelma sekä arvio riskienhallinnassa onnistumisesta sekä selonteko organisaation sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelyistä.

- Keväällä tunnistettujen riskien uudelleen arviointi + mahdollisten uusien riskien tunnistaminen
- Riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan selonteko osa 2 / loppuvuosi = itsearvio sisäisessä valvonnassa onnistumisesta vuoden 2023 aikana.

Yllä mainitut raportit käsitellään kaupungin riskienhallinnan ohjausryhmässä ja näiden tietojen perusteella laaditaan vuosittain arvio kaupunkiin ja sen toimintaan kohdistuvista merkittävimmistä riskeistä. Riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan keskeisimmät johtopäätökset esitetään vuosittain myös tilinpäätöksessä.

2 Kaupunkistrategian 2022–2025 toteuttaminen

2.1 Strategiatyön malli

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 31.1.2022 kaupunkistrategian vuosille 2022–2025. Se sisältää kaupungin arvot, vision ja ne strategiset tavoitteet, joita toteutetaan valtuustokauden aikana. Strategiassa kaupungin toiminnalle asetetut pitkän aikavälin tavoitteet ovat kaupungin talouden suunnittelun lähtökohtana. Joka vuosi talousarvion yhteydessä kaupunginvaltuusto hyväksyy sitovat tavoitteet, jotka ovat askelia valtuustokauden tavoitteiden toteuttamiseksi.

Strategiaa toteutetaan kaupunkitason sitovien tavoitteiden lisäksi myös toimialojen ja palvelualueiden (ml. yhteiset palvelut) tavoitteiden sekä yksilötason tavoitekeskustelujen kautta. Nämä eri tasoiset, toisiinsa liittyvät tavoitteet muodostavat strategian tavoitehierarkian. Tavoitteille asetetaan mittarit, joiden avulla niiden toteutumista seurataan. Seuranta tapahtuu osavuosikatsausten ja tilinpäätöksen yhteydessä 3 kertaa vuodessa. Strategia on johtamisen tärkein työväline. Se ohjaa päätöksentekoa ja johtamista organisaation kaikilla tasoilla. Tuloskortit ovat osa kaupungin johtamisjärjestelmää.

Kuva 2: Strategiatyön malli strategiakaudella 2022–2025

2.1.1 Raportointi ja seuranta

Kaupunginvaltuustolle ja -hallitukselle raportoidaan:

- kaupunkistrategia 2 krt/valtuustokausi (väliarviointi v. 2023 loppu, mittarit keväällä 2024 ja loppuarviointi keväällä 2026)
- talousarvion yhteydessä päätettävät vuotuiset sitovat tavoitteet (KuntaL 110 §) 3 krt/vuosi
- strategiateemojen selostus 2 krt/vuosi kh ja 1 krt/vuosi kv (iltakoulu/info)
- ohjelmat 2 krt/valtuustokausi kh tai kv

Lautakunnille raportoidaan:

- kaupunkitason sitovat tavoitteet ja toimialan tavoitteet 3 krt/vuosi

2.1.2 Strategiateemat

Strategiateemat vuosille 2022–2025 määritellään kaupunkistrategiassa. Niiden tärkein tehtävä on varmistaa valtuustokauden strategian poikkihallinnollinen toteutuminen ja tehostaa strategian seurantaa. Läpileikkaavat strategiateemat ovat ilmiöpohjaisia strategian toteuttamisen ja johtamisen välineitä, jotka voivat sisältää ohjelmia ja hankkeita.

Jokaiselle strategiateemalle on nimetty vetäjä ja poikkihallinnollinen johtoryhmä. Strategiateemojen tavoitteiden toteutumisesta raportoidaan ohjausryhmälle sekä kaupunginvaltuustolle ja -hallitukselle.

2.1.3 Strategiaa toteuttavat ohjelmat

Strategian lisäksi Vantaalla laaditaan ohjelmia, jotka tukevat valtuustokauden tavoitteiden toteutumista. Strategiaa toteuttavat ohjelmat on pyritty nimeämään kaupunkistrategian laadinnan yhteydessä. Osa ohjelmista on valmisteltu strategiateemojen yhteydessä.

Pääsääntöisesti ohjelmien sisältämien toimenpiteiden resursoinnista päätetään vuosittain talousarvion yhteydessä. Suositus on, että ohjelmat raportoidaan kaksi kertaa valtuustokaudessa eli strategian väliarvioinnin ja loppuarvioinnin yhteydessä kaupunginhallitukselle tai -valtuustolle. Myös ohjelmia tarkentavat poikkihallinnolliset ja toimialatasoiset kehittämissuunnitelmat toteuttavat kaupunkistrategiaa.

2.2 Sitovat tavoitteet

Sitovat tavoitteet (KuntaL 110 §) ovat vuosittain valtuustossa talousarviokäsittelyn yhteydessä hyväksyttäviä toiminnallisia ja taloudellisia tavoitteita, jotka edistävät valtuustokauden tavoitteiden toteutumista vuositasolla. Kaikista valtuustokauden tavoitteista ei johdeta sitovia tavoitteita valtuustokauden jokaiselle vuodelle, mutta näitäkin tavoitteita toteutetaan toimialojen ja palvelualueiden tuloskorttien kautta.

Sitovat tavoitteet vuodelle 2024 valmistellaan yhteistyössä toimialojen kanssa. Tavoitteiden mittareille valmistellaan lähtötasot (vuosi 2022, viimeisin tieto) sekä tavoitetasot vuodelle 2024. Kaupunkitason sitovat tavoitteet sisällytetään toimialojen tuloskortteihin niiden vastuutuksen mukaan.

Esitykset kaupunkitason sitoviksi tavoitteiksi vuodelle 2024 valmistellaan toimialoilla. Ne valmistellaan huhtikuun toimialakohtaisiin kehysneuvotteluihin mennessä Targetor Pro -järjestelmään.

2.3 Toimialojen tavoitteet

Toimialojen ja palvelualueiden (ml. yhteiset palvelut) tuloskorteilla esitetään tavoitteet, joilla edetään kohti kaupunkistrategian mukaisia tavoitteita. Toimialojen vuoden 2024 tuloskortit laaditaan toimintaympäristöanalyysien, kaupunkistrategian, kehyksen, sitovien tavoitteiden sekä toimialojen toiminnan muiden keskeisten tavoitteiden pohjalta. Tuloskorttivalmistelussa huomioidaan hyvinvointikatsaus 2022 sekä kaupunkistrategiaa toteuttavat strategiateemat ja ohjelmat.

Tuloskorttien tavoitteet mittaroidaan ja niille määritellään lähtötasot (vuosi 2022, viimeisin tieto) sekä tavoitetasot vuodelle 2024. Kaupunkitason sitovat tavoitteet sisällytetään toimialojen tuloskortteihin niiden vastuutuksen mukaan. Talousarvion käyttötalousosan tekstissä esitetään toimialoittain ja palvelualueittain vuoden 2024 keskeiset tavoitteet.

Toimialojen ja palvelualueiden tuloskortit (ml. yhteiset palvelut) valmistellaan Targetor Pro -järjestelmään. Tuloskorttipohjaa voi myös täydentää toimialan/palvelualueen tarpeiden mukaan, esim. lisäämällä toimialan tuloskortille toimenpidesarake. Toimialan tuloskortti liitetään toimialan taloussuunnitelmaan (käsittely lautakunnassa, mutta ei sisällytetä sellaisenaan TA-kirjaan).

Toimialan keskeisistä tavoitteista valmistellaan tiivis teksti taloussuunnitelman käyttötalousosan Toimiala yhteensä -kohtaan. Käyttötalousosassa esitetään myös tekstinä palvelualueiden (ml. yhteiset palvelut) keskeiset tavoitteet.

Käyttösuunnitelmaan liitetään toimialan tuloskortti ja palvelualueiden (ml. yhteiset palvelut) tuloskorttien tiivistelmät. Tavoitteet ja toimenpiteet on kytkettävä määrärahoihin siten, että viimeistään käyttösuunnitelmassa sitovien tavoitteiden resurssit ovat määriteltyinä.

2.4 Toiminnan kuvaus ja toimintaympäristön muutokset

Talousarvion käyttötalousosan Toiminnan kuvaus ja toimintaympäristön muutokset -kohdassa esitellään tiiviisti toimialan keskeiset tehtävät, organisaatio sekä toiminnassa tapahtuvat muutokset.

Vuonna 2023 toimialat koostavat toimintaympäristöanalyysinsä talousarvion valmistelun näkökulmasta ja toimialan tuloskorttityön pohjaksi (väestö, lainsäädäntö jne.) taloussuunnitelman 2024–2027 valmistelun edellyttämässä laajuudessa. Toimialojen keskeiset toimintaympäristön muutokset esitellään kaupunginvaltuuston iltakoulussa 16.3.2023 sekä kaupunginjohtajan kehysneuvotteluissa keväällä 2023. Toimintaympäristöanalyysit tehdään laajempana neljän vuoden välein valtuustokauden vaihtuessa. Näin välivuosina tehdään suppeampi kartoitus.

Toimintaympäristöanalyysissä tarkastellaan erityisesti ulkoista toimintaympäristöä: mahdollisuudet, uhat ja riskit. Aikajana on taloussuunnitelmakausi.

Taustamateriaalina mm.

- Hyvinvointikatsaus 2022
- Tietopalvelu päivitti keskeiset taustatiedot (väestö, työttömyys, asuminen jne.) helmikuussa 2023.
- Tietopalvelun toimintaympäristöä kuvaavat tulossa olevat tutkimukset ja katsaukset (ks. Tietopalvelun uutiskirjeet ja https://www.vantaa.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/tietoa-vantaasta/tilastot-ja-tutkimukset)

Lyhyt kuvaus toimialan toiminnasta laaditaan taloussuunnitelman käyttötalousosan Toimiala yhteensä -kohtaan.

Kuvaus toimialan toimintaympäristön muutoksista valmistellaan kaupunginvaltuuston iltakouluun 16.3.2023.

Lyhyt yhteenveto toimialan toimintaympäristöanalyysin keskeisistä tuloksista kirjataan taloussuunnitelman käyttötalousosan Toimiala yhteensä -kohtaan.

2.5 Laadunarviointi ja kehittäminen

Laadunarviointi (LAAVA) toteutetaan kaksi kertaa valtuustokauden aikana. Keväällä 2023 toimialat ja palvelualueet arvioivat toimintaansa ja tuloksiaan, muodostavat arvioinnin tulosten perusteella priorisoidut kehittämiskohteet ja tekevät kehittämissuunnitelmat, jotka sidotaan tuloskortin valmisteluun. Arviointi perustuu CAF-arviointimalliin ja johtamisjärjestelmäajatteluun. Kunta10- sekä lakisääteinen Työolojen haittojen ja vaarojen -arvioinnit sidotaan samaan arviointiprosessiin.

Arviointipajat (nimeltään LAAVA-pajat, LAAVA: Laatu ja arviointi Vantaalla) järjestetään 2023 keväällä. Arvioinnin aikataulusta ja toteuttamisesta on viestitty erikseen.

Arviointien tuloksia voi hyödyntää myös toimintaympäristön kuvauksen laadinnassa ja tehdyt kehittämissuunnitelmat sidotaan oman toimialan ja palvelualueen tuloskortin 2024 laadintaan. Arviointi ja kehittäminen koskettaa koko kaupunkia ja se tukee kaupungin strategian toteuttamista.

2.6 Yhteenveto toimialojen käyttötalousosan sisällöstä

Käyttötalousosan teksteissä kuvataan toimialan, palvelualueen, nettoyksiköiden ja muiden tehtävien perustelut sekä esitetään niiden määrärahat ja tuloarviot. Lisäksi kuvataan lautakuntien hyväksymät keskeiset tavoitteet, jotka eivät ole valtuustoon nähden sitovia. Mallitekstipohja liite 4 noudattaa alla olevaa otsikointia.

Toimiala yhteensä:

1. Toiminnan kuvaus ja toimintaympäristön muutokset
2. Toimialan keskeiset tavoitteet tekstinä

Palvelualue:

1. Toiminnan kuvaus
2. Palvelualueen keskeiset tavoitteet tekstinä
3. Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen
4. Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut (luku 4.2.1)

3 Henkilöstö- ja koulutussuunnitelman laadintaohje 2024–2027

3.1 Suunnitelman lähtökohdat ja tarkoitus

Henkilöstö- ja koulutussuunnitelman laatiminen perustuu lakiin työnantajan ja henkilöstön välisestä yhteistoiminnasta kunnissa (449/2007). Laki määrittää myös vuosittain laadittavan suunnitelman sisältöä. Vantaalla henkilöstö- ja koulutussuunnitelma muodostuu kahdesta osasta: henkilöstö- ja henkilöstömenosuunnitelmasta sekä koulutussuunnitelmasta, jotka laaditaan yhtenä kokonaisuutena. Tarkempi ohjeistus sekä laadintapohjat löytyvät intrasta Henkilöstö- ja koulutussuunnittelu .

Vuoden 2024 kehyksen kannalta henkilökunnan määrän lisäämiseen ei ole mahdollisuutta. Ainoastaan lakisääteiset, toimintojen laajentumiseen ja mitoitukseen liittyvät lisäkustannukset ovat perusteltuja. Muu kasvu tulee pitää minimissä. Vuoden 2024 henkilöstösuunnittelua tehdään pitkälti eläköityjien/lähtijöiden mahdollistamien uusrekrytointien puitteissa erityisesti hallinnollisissa tehtävissä. Tehtävänkuva- ja osaamisprofiilimuutokset nykyiseen vakanssipohjaan on yksi keskeinen keino hillitä kasvua samalla, kun huolehditaan tarvittavan tehtävä- ja osaamisprofiilien varmistamisesta organisaation strategisten tavoitteiden varmistamiseksi myös pidemmälle tulevaisuuteen. Tehtävien uudelleen järjestelyjen kautta voidaan joskus luoda myös sisäisiä urapolkuja ja näin varmistaa henkilöstön pysyvyyttä.

Henkilöstö- ja koulutussuunnitelman lähtökohtia ovat strategia ja sen talouslinjaukset sekä toimintaympäristömuutokset ja palvelutuotannon kannalta tärkeimmät osaamistarpeet lyhyellä ja pidemmällä aikavälillä. Henkilöstö- ja koulutussuunnittelu on kytketty osaksi taloussuunnitteluprosessia ja näin ollen laadittavan suunnitelman tulee olla realistinen ja annetun kehys- ja budjettiraamin sisällä.

Palvelualuetasoisen suunnitelman laadinnassa on keskeistä tunnistaa perustehtävään tarvittava osaaminen ja sen jälkeen tehdä johtopäätöksiä siitä, millainen on optimaalinen henkilöstörakenne.

Henkilöstö- ja koulutussuunnittelun ydintä ovat henkilöstön määrän, rakenteen ja osaamisen määrittely seuraavien vuosien tarpeita varten. Henkilöstö- ja koulutussuunnittelu on ennen kaikkea toimenpiteiden suunnittelua ja varautumista toiminnan edellyttämiin henkilöstöä koskeviin muutoksiin. Koulutussuunnittelussa määritellään tarve- ja tavoitelähtöisesti keinot työntekijöiden ammatillisen osaamisen ylläpitämiseen ja edistämiseen.

3.2 Henkilöstö- ja koulutussuunnitelman laatiminen

Henkilöstö- ja koulutussuunnitelmaan kuuluu kaksi osaa, jotka ovat **henkilöstö- ja henkilöstömenosuunnitelma** sekä **koulutussuunnitelma**. Molempiin osiin löytyy valmiit pohjat intrasta sekä tarkempi ohjeistus suunnitelmien laatimiseen Henkilöstö- ja koulutussuunnittelu . Intran sivusto päivitetään 31.3.2023 mennessä.

Keskitetty HR kokoaa palvelualueiden suunnitelmista toimialatasoisen ja kaupunkitasoisen henkilöstö- ja koulutussuunnitelman. Näin ollen toimiala- ja kaupunkitason suunnitelmat perustuvat palvelualueiden suunnitelmiin.

Kaupunkitasoiseen suunnitelmaan liitetään muun muassa periaatteet, joilla pyritään ylläpitämään työkyvyttömyysuhan alaisten ja ikääntyneiden työntekijöiden työkykyä sekä työttömyys-

uhan alaisten työntekijöiden mahdollisuuksia löytää uusi ura. Kaupunkitasoiseen suunnitelmaan liitetään saatavuusohjelma 2022–2024, jossa on kuvattu työvoimapula-alojen osalta työvoiman saatavuuteen liittyvät toimenpiteet sekä tavoitteet tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden kehittämiselle.

3.3 Suunnitelmien kokoaminen, käsittely ja aikataulu

Huhtikuun toimialakohtaisten kehysneuvottelujen jälkeen apulaiskaupunginjohtaja linjaa palvelualuejohtajien ja toimialle nimetyn henkilöstökonsultin kanssa, millä prosessilla vuoden 2024 palvelualueiden henkilöstösuunnitelmat kootaan ja missä aikataulussa, jotta ne ovat valmiita hyvissä ajoin ennen elokuun budjettineuvotteluja. Vastaavasti osaamisen kehittämisen asiakkuusvastaavat tukevat ja konsultoivat palvelualueiden koulutussuunnitelmien laatimista.

Elokuun toimialakohtaisten budjettineuvottelujen jälkeen toimialan johto ja henkilöstökonsultti varmistavat, että palvelualueiden vuoden 2024 henkilöstösuunnitelmaan tehdään mahdolliset budjettineuvotteluissa sovitut muutokset välittömästi budjettineuvotteluiden jälkeen.

Toimialan valmis henkilöstösuunnitelma ja **palvelualuetasoiset koulutussuunnitelmat** lähetetään keskitettyyn hr:ään HR-palvelukanavan kautta **31.8.2023 mennessä.**

Kun kaikki elokuun budjettineuvottelut on käyty, hr kokoaa talousohjaukseen talousarviokirjaan tulevat toimiala- ja palvelualuekohtaiset henkilöstömäärät sekä kokoaa kaupunkitasoisen henkilöstö- ja koulutussuunnitelman käsiteltäväksi kaupunkitasoiselle yhteistyöfoorumille syksyllä 2023.

Keskitettyyn hr:n tulee ilmoittaa myös mahdolliset henkilöstö- ja henkilöstömenosuunnitelmiin tulleet muutokset käyttösuunnitelman hyväksymisen jälkeen, **viimeistään 31.1.2024**. Tiedot ilmoitetaan HR-palvelukanavan kautta.

3.4 Suunnitelmien seuranta

Toimialalla sovitaan parhaiten johtamisjärjestelmään sopiva tapa seurata toimialan ja palvelualueiden henkilöstö- ja koulutussuunnitelman toteutumista (määrällistä ja laadullista).

Työnantajalla on mahdollisuus saada verovähennys osaamisen kehittämisestä, joka perustuu koulutussuunnitelmaan. Osaamisen kehittymistä ja suunnitelman toteutumista tulee seurata työntekijäkohtaisesti ja koulutukseen käytetty aika tulee todentaa. Vantaalla kaikki osaamisen kehittämisen tiedot kootaan ja raportoidaan Osuma koulutustenhallintajärjestelmässä.

Vahvistettu henkilöstö- ja henkilöstömenosuunnitelma sujuvoittaa prosessia täyttölupaa haettaessa ja vakansseihin liittyvissä muutoksissa, joissa on oma valmistelu- ja päätöksentekoprosessinsa.

4 Taloussuunnittelun tehtävät ja periaatteet

4.1 Taloussuunnittelun tehtävät

Vuoden 2024 talousarvion ja suunnitelmakauden 2025–2027 valmistelu perustuu vuoden 2021 alusta hyväksyttyyn tuottavuus- ja kasvuohjelmaan vuosille 2021–2025, jonka tavoitteena on parantaa kaupungin taloustilannetta siten, että vuonna 2023 käyttötalous on tasapainossa ja tilikausi ylijäämäinen.

Kaupungin talouteen vaikuttaa voimakkaasti hyvinvointialueen toiminnan käynnistyminen 1.1.2023. Valtuustokauden Kaupunkistrategia 2022–2025 astui voimaan 1.2.2022. Tavoitteena on varmistaa pitkäjänteisesti taloudellisesti vahva kaupunki ja kaupunkikonserni. Toiminnan tavoitteilla ohjataan toimintaprosesseja ja talouden tavoitteilla tulo- ja pääomarahoitusta sekä resurssien jakoa. Valtuusto ohjaa asettamillaan tavoitteilla myös tytäryhteisöjä niiden omissa tavoitteiden asetteluissa. Kaupunkistrategian väliarviointi toteutetaan syksyllä 2023.

Talousarviossa ja -suunnitelmassa hyväksytään sekä kunnalle että kuntakonsernille toiminnan ja talouden tavoitteet siten, että talousarvio ja -suunnitelma toteuttavat kuntastrategiaa ja edellytykset kunnan tehtävien hoitamiseen turvataan ottaen huomioon kuntakonsernin talouden vastuut ja velvoitteet. Luvussa 2 on kaupunkistrategiaa koskeva ohje kokonaisuudessaan ja luku 5 sisältää keskeisimpiä tytäryhteisöjä koskevan ohjeen osana kaupungin talousarviota ja -suunnitelman laadintaa.

Taloussuunnitteluprosessi on kytketty osaksi riskienarviointia. Riskienhallintasuunnitelman laadinnasta on ohjeistus luvussa 1.5.

4.2 Taloussuunnittelun periaatteet

Toimialojen taloussuunnitelmaesityksen valmistelu noudattaa kaupunginhallituksen kehyspäätöstä. Taloussuunnitelma laaditaan vuosille 2024–2027, joista vuosi 2024 on sitova talousarviovuosi. Lautakunnat esittävät ehdotuksensa talousarvioksi ja suunnitelmaksi, jonka jälkeen valmistelu etenee kaupunginjohtajan esitykseksi kaupunginhallitukselle. Kaupunginhallitus tekee esityksensä valtuustolla, joka päättää taloussuunnitelmasta 2024–2027. Kaupunginvaltuuston päätös voi muuttaa eri vaiheiden esityksiä, jotka toimialojen on huomioitava vuoden 2024 käyttösuunnitelman ja investointien työohjelman 2024 laadinnassa.

Tasapainoperiaate velvoittaa Kuntalain mukaan huolehtimaan tulorahoituksen riittävyydestä ja maksuvalmiuden säilyttämisestä. Suunnitellun toiminnan ja investointien on oltava realistisia suhteessa käytettäviin varoihin.

Bruttoperiaate tarkoittaa sitä, että tulot ja menot budjetoidaan erikseen määrärahoina ja tuloarvioina. Menettely on perusteltu silloin, kun tehtävä rahoitetaan pääsääntöisesti verorahoituksella. Myös silloin, kun tehtävän menot eivät riipu siihen kohdistuvasta tuloista, on bruttoperiaate ensisijainen, vaikka tulojen määrä olisi merkittävä.

Nettoperiaate tarkoittaa, että talousarviossa sitovuus määrätään tulojen ja menojen erotuksen määrärahana tai tuloarviona. Tämä on tarkoituksenmukaista tehtävissä, jotka rahoitetaan pääosin palvelujen myynti- ja maksutuloilla. Nettobudjetoidut tehtävät/yksiköt budjetoidaan aina omana talousarviokohtanaan käyttötalousosaan. Toimialan talousarvion loppusummassa esitetään näiden yksiköiden bruttotulot ja -menot, vaikka valtuusto päättää sitovaksi tulojen ja menojen erotuksen eli **toimintakatteen.**

Talousarvioesitykset tulee valmistella palvelualuittain, nettoyksiköille ja erikseen esitettäville tehtäville, jotta valtuustolla on mahdollisuus palvelutoiminnan ohjaamiseen ja valmistelun aikana päätetyt muutokset voidaan kohdistaa tarkoituksenmukaisesti. Toimielimet valmistelevat talousarvio ja -suunnitelmaehdotukset kaupunginhallituksen antaman kehyksen ja ohjeiden pohjalta.

Kaupunginjohtajan budjettiesitys valmistellaan talousohjauksessa. Kaupunginjohtajan ja toimialojen välisissä neuvotteluissa tasapainotetaan annettua kehystä, jos siinä ei ole pysytty tai jos toiminnan ja talouden perusteet ovat olennaisesti muuttuneet kehyksen antamisen jälkeen.

Talousarvion ja -suunnitelman laatimisesta säädetään kuntalain 110 §:ssä. Talousarvion laadinnan yhteydessä kaupunginvaltuusto hyväksyy vuosittain sitovat tavoitteet valtuustokauden tavoitteiden toteuttamiseksi, kts. luku 2.2. Sitovat tavoitteet esitetään taloussuunnitelmakirjan alkuosassa yhteenvetotaulukkona.

Toimialan keskeisissä tavoitteissa esitetään lautakuntien toimivaltaan kuuluvat tavoitteet, joilla saavutetaan mm. vuosittain talousarviossa valtuuston hyväksymät sitovat tavoitteet. Toimialan keskeiset tavoitteet esitetään tuloskortilla 2024.

Palvelualueen/ tehtävä ja nettobudjetoidun yksikön keskeisissä tavoitteissa esitetään ne osatavoitteet, jotka kytkeytyvät joko suoraan sitovaan tavoitteeseen tai ovat muita lautakunnan hyväksymiä tavoitteita. Perustelujen mukaiset menot ja tulot lautakunnan asettamien tavoitteisiin ja tehtäviin on sisällyttävä esitykseen. Perustelut muodostavat samalla vuosikolmanneksittain toteutuneesta toiminnasta annettavan raportoinnin perustan. Toimialan ja palvelualueen tavoitteista tarkemmin luvussa 2.3.

Muut perustelutekstit ovat toiminnan kuvaus ja toimintaympäristön muutokset, toiminnan keskeisen muutokset ja palvelujen kehittäminen TS-kaudella sekä menojen ja tulojen käyttötarkoitusta kuvaavat ja täydentävät muut perustelut sekä tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut. Käyttötalousosan tekstien sisältöä on kuvattu tarkemmin kohdissa 2.3–2.6 ja taloussuunnitelman laadintaohjeiden liitteenä olevissa mallipohjissa Toimiala ja palvelualue yhteensä (Liite 4).

Toimialan ja sen palvelualueiden ja nettobudjetoitujen tehtävien tuloslaskelmiin ei sisällytetä suunnitelmavuosia, vaan ne esitetään tulot, menot ja toimintakate yhteenvetotaulukossa kunkin palvelualueen/ tehtävän kohdalla. Talousarviovuoden tulot ja menot suunnitellaan Automatisoidun talousraportoinnin (Aura) käsikirjaan perustuvaa ohjetta sekä kirjanpitolautakunnan kuntajaoston yleisohjeita noudattaen. Jatkovuosien laskenta tehdään keskitetysti talousohjauksessa. Oikeille tiliryhmille budjetointia edellyttää myös valtioneuvoston asetus 524/2020 taloutta koskevien tietojen toimittamisesta. Raportointikokonaisuus KTAS sisältää kuntien kuntalain mukaiset talousarvio- ja suunnitelmatiedot kokonaistalouden kannalta. Tarkka suunnittelu myös nopeuttaa käyttösuunnitelmien laatimista.

Taloussuunnitelmakauden 2024–2027 tuloslaskelmaan yhdistellään kaupunki ja rahastot. Suunnitelmakauden lisäksi vertailutietoina esitetään valmisteluvuoden talousarvio sekä edellinen tilinpäätös.

Taloussuunnitelma 2024–2027 sisältää talousarvion 2024 täytäntöönpanon lautakuntien noudatettavaksi, joka sisältää käyttösuunnitelmien, investointien työohjelmien sekä rahoitusta ja raportointia koskevan ohjeen. Lisäksi siihen on sisällytetty toimielimien käyttötalouden, tuloslaskelman, investointi- ja rahoitusosien sitovuustasot. Budjetointiprosessi käynnistyy vuoden 2022 voimassa olevien sitovuustasojen mukaisesti ilman hyvinvointialueelle siirtyvä tehtäviä.

4.2.1 Talousarvion tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

Palvelualueen käyttötalousosan perustelutekstien jälkeen esitetään sen tehtävien tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut. Talousarviokirjassa esitettävät tunnusluvut ovat kaupunginvaltuuston ja -hallituksen, lautakuntien ja toimialojen ylimmän johdon työkaluja. Lautakunnan talousarvioesitysmateriaaliin sekä käyttösuunnitelmiin voidaan sisällyttää myös muita esim. volyymia kuvaavia tunnuslukuja.

Talousarviokirjassa esitetään tunnusluvuista aikasarja, joka sisältää TP 2021, TP 2022, KS 2023 ja TA 2024. Taloussuunnitelmavuosille ei laadita tunnuslukuja. Tunnusluvut laaditaan vuoden 2023 talousarvion laadinnassa olleille pohjille ja ne tuotetaan toimialan budjettineuvotteluun mennessä. Palvelualueen tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavien tunnuslukujen maksimimäärä on 10 kappaletta.

Kaupungin tuloslaskelman sekä rahoituslaskelman tunnusluvut laaditaan talousohjauksen toimesta ja ne esitetään taloussuunnitelmakaudelle sisältäen vertailun kuluvan vuoden alkuperäinen talousarvio ja edellinen tilinpäätös.

4.2.2 Käyttötalouden budjetointiohjeet

Toimialat budjetoivat tulot ja menot toimintakatteeseen asti. Sisäiset toimitilavuokrat ladataan toimialojen tarkistamien tilojen ja tilahallinnan vuokralaskentaan perustuen. Henkilöstömenot budjetoidaan jäljempänä olevan henkilöstömenosuunnittelun ohjeen mukaisesti. Kaikki muut käyttötalouden tulot ja menot budjetoidaan tilikohtaisesti sille kuuluvan tiliryhmän alle seuraavasti:

TOIMINTATUOTOT
MYYNTITUOTOT
Täyden korvauksen perusteella saadut korvaukset valtiolta
Korvaukset kunnilta ja kuntayhtymiltä
Muut myyntituotot
MAKSUTUOTOT
Terveydenhuollon maksut
Sosiaalihuollon maksut
Opetus- ja kulttuuritoimen maksut
Yhdyskuntapalvelujen maksut
Muut palvelumaksut
TUET JA AVUSTUKSET
Työllistämistuet
Muut tuet ja avustukset valtiolta
Tuet ja avustukset kunnilta ja kuntayhtymiltä
Tuet ja avustukset sosiaaliturvarahastoilta
Tuet ja avustukset Euroopan Unionilta
Tuet ja avustukset muilta
MUUT TOIMINTATUOTOT
Vuokratuotot
Muut tuotot
TOIMINTAKULUT
HENKILÖSTÖKULUT

PALVELUJEN OSTOT
Asiakaspalvelujen ostot
Muiden palvelujen ostot
AINEET, TARVIKKEET JA TAVARAT
AVUSTUKSET
Avustukset kotitalouksille
Avustukset yhteisöille
MUUT TOIMINTAKULUT
Vuokrakulut
Muut kulut
TOIMINTAKATE

Toimintatuottojen budjetoinnissa on huomioitava maksujen ja taksojen korotukset, toiminnan ja volyymin muutokset sekä suunnitteilla olevat kertaluontoiset myyntituotot. Tulot on budjetoitava sille kuuluvaan tiliryhmään. Sisäisiä tuloja budjetoidessa on varmistettava, että sitä vastaava meno on budjetoitu ostavalla yksiköllä ja että se perustuu keskinäiseen sopimukseen. Sisäisten tulojen ja menojen on täsmättävä kaupungin tuloslaskelmassa. Myös tuet ja avustukset tulee perustua saatuihin päätöksiin esimerkiksi projekteihin liittyen. Tällöin toimiala budjetoi myös niitä vastaavat menot.

Toimintamenojen budjetointi aloitetaan henkilöstömenojen budjetoinnilla. Vuoden 2024 talousarviota varten ladataan toukokuun 2023 loppuun mennessä budjetoidut toimet SAP-suunnittelujärjestelmään. Ensisijaisesti suositellaan budjetointiin käytettävän budjetoituja toimia. Prosessin sujuvoittamiseksi toimiala tekee tarvittavat muutokset euromääräisen syöttölomakkeen kautta. Muutoksina voidaan hyväksyä uudet vakanssit, joille on hyväksytty täyttölupa jo vuodelle 2023. Muut vakanssilisäykset hyväksytään lopullisesti kaupunginjohtajan toimialakohtaisissa budjettineuvotteluissa elokuussa 2023. Lisäksi euromääräisenä tallennetaan syöttölomakkeen kautta esim. erilliskorvaukset, kokouspalkkiot jne. Lomake sisältää palkkatilien lisäksi siirtyneiden eläkemaksujen tilit. Tileille tallennetaan palkkasunna bruttona. Tallennettaessa järjestelmä jakaa bruttosumman palkan, lomarahan ja sivukulujen osuudet. Bruttosumman laskentaan on avuksi tehty Laske bruttosumma lomake, jota voi hyödyntää.

Vuoden 2024 eläke-, työttömyys- ja sairasvakuutusmaksut sekä lomarahan osuus

Eläkemenoperusteista maksu poistui vuoden 2023 alusta. Sen tilalle on tullut tasausmaksu. Vuodelle 2023 jako on tehty alkuun arvioiduilla osuuksilla, jolloin hyvinvointialueiden osuus koko tasausmaksusta on 55 % ja kuntien 45 %. Vuoden 2023 tasausmaksu tullaan laskemaan kahdessa osassa. Jako tarkistetaan syksyllä 2023 tulorekisteristä ansaintarekisteriin rekisteröityneiden ansioiden perusteella ja tämä huomioidaan loppuvuoden 2023 tasausmaksun laskuissa. Palkkasummajako tehdään ainoastaan vuonna 2023 ja seuraavina vuosina jakosuhde pysyy samana.

Kuntien osuus jaetaan kuntien kesken samassa suhteessa kuin ne saavat verorahoitusta. Valtiovarainministeriö vahvistaa tasausmaksun kokonaismäärän vuosittain Kevan valtuutettujen esityksestä. Tasausmaksun kokonaismäärän arvioidaan olevan nykyisen eläkemenoperusteisen maksun suuruusluokkaa.

Henkilöstömenosuunnittelua varten vuodelle 2024 on budjetointijärjestelmään tallennettu pääkäyttäjän toimesta eri palkkatileiltä veloitettavat sivukulujen ja lomarahan prosenttiosuudet. Tällöin euromääräisesti syötettävät luvut budjetoidaan bruttomääräisinä (varsinainen palkka, lomaraha ja sivukulut yhteensä). Henkilöstökuluista vähennetään kunnan saamat yk-

sittäistä viranhaltijaa tai työntekijää koskevat henkilöstökorvaukset kuten Kansaneläkelaitoksen ja muiden vakuutuslaitosten suorittamat sairaus- ja vanhempainpäivärahat ja perhevapaakorvaukset sekä niihin liittyvät lomakustannuskorvaukset.

Henkilöstösivukulujen prosentit vuoden 2024 talousarvion laadinnassa:
- Palkkaperusteinen eläkemaksu (20,31 %)
- Muut henkilösivukulut yhteensä 4,15 % muodostuvat seuraavista maksuista:
    - Sairasvakuutusmaksu 1,53 %
    - Muut sosiaalivakuutusmaksut 0,07 %
    - Työttömyysvakuutusmaksu 2,15 %
    - Tapaturmavakuutusmaksu kaupunki 0,40 %
- Lisäksi henkilöstökorvaus -1,3 % vähennetään automaattisesti laskennassa.
- Siirtyneiden toimintojen (ISS, Vantti Oy ja HSY) eläkevastuut budjetoidaan edelleen euro määräisinä tilille 412008 Muut siirtyneet eläkevastuut. Huomioittehan, että kunnan maksamat eläkkeet tiliä 412005 ei saa käyttää edellä olevien eläkemaksujen budjetointiin (henkilöstöpalvelujen ohje).

Kunta-alan työ- ja virkaehtosopimusten palkankorotukset

Kunta-alan sopimuskausi on voimassa 1.5.2022–30.4.2025. Talousarvioon 2024 vaikuttavat 1.6.2023 ja 1.6.2024 voimaan tulevat yleiskorotukset. Nämä erät on sisällytetty toimialojen budjettiin kehysvalmistelun yhteydessä. Sopimukseen sisältyy lisäksi paikalliset järjestelyerät, joiden laskenta ja kohdentuminen ovat vielä kesken. Nämä erät sisällytetään toimialojen talousarvioon myöhemmin prosessin edetessä.

Asiakaspalveluostot ovat kuntalaisille hankittuja palveluita, joita ostetaan kunnan ulkopuolisilta palvelun tuottajilta. Nämä perustuvat pääosin kunnan ja palvelutuottajan välisiin sopimuksiin. Budjetoinnissa arvioidaan ostettavien palveluiden hinnan ja volyymin muutokset. Vuoden 2021 alusta myös palvelun saajalle myönnetyt palvelusetelit, joilla korvataan palvelun tuottajan antaman palvelun kustannukset ennalta määriteltyyn arvoon ovat asiakaspalvelujen ostoja.

Muiden palvelujen ostoja ovat palvelutuotantoon liittyviä tuki- ja asiantuntijapalveluita sekä sopimusten mukaisia palvelukokonaisuuksia. Alla on hankinnan antama tarkempi ohje käyttäjäpalveluista.

Ateria- puhtaus- ja muiden käyttäjäpalveluiden budjetointi

Henkilöstö- ja konsernipalvelut, Hankinnan ostotiimi vastaa Vantaan kaupungin ateria-, puhtaus-, aula- ja turvapalveluiden sekä posti- ja kuljetuspalveluiden keskitetystä tilaamisesta, laadunvalvonnasta sekä sopimuksen aikaisesta toiminnasta.

Ateriapalvelujen *ostot* palveluntuottajilta budjetoidaan arvonlisäverottomana tilille 441084 Ruokailupalvelut. Hankinnan ostotiimi huolehtii henkilöstöruokailun budjetoinnista.

Vuoden 2024 ateriapalveluiden budjetointiin vaikuttavat mm.:
- koulujen ja päiväkotien oppilas- ja lapsimäärien muutokset
- uusien ja poistuneiden tilojen vaikutukset
- huhtikuussa ilmoitetut palvelutuottajien arvioidut hinnanmuutokset vuodelle 2024
- toimialojen tulee kuitenkin budjetoinnissaan huomioida niiden ateriapalvelutuottajien hinnankorotukset, joiden sopimusehto mahdollistaa hintojen korotusesityksen muuna ajankohtana kuin 31.3.

Valvonta-ateriat budjetoidaan tilille 441084 arvonlisäverolliseen hintaan. Valvonta-aterioiden ostolaskujen tiliöinnissä arvonlisävero käsitellään vähennysrajoitteisena ostona (laskun alv-koodi 01).

Kokouslounaat budjetoidaan tilille 441084 toimialan omalle kustannuspaikalle.

Puhtaanapitoon sisältyvät siivouspalvelujen *ostot* palveluntuottajilta budjetoidaan tilille 447083 Siivouspalveluiden ostot.

Vuoden 2024 puhtauspalveluiden budjetointiin huomioitavia asioita mm.:

- pohjalukuna käytetään vuoden 2022 toteutunutta laskutusta. Tätä toteutunutta summaa verrataan vuoden 2023 budjetoituun erään
- talousarvioon on huomioitava myös uusien ja poistuneiden tilojen vaikutukset
- huhtikuussa ilmoitetut palvelutuottajien arvioidut hinnanmuutokset vuodelle 2024
- toimialojen budjetoitaessa on huomioita niiden puhtauspalvelutuottajien hinnankorotukset, joiden sopimusehto mahdollistaa hintojen korotusesityksen muuna ajankohtana kuin 31.3.
- olemassa olevien ja uusien tilojen siivottavat neliötiedot löytyvät kiinteistöhallintajärjestelmästä (KIHA)

Aulapalvelut budjetoidaan tilille 447085 Vahtimestari-palvelujen ostot. Se osa aulapalveluista, jossa toimialalla on omaa henkilöstöä, tulee budjetoida normaalisti henkilöstömenosuunnittelun kautta. Lisäksi säännöllisen aula-/ kouluisäntäpalvelun ylittävät palvelujen hankinnat on arvioitava erikseen talousarviota laadittaessa.

Turvapalvelut**,** kiinteän vartijan- ja kiertävän vartijan hankinnat, mobiilivartiointi sekä rahojen kuljetuspalvelut budjetoidaan tilille 447087 Turvapalveluiden ostot. Lisäksi säännöllisen vartijapalvelun ylittävät hankinnat on arvioitava erikseen talousarviota laadittaessa.

Mikäli toimialat tarvitsevat tilastotietoa palveluntuottajien laskutuksesta kohteittain / palveluittain, voimme pyytää niitä tarvittaessa palveluntuottajilta.

Lisätietoa käyttäjäpalveluista antaa Sirpa Viinikari-Kauria p. 043 826 6495

Aineisiin, tarvikkeisiin ja tavaroihin budjetoidaan mm. toimisto- ja koulutarvikkeet, kirjallisuus, elintarvikkeet, vaatteisto, lääkkeet ja hoitotarvikkeet, puhdistusaineet ja -tarvikkeet, poltto- ja voiteluaineet sekä lämmön, veden ja sähkön hankintamenot. Kalustohankinnat, jotka alittavat pienhankintarajan (10 000 euroa) ja lisähankinnat ensikertaiseen kalustamiseen budjetoidaan tähän tiliryhmään kuuluville tileille.

Avustuksiin budjetoidaan kotitalouksille maksetut tuet ja avustukset. Avustukset yhteisöille sisältää myös työmarkkinatuen kuntaosuuden.

Ulkoiset vuokrat budjetoidaan rakennusten ja huoneistojen lisäksi koneista ja laitteista ml. leasingvuokrat.

Sisäisiä menoja budjetoidessa on varmistettava, että sitä vastaava tulo on budjetoitu myyvällä yksiköllä ja että se perustuu keskinäiseen sopimukseen. Sisäisten tulojen ja menojen on täsmättävä kaupungin tuloslaskelmassa.

4.2.3 Sisäinen vuokra ja toimitilojen tarkistaminen

Tilahallinta on pyytänyt 6.2.2023 lähettämässään ohjeessa toimialoja tarkistamaan sen käytössä olevat tilat vuoden 2024 talousarvion laadintaa varten. Samalla toimialat ilmoittavat uudet vuosien 2023–2024 aikana tulevat kohteensa sekä poistuvat kohteet. Ohje sisältää toimialakohtaisen excel-tiedoston tarkistusta varten sekä tarkemmat ohjeet sen täydentämisestä.

Korjatut / tarkistetut tiedostot muutospyyntöineen on pyydetty palauttamaan tilahallintaan sähköpostilla osoitteeseen **YHT Toimitilat isännöinti (toimitilat.isannointi@vantaa.fi) viimeistään 10.3.2023**. Yhteyshenkilöinä toimivat alueisännöitsijät, heidät tavoittaa edellä mainitusta yhteissähköpostista.

Mikäli tarkistamisen avuksi tilakohtaisen raportin lisäksi tarvitaan rakennuskohtaista raporttia tilakohtaisen raportin rinnalle, on sellainen saatavilla. Toimialojen vastuuhenkilöille on tilattu henkilökohtaiset tunnukset Optimaze-järjestelmään, jolla tiloja voi tarkastella pohjakuvaselaimen avulla. Rakennuskohtaisesta raportista ja Optimaze-järjestelmän tunnuksista voi olla yhteydessä **YHT Toimitilat isännöinti** (toimitilat.isannointi@vantaa.fi).

Toimialojen ilmoittamien tietojen perusteella tilahallinta tekee tarvittavat korjaukset ja laskee sisäiset vuokrat Optimaze-järjestelmässä. Talousohjaus lataa sisäiset vuokrat tilille 905800 tilahallinnan toimittaman aineiston perusteella toukokuussa 2023.

Toimialoille sisällytetään sen sisäinen vuokra kehyksen päälle, joka on voimassa koko talousarviovuoden 2024. Talousarviovuoden aikana ilmenevistä poikkeuksista on oltava yhteydessä tilahallintaan.

4.2.4 Projektien budjetointi ja seuranta

Projektien perustaminen, hallinnointi ja seuranta tehdään Vantaan projektimallin mukaisesti. Yksittäisten projektien, toimialojen ja palvelualueiden projektisalkkujen hallinnoinnissa sekä raportoinnissa käytetään Thinking Portfolio -järjestelmää. Virkun Johtaminen / Projektien johtaminen -osiossa on Vantaan projektimallin sivustot, jonne on tallennettu em. projektimalli liitteineen, järjestelmän käyttöohjeet sekä hyödyllistä tietoa projektien hallinnoinnista.

Kansallista ja kansainvälistä rahoitusta suositellaan haettavaksi valtuustokauden strategiaa tai ohjelmia sekä toimialojen erityistavoitteita toteuttaviin projekteihin. Projektiesityksissä tulee esittää selkeästi projektin hyötytavoitteet sekä kustannukset. Projektitoiminta huomioidaan kehystä 2024 laadittaessa: vuonna 2023 päättyvien projektien sekä 2024 alkavien ja jatkavien projektien vaikutus talousarvioon tulee esitellä kaupunginjohtajan toimialakohtaisissa kehysneuvotteluissa. Talousarvion tuloihin ja menoihin tulee budjetoida ne hankkeet ja projektit, joille on jo myönnetty rahoitus tai joille rahoituksen myöntäminen on todennäköistä. Omarahoitteiset projektit, jotka päätetään käynnistää kesken talousarviovuoden, tulee pääsääntöisesti rahoittaa kuluvan vuoden käyttösuunnitelmasta.

Taloudellisesti merkittävistä projekteista, jotka päätetään toteuttaa ja joista saadaan rahoituspäätös vasta talousarviovuoden kuluessa, tulee sitovuustason ylittyessä tehdä määrärahamuutosesitys rahoituspäätösten mukaisesti loka-marraskuussa 2023.

4.2.5 Suunnitelman mukaiset poistot

Suunnitelmapoistot edellyttävät kunnalta poistosuunnitelman laatimista sekä erillistä pysyvien vastaavien hyödykkeiden seurantaa ja poistojen laskentajärjestelmän ylläpitämistä. Vantaan

kaupungin hallintosäännön 15 luku § 7 mukaan kaupunginvaltuusto hyväksyy suunnitelmapoistojen perusteet ja kaupunginhallitus hyväksyy hyödyke- tai hyödykeryhmäkohtaiset poistosuunnitelmat sekä vahvistaa poistolaskennan pohjaksi pienhankintarajan.

Poistonalaisia investointeja ovat pysyvien vastaavien muiden hyödykkeiden kuin maa- ja vesialueiden ja sijoitusten hankinnat. Alle 10 000 euroa koskevat hankintamenot budjetoidaan käyttötalousmenoksi.

Taloussuunnitelman poistojen luotettava budjetointi edellyttää, että investoinnit suunnitellaan riittävällä tarkkuudella ja investointien pl. rakentamisinvestoinnit kuluvan vuoden ennuste syötetään taloussuunnittelujärjestelmässä investointien talousarvioon. Budjetoitavien tilausnumeroiden taakse on määritelty poistoajat, joihin laskenta perustuu. Rakentamisinvestoinnit ladataan Scudo -järjestelmästä saadusta aineistosta.

Suunnitelmapoistot esitetään toimialan tuloslaskelmaosan poistot -rivillä sekä kaupungin tuloslaskelmissa. Toimialat eivät budjetoi poistoja, vaan järjestelmä laskee ne taseessa olevan käyttöomaisuuden osalta poistosimulaatiolla sekä suunniteltujen investointien osalta talousarviosta. Suunnitelman mukaiset poistot vaikuttavat kaupungin talousarvion tilikauden tulokseen sekä tuloslaskelmasta laskettaviin tunnuslukuihin.

4.2.6 Arvonlisävero

Tavaroiden ja palveluiden hankintamenot budjetoidaan pääsääntöisesti arvonlisäverottomin hinnoin. Kunta saa viiden prosentin suuruisen laskennallisen palautuksen arvonlisäverolain 130 §:ssä tarkoitetuista verottomista terveyden- ja sairaudenhoitoon sekä sosiaalihuoltoon liittyvistä hankinnoista sekä tällaisen toiminnan harjoittajalle myönnetystä avustuksesta. Laskennalliseen palautukseen oikeuttavista menoista budjetoidaan näin ollen 95 prosenttia laskutusarvosta.

Talousarvioon sisältyvät menot, joiden vähennysoikeutta on rajoitettu, esimerkiksi edustusmenot, tulee budjetoida arvonlisäveroineen. Henkilökunnan valvonta-ateriat budjetoidaan arvonlisäveroineen ulkoiselle tilille 441084 Ateriapalveluostot. Ne myös kirjataan suoraan toimialalle alv-koodilla 00. Tällä vältytään kaksinkertaiselta budjetoinnilta. Valvonta-ateriat säilyvät kuitenkin palkkakirjanpidon ajossa.

Rakentamispalvelujen käänteinen arvonlisävero ei aiheuta poikkeuksia budjetointiin. Talouspalvelukeskus on laatinut erillisen ohjeen kaupunkiympäristön toimialalle rakentamispalveluja koskevien ostolaskujen käsittelystä.

4.2.7 Taloussuunnitelmavuosien 2025–2027 budjetointi

Taloussuunnitelman 2024–2027 määrärahojen ja tuloarvioiden kehykset määriteltiin alustavasti toimialojen ja kaupunginjohtajan välisissä kehysneuvotteluissa huhtikuussa 2023 ja niistä päätetään kaupunginhallituksessa 5.6.2023.

Suunnitelmavuosien 2025–2027 valmistelu perustuu Vantaan tuottavuus- ja kasvuohjelmaan 2021–2025 sekä valtuustokauden strategiaan 2022–2025. Suunnitelmavuosille lasketaan kehyksen mukaiset korotukset talousohjauksessa keskitetysti.

4.2.8 Toimialojen taloussuunnitelmien tarkistaminen

Sisäiset erät budjetoidaan niille varatuille tulo- ja menotileille. Sisäiset suoritteet laskutetaan ennalta sovittuun hintaan ja ostaja voi vaikuttaa laskutettavien suoritteiden määrään. Sisäisten erien budjetointi tulee perustua myyjän ja ostajan väliseen sopimukseen kaupungin toimialojen välillä. Sisäisten tulojen ja menojen on oltava kaupunkitasolla yhtä suuret ja niiden budjetoinnissa tulee olla huolellinen. Määrärahat ja tuloarviot voi syöttää järjestelmään vain kustannuspaikka- ja tilitasolla. Oikean sisäisen tilin voi tarkistaa voimassa olevasta tililuettelosta.

Sisäisille tileille ei saa kirjata menoja, jotka ovat ulkoista ostoa. Kustannuksia ei jaeta sisäisellä laskutuksella, laskut joko tiliöidään useammalle kustannuspaikalle tai maksavan yksikön menoa oikaistaan muistiotositteella jälkikäteen.

Toimialan tulee tarkistaa SAP-järjestelmästä:

- Toimialan lakkautetuille tulosyksiköille ei ole lukuja talousarviossa, koska budjetoidut toimet saattavat budjetoida lukuja myös lakkautetuille yksiköille.
- Sisäiset tulot ja menot perustuvat ostajan ja myyjän välisiin sopimuksiin, jolloin ne ovat molempien osapuolien tiedossa oikean suuruisina.
- Investointien tulosyksiköille ei ole jäänyt henkilöstömenoja.
- Investointien pl. rakentaminen budjetoidaan suunnitelmavuosien 2024–2027. Sen lisäksi järjestelmää tallennetaan kohteelle kuluvan vuoden talousarvio tai ennuste, jotta suunnitelmanmukaiset poistot laskettuvat oikean tasoisina.
- Budjettiesitys ei ylitä kehystä.

4.3 Investoinnit

Investointiosassa valtuusto käsittelee määrärahat hankeryhmäkohtaisesti. Investointiosaan varataan talousarviovuonna tarvittava määräraha ja lisäksi suunnitelmavuosille arvioitu määrärahan tarve.

Investointiosassa esitetään hankekohtaisesti investointeja koskevat tavoitteet, jossa selvitetään mm. tavoitellaanko palvelutuotannon määrän lisäystä, palvelukyvyn parantamista vai tuotannon tehostamista. Perustelutietona esitetään hankkeiden kokonaiskustannusarviot. Jos hankkeen tai sen osan toteutuminen viivästyy talousarviossa arvioidusta aikataulusta, tarvittava osa rahoituksesta on otettava seuraavien vuosien talousarvioon. Rakentamisinvestoinnit ladataan SAP:iin Scudosta tuotetun aineiston perusteella suunnitelmavuosille 2024–2027 sekä kuluvan vuoden 2023 talousarvion mukaisesti. Liitetietona esitetään rakentamisinvestoinnit kymmenelle vuodelle. Muut investointien hankeryhmät syötetään suoraan SAP-järjestelmään ja ne esitetään suunnitelmavuosille 2024–2027.

Talousarvion investointiosaan budjetoidaan investointikohteelle saatava rahoitusosuus, joka voi olla valtionosuutta tai muuta rahoitusosuutta. Rahoitusosuus budjetoidaan tuloksi sille vuodelle, jonka aikana oikeus tuloon arvioidaan kunnalle syntyvän.

Taloussuunnitelman 2024–2027 investointien määrärahojen ja tuloarvioiden kehykset määritetään alustavasti toimialojen kehysneuvotteluissa huhtikuussa ja kaupunginhallitus päättää kehyksestä 5.6.2023.

4.3.1 Investointiosan hankeryhmät

Irtain omaisuus

Pysyvillä vastaavilla (aiemmin käyttöomaisuus) tarkoitetaan jatkuvasti useana tilikautena tuloa tuottavia hyödykkeitä, koneita ja kalustoa sekä ICT-ohjelmistoja. Hankintoihin käytetään investointiosan irtaimistomäärärahaa tai aineettoman omaisuuden määrärahaa. Investointimäärärahan pienhankintaraja on 10 000 euroa. Laitteen asennus kuuluu hankintamenoon. Laitteen käytön koulutus ei kuitenkaan ole investointia.

Ensikertainen kalustaminen on irtainta omaisuutta, joka hankitaan kohteen uudisrakentamisen tai perusparantamisen yhteydessä. Ensikertainen kalustaminen käsitellään yhtenä pysyvien vastaavien kohteena, vaikka sen hankinta kertyisi pidemmällä aikavälillä ja useammista pienemmistä hankinnoista. Lisähankinnat ensikertaiseen kalustamiseen ovat käyttötalousmenoja. Ensikertaisen kalustamisen suunnitelman mukainen poistolaskenta alkaa, kun koko kalustaminen on valmis.

Toimialan irtaimen omaisuuden hankintaesitykset toimitetaan talousohjaukseen toimialan budjettineuvottelumateriaalien yhteydessä.

Aineeton omaisuus

Aineettoman omaisuuden investoinnit suunnitellaan vuosille 2024–2027. Tietohallinto luo toimialojen esityksistä tuottavuuspriorisointiin pohjautuvan esityksen uudeksi investointiohjelmaksi. Aineettoman omaisuuden budjetointivastuu on tietohallinnossa ja määrärahat budjetoidaan kohdetasolla (sisäinen tilaus).

Osakkeet ja osuudet

Osakkeiden ja osuuksien budjetointivastuu on keskitetty talousohjaukseen.

Rakentaminen

Kiinteistöt ja tilat -palvelualue vastaa uudisrakentamisen, korjausrakentamisen ja vuokra- ja osaketilojen muutostöiden budjetoinnista investointiosaan kohdetasolla (sisäinen tilaus).

Kiinteä omaisuus ja julkinen käyttöomaisuus

Kaupunkiympäristön toimiala vastaa kiinteän omaisuuden sekä julkisen käyttöomaisuuden hankeryhmien budjetoinnista.

4.3.2 Toimitilainvestointien valmistelu

Tilahallinta on ohjeistanut toimialat valmistelemaan toimitilaesityksensä seuraavasti:

Toimitilaesitysten tulee perustua kaupunkitasoiseen palveluverkkosuunnitelmaan 2022–2031 sekä taloussuunnitelmaesitysten laadinnan yhteydessä tarkistettuihin toimialakohtaisiin palvelutarpeisiin. Talousohjaus on kutsunut toimialat palveluverkkoihin liittyviin workshop- tilaisuuksiin. Niiden yhteydessä keskustellaan tulevien vuosien investointien tasosta sekä hankkeiden priorisoimisen tärkeydestä. Talousohjaus on ohjeistanut ja aikatauluttanut Workshop -tilaisuudet.

Toimitilajohtaminen kokoaa toimialojen päivittämät investointiesitykset. Hankejohtoryhmä vertailee tehtyä investointiesitystä sovittuun investointikehykseen, priorisoi hankkeita sekä valmistelee investointien osalta syksyllä kaupunginjohtajan talousarvio-/ taloussuunnitelmaesitystä kaupunginhallitukselle.

Investointiesitys tehdään sähköisesti Optimaze kiinteistönhallinnan ModelSpace-järjestelmään erillisen käyttäjäohjeen mukaisesti (liite 6).

Toimialoja on pyydetty tekemään kaikki toimialan johdon hyväksymät toimitiloihin liittyvät investointiesitykset kootusti **28.2.2023 mennessä** kiinteistönhallinnan Modelspace-järjestelmään.

Vuosikorjaustyöesitykset vuodelle 2024 tehdään erikseen toimitettavan ohjeen mukaisesti kiinteistönhallinnan Manager-järjestelmään. Vuosikorjaustyöesitykset koskevat alle 10.000 euron korjaustöitä.

Talousarvio 2024 ja taloussuunnitelma 2024–2027 laaditaan talousohjauksen antaman aikataulun ja ohjeistuksen mukaisesti.

Lisätietoja antavat:

- hankeohjelmoija Risto Adler
- tilakeskusjohtaja Pekka Wallenius
- pihavastaava Marika Suotula (pihat)
- keittiöasiantuntija Tarja Aaltola (keittiölaitteet)

4.4 ICT-investointien ja tietohallinnon käyttötalouden talousarvioesityksen valmistelu

Tietohallinto esittää keskitetysti määrärahat palvelutoiminnan kehittämiseen liittyvien suunnitelmiensa sekä toimialojen toimittamien esitysten perusteella.

Jotta tietohallinto voi tehdä talousarvioesityksen tarvittavista määrärahoista vuodelle 2024, toimialojen on toimitettava sille hanke-ehdotukset ja käyttötalousarviot. Toimialat priorisoivat hanke-ehdotuksensa tietohallinnon digisuunnitelmien pohjalta, toimialan asiakkuus- ja kehityspäälliköiden johdolla viimeistään 28.2.2023. Samassa yhteydessä on toimitettava käyttötalousarviot uusista toimipisteistä, laitteista ja tietoliikenteestä. Tätä ennen hanke-ehdotukset ja niihin liittyvät käyttötalousarviot tulee käsitellä yhdessä tietohallinnon ICT-asiakkuus- ja kehityspäälliköiden kanssa. Samassa yhteydessä osapuolien on käytävä läpi ja päivitettävä olemassa olevat viime vuoden ehdotukset Thinking Portfoliosta.

4.4.1 ICT-investoinnit

Toimialan talous- ja hallintojohtajan sekä tarvittaessa johtoryhmän hyväksymien hanke-ehdotusten pohjalta tietohallinnon kehityspäällikkö yhdessä toimialan kanssa täyttää ideasalkkuun ideoiden esittelyt. Muista kuin lakisääteisistä hanke-ehdotuksista kehityspäällikkö täyttää yhteistyössä toimialan kanssa kustannushyötylaskelman. Investointiesityksestä täytetään tarkempi hyötyjenhallinta-arvio, mikäli kehityskohteen ensisijainen hyötytavoite on kustannustason pienentäminen.

Ideoiden priorisointi tehdään priorisointi-excelissä. Asiakkuus- ja kehityspäällikkö tarkastavat ja tarvittaessa päivittävät Thinking Portfoliossa jo olevat hanke-ehdotukset. Aiemmin esitetyt

ideat ja kustannushyötylaskelmat löytyvät Thinking Portfoliosta, tarvittaessa tietohallinnon asiakkuus-, kehitys- tai palvelupäälliköt auttavat toimialaa.

Vuoden 2024 TAE-käsittelyssä tullaan painottamaan kaupungin strategiassa määriteltyä Digitaalista siirtymää. Digitaalisen siirtymään alakohdat ovat sähköisten palveluiden lisääminen ja sisäisten prosessien automatisointi.

Investointiehdotusten käsittelyssä on edelleen vahva painotus kustannushyötytarkastelulla. Investointiehdotuksilla, joilla havaitaan saatavan selkeitä kustannussäästöjä, on parhaat mahdollisuudet hyväksyntään.

Toimialojen tulee lunastaa päättyneiden investointien osalta kustannushyötylaskelmissaan ilmoittamansa hyödyt. Hankkeen aikaiset koulutuskulut (pääkäyttäjä- ja loppukäyttäjäkoulutukset) ovat käyttötalousmenoa, johon toimialojen tulee varautua.

Tietohallinto luo toimialojen esityksistä päivitetyn esityksen uudeksi investointiohjelmaksi.

4.4.2 ICT-käyttötalous

Käyttötalouteen liittyviä kustannuksia ovat mm. työasemiin liittyvät hankinta- ja leasing-kulut, lisenssit, tietojärjestelmien ylläpito- ja käyttökulut sekä tietoliikennekulut. Investointeihin liittyvät käyttötalousarviot tulee dokumentoida ideasalkkuun.

Toimialan on ilmoitettava kyselyllä IT-kuluihin (käyttötalous) liittyvistä tarpeista:

- Toimipisteissä tapahtuvat muutokset (uusi toimipiste, toimipisteiden laajennukset, suuret remontit)
- Muutokset henkilömäärissä
- Lisäykset tietojärjestelmien ja / tai ohjelmistojen käyttäjämäärissä (lisenssitarpeet)
- Päätelaitteisiin liittyvät tarpeet

(linkki: https://link.webropolsurveys.com/S/A9D09EDBB89095C6)

Huom! Tietohallinto sitoutuu ajoissa ilmoitettuihin ja sovittuihin muutoksiin, mikäli tietohallinnon käyttötalousvaikutukset huomioidaan. Muussa tapauksessa palvelutasoa ja rahoitusta ei voida luvata.

Toimialojen **tulee itse varautua omassa talousarviossaan** seuraaviin käyttötalouskuluihin:

- AV-laitteiston kulut
- Toimialan erikoislaitteistojen kulut (esim. erityisvalmisteiset kannettavat)
- Mobiili- ja tablettipäätelaitteista aiheutuvat hankintakulut (Hankkiminen yhteistyössä tietohallinnon kanssa)
- Mobiililiittymien kulut
- Yksittäisissä työasemissa tai vain joissakin yksiköissä käytössä olevat ohjelmat (esim. Adobe-julkaisutuotanto-ja kuvankäsittelyohjelmat, koulujen opetusohjelmat)
- Tulostuskustannukset osana pilvitulostusratkaisua
- IT-tarvikkeet: Näytöt, näppäimistöt, telakat, kuulokkeet, ergonomiahiiret ja laukut
- Palauttamatta jääneet tai kadonneet leasing-laitteet
- Tietopalvelujen käyttökulut (esim. Trafin ajoneuvorekisteri, asiakastieto.fi)
- Toimialojen itse hankkimien verkkotunnusten (domain-nimien) kulut (Tietohallinto vastaa keskitetysti hallinnoitujen verkkotunnusten kustannuksista)
- Tietotekniikan käyttöön ja tietojärjestelmähankkeisiin liittyvät koulutuskulut ja ohjelmien koulutuskulut
- ACE-puhelinjärjestelmän budjetoinnin ohjeistaa kuntalaispalvelut

4.4.3 Tukea valmisteluun ICT-asiakkuus- / kehitys- / palvelupäälliköiltä

- Kasvatuksen ja oppimisen toimiala: Kirsi Lehto / Lauri Forsman / Jukka Sorsa
- Kaupunkiympäristön toimiala: Taina Lampi / Juha Tuukkanen / Esa Suoranta
- Kaupunkistrategian ja johdon toimiala: (Kuntademokratia, Hankinta, Viestintä,): Kristiina Ahtiainen / Juha Tuukkanen / Paula Sillanpää / Teemu Peltonen
- Kaupunkistrategian ja johdon toimiala: (HR, Talous ja strategia, Kasvupalvelut): Kristiina Ahtiainen / Ville Mäenpää / Kiira Haapala / Paula Sillanpää / Erikka Ralli / Teemu Peltonen
- Kaupunkikulttuurin toimiala: Kristiina Ahtiainen / Tuulia Haikarainen

5 Konserni kunnan talousarviossa

Kuntalain (410/2015) 14 §:ssä korostetaan valtuuston asemaa ja kokonaisvastuuta kunnan toiminnasta ja taloudesta. Valtuusto vastaa kuntastrategiasta, jossa valtuusto päättää kunnan toiminnan ja talouden pitkän aikavälin tavoitteista. Kunnan toimintaan kuuluu 6 §:n tarkoitetuin tavoin kaikki toiminta, jossa kunta on mukana. Kunnan oman organisaation lisäksi strategiassa on arvioitava pitkän aikavälin tavoitteita koko kuntakonsernissa, kuntien yhteistoiminnassa sekä sopimukseen ja rahoittamiseen perustuvassa toiminnassa.

Valtuusto vastaa kunnan strategisesta päätöksenteosta, koko kuntakonsernin tavoitteiden asettamisesta, toiminnan ja talouden tasapainosta sekä toiminnan arvioinnista ja seurannan järjestämisestä. Kuntalain 39 §:n mukaan kunnanhallitus vastaa kunnan toiminnan omistajaohjauksesta. Omistajaohjauksella ja konserniohjeilla on huolehdittava siitä, että kunnan tytäryhteisön hallituksessa otetaan huomioon kuntakonsernin kokonaisetu.

Kuntalain tavoitteena on ollut luoda kokonaisvaltainen näkökulma kunnan toimintaan, jolloin taloudellisen tilanteen arvioimisessa tulisi näkyä peruskunnan talouden lisäksi selkeästi myös kunnan toiminta ja vastuut kuntakonsernina ja kuntayhtymissä.

Kuntalain 110 §:n mukaan valtuuston on vuoden loppuun mennessä hyväksyttävä kunnalle seuraavaksi kalenterivuodeksi talousarvio ottaen huomioon kuntakonsernin talouden vastuut ja velvoitteet. Talousarvion hyväksymisen yhteydessä valtuuston on hyväksyttävä myös taloussuunnitelma kolmeksi tai useammaksi vuodeksi (*suunnitelmakausi*). Talousarviovuosi on taloussuunnitelman ensimmäinen vuosi. Talousarviossa ja -suunnitelmassa hyväksytään kunnan ja kuntakonsernin toiminnan ja talouden tavoitteet.

5.1 Konsernin vastuut ja velvoitteet

Koska valtuuston tulee talousarviota hyväksyessä ottaa huomioon kuntakonsernin talouden vastuut ja velvoitteet, liitetään talousarvioon ja -suunnitelmaan 2024–2027 luku Kuntakonserni 2024–2027. Luvussa esitetään:

1. Konsernirakenne 31.8.2023 sekä erilaiset järjestelyt ja konsernirakenteen muutokset

2. Konsernirakenteeseen suunnitellut muutokset taloussuunnitelmakaudella 2024–2027

3. Konsernin investoinnit taloussuunnitelmakaudella 2024–2027

Investoinnit esitetään taulukkomuodossa. Taulukkoon sisällytetään kaupungin investoinnit yhteensä, merkittävien tytäryhteisöiden investoinnit yhteisöittäin, muiden tytäryhteisöjen investoinnit yhteensä sekä kuntayhtymien investoinnit TS 2024–2027 mukaisesti. Luvut esitetään omistusosuuksien mukaisena osuutena yhteisön investoinneista (konsernitilinpäätöksen mukaisesti). Taulukossa tulee olla sarakkeet TP2022, TA2023, TA2024, TS2025, TS2026, TS 2027.

4. Kaupungin ja tytäryhteisöjen lainakannankehitys taloussuunnitelmakaudella 2024–2027

Lainakanta esitetään taulukkomuodossa. Taulukkoon sisällytetään kaupungin lainakanta, merkittävien tytäryhteisöjen lainakanta yhteisöittäin, muiden tytäryhteisöjen lainakanta yhteensä sekä kuntayhtymien lainakanta TS 2024–2027 mukaisesti. Luvut esitetään omistusosuuksien mukaisena osuutena yhteisön lainakannasta (konsernitilinpäätöksen mukaisesti). Taulukossa tulee olla sarakkeet TP2022, TA2023, TA2024, TS2025, TS2026, TS 2027.

5. Konserniyhteisöille myönnetyt ja suunnitellut takaukset tekstinä sekä taulukkona.

5.2 Tytäryhteisöille asetettavat tavoitteet

Kuntalain 14 §:n mukaan valtuusto päättää kunnan ja kuntakonsernin toiminnan ja talouden keskeisistä tavoitteista sekä konserniohjauksen periaatteista. Valtuusto voi asettaa tavoitteita konsernijohdolle koskien tytäryhteisöjen toiminnan ohjausta ja valvontaa. Vastaavaa menettelyä sovelletaan myös kuntayhtymän ja liikelaitoskuntayhtymän konserniohjauksessa.

Valtuuston ohjaus ei kuitenkaan sido oikeudellisesti tytäryhteisöjä. Tavoiteasettelu tässä tarkoituksessa on luonteeltaan välillistä, pääomistajan tahdon esiintuomista. Valtuuston tavoiteasettelu voi koskea tytäryhteisön asemaa, toiminnan laajuutta ja toimintaedellytyksiä tai palvelun laatua, hinnoitteluperiaatteita taikka pääoman tuottovaatimuksia. Tytäryhteisölle asetettavat tavoitteet tulee pääsääntöisesti ottaa kunnan voimassa olevaan talousarvioon ja -suunnitelmaan. Tytäryhteisöjen tavoitteiden toteutumisesta raportoidaan osavuosikatsausten yhteydessä.

Kaupungin konserniohjaus- ja valvonta valmistelee tytäryhteisöille asetettavat tavoitteet osaksi Vantaan kaupungin taloussuunnitelmaa 2024–2027. Kaupunginhallituksen konsernijaoston tehtävänä on tehdä esityksiä ja antaa toimintaohjeita kaupunkikonsernin yhteisöille asetettavista toiminnallisista ja taloudellisista tavoitteista. Tavoitteiden yhteydessä esitetään myös merkittävien yhteisöjen investointiohjelman sisältö. Tavoitteet tulee valmistella talousarvioneuvotteluihin mennessä.

Kaupungin konserniohjaus- ja valvonta laatii konsernirakenteen kuvauksen, muutokset konsernirakenteessa sekä taulukot kuntakonsernin investoinneista, lainakannan muutoksista sekä takauksista.

Merkittävimpiä tytäryhteisöjä koskevat tavoitteet ja investoinnit esitellään Kaupunginvaltuuston iltakoulussa 21.9.2023.

6 Budjetointijärjestelmä

6.1 Järjestelmän rakenne

Talousarvio ja -suunnitelma laaditaan SAP BW4/HANA-budjetointijärjestelmässä. Budjetointijärjestelmä sisältää henkilöstömenosuunnittelun, muun käyttötalouden suunnittelun, investointisuunnittelun sekä rahoituserien suunnittelun.

Toimialat budjetoivat ainoastaan talousarviovuoden 2024 koskevat luvut. Talousohjaus budjetoi toimialoille jatkovuosille sovitut korotukset. Jatkovuosilla huomioidaan Vantaan tuottavuus- ja kasvuohjelma 2021–2025.

Suunnitteluhierarkia koostuu seuraavista tasoista:
- yritys (esim. Vantaan kaupunki vahinkorahasto ja asuntolainarahasto)
- toimiala (esim. Kasvatuksen ja oppimisen toimiala)
- palvelualue (esim. Varhaiskasvatus)
- tulosyksikköryhmät (toimialojen määrittelemä)
- tulosyksikkö, taso, jolle budjetoidaan

Investoinnit budjetoidaan koko suunnitelmakaudelle. Rakentamisinvestoinnit ladataan Scudo -järjestelmästä laaditun aineiston pohjalta.

Järjestelmässä laadinta etenee koko kaupungissa samassa aikataulussa. Jatkossa toimialoilla ei ole erikseen toimialan pääkäyttäjiä SAP-järjestelmässä. Koko järjestelmässä suunnittelijoita on noin 30. Suunnittelijoiden käyttöoikeudet rajataan toimiala / palvelualue-tasoisesti. Käyttöoikeudet rajataan investointeihin vastaavalla tavalla. Talousohjauksen pääkäyttäjä päivittää järjestelmään henkilöstömenojen suunnittelua varten sivukulut ja lomarahan prosentit.

6.1.1 Talousarvion laadinta SAP-järjestelmässä

Talousohjaus avaa uuden budjettiversion suunnittelukauden pohjaksi. Ennen kuin toimialat aloittavat talousarvion lukujen syötön järjestelmään talousohjaus tekee seuraavat toimenpiteet:

Keskitetysti talousohjauksesta ladataan
- budjetoidut toimet henkilöstömenosuunnittelun pohjaksi,
- sisäiset vuokrat niiden tarkistuksen jälkeen.

Talousarvion ja käyttösuunnitelman päätöstasot (lautakuntapäätös, kj, kh, kv) hallitaan keskitetysti talousohjauksesta. Lautakuntapäätös tehdään sen jälkeen, kun kaikki lautakunnat ovat käsitelleet talousarvion.

Talousohjaus kopioi talousarvion käyttösuunnitelman pohjaksi keskitetysti kaikille toimialoille ja rahastoille. Toimialat tekevät käyttösuunnitelmaan tarkennukset ja tallentavat ne järjestelmään.

Talousohjaus järjestää keskitetysti budjetointijärjestelmän koulutuksia toimialojen ilmoittamien tarpeiden mukaisesti.

6.1.2 Henkilöstömenosuunnittelun tiedot

Henkilöstömenot budjetoidaan pääosin budjetoitujen toimien kautta. Uusi palkanlaskentajärjestelmä tuottaa budjetoidut toimet ensimmäistä kertaa vuoden 2024 budjetointia varten. Nämä ladataan SAP HR kautta henkilöstömenosuunnitteluun. Tarkempi ajankohta selviää toukokuussa 2023. Talousohjaus järjestää toimialojen budjetoijille erikseen Teams -tilaisuuden, jossa käydään läpi budjetointi SAP-järjestelmässä.

6.2 Suunnitteluhierarkian ylläpito

Suunnitteluhierarkian ylläpidosta vastaa talouspalvelut. Kustannuspaikka tai tulosyksikkösolmumuutokset pitää tilata alla olevasta linkistä avattavalla lomakkeella.

https://forms.office.com/Pages/ResponsePage.aspx?id=LNbV2jCYsE2cFYm-_MXPPqYx9N8R1w9CniLJcPnzcsNUOVpQMERNSU1WNk9UMTNJWjlJU-kVMQVpQQSQlQCN0PWcu

Suuremmista hierarkiamuutoksista tulee olla yhteydessä etukäteen SAP-pääkäyttäjiä talousohjauksessa ja talouspalveluissa.

Kaupungin tilikarttaa koskevat muutokset ja päivitykset hoidetaan talouspalveluissa.

7 Liitteet

Liite 1 Taloussuunnitelman 2024–2027 ja sitovien tavoitteiden laadintaprosessin aikataulu
Liite 2 Sukupuolitietoisen budjetoinnin laadinta talousarviossa 2024
Liite 3 Poistettu, Henkilöstö- ja henkilöstömenosuunnitelman ohjeistus ja pohjat Virkussa, linkit luvussa 3
Liite 4 Mallitekstipohjat toimiala ja tehtäväalue yhteensä 2024

Toimitilainvestoinnit
Liite 5 Ohje toimitilainvestointiohjelma 2024
Liite 6 Ohje Modelspace–Vantaan investointisuunnittelu 2024

Tietohallinnon investoinnit
Liite 7 ICT-investointien sekä tietohallinnon käyttötalouden talousarvioesityksen valmistelu

6 § Vuoden 2023 ensimmäinen osavuosikatsaus 1.1.-30.4.2023

VD/3500/02.01.00.00/2023

RV/MR/PK/MT

Talousarvion täytäntöönpanoa koskevien ohjeiden mukaisesti talousarvion määrärahojen ja sitovien tavoitteiden toteutumisesta raportoidaan kaupunginhallitukselle ja kaupunginvaltuustolle vuosikolmanneksittain tammi-huhtikuun, tammi-elokuun sekä koko vuoden osalta tilinpäätöksen yhteydessä. Vuoden 2023 ensimmäinen osavuosikatsaus on laadittu tilanteen 30.4.2023 mukaisesti.

Toimintaympäristön kehitys

Toimintaympäristön ennakoitavuuden haasteet ovat jatkuneet jo monta vuotta. Koronakriisi on helpottanut, mutta Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa jatkuu. Tämä tekee talousnäkymistä haastavia ja vaikeasti ennustettavia. Taloutta varjostaa nyt taantuman uhka ja korkea inflaatio sekä keskuspankkien nostamat ohjauskorot. Keskuspankit joutuvat pitämään korkoja korkealla taantuman uhasta huolimatta.

Hyvinvointialue aloitti vuoden 2023 alussa. Kaupungin ja hyvinvointialueen rajapintoja ja näitä käsitteleviä sopimuksia on laadittu vuoden 2022 aikana ja vuoden 2023 alussa. Hyvinvointialueuudistuksen vaikutuksia toimintaympäristöön arvioidaan vielä vuoden 2023 aikana. Yhteistyön kehittäminen tulee vaikuttamaan myös Vantaan kaupungin toimintaan.

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

Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan Vantaan väkiluku oli 242 819 vuoden 2022 lopussa. Asukkaita tuli vuodessa lisää noin 3 600 (1,5 %), joka oli noin 1 600 henkeä enemmän kuin vuonna 2021. Vantaan väestönkasvu on jatkunut vuonna 2023 ja maaliskuun loppuun mennessä Vantaan väestö oli kasvanut alkuvuodesta 927 hengellä, edellisen vuoden vertailuluku oli 1 011 henkeä. Nettomaahanmuutto on kasvattanut Vantaan väestöä 996 hengellä ja luontainen väestönlisäys 160 hengellä. Kuntien välisessä nettomuutossa Vantaa on menettänyt 238 henkeä.

Suurista kaupungeista selkeästi nopeimmin kasvaa Espoo ja toiseksi nopeimmin Helsinki. Vantaan väestönkasvu oli neljänneksi suurinta. Nettomaahanmuutto on väestöä kasvattava tekijä kaikissa suurissa kaupungeissa, mutta luonnollinen väestönlisäys on positiivinen enää Espoossa, Helsingissä, Vantaalla ja Oulussa. Tämä heijastelee enemmänkin väestörakennetta koko Suomessa. Syntyvyyden laskiessa väestökehitys on yhä enemmän maahanmuuton varassa.

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

Vantaalla pitkäaikaistyöttömyys on muodostumassa ongelmaksi. Pitkäaikaistyöttömyys nousi nopeasti koronakriisin myötä ja pysytteli jonkin aikaa korkealla, mutta lähti sitten laskuun. Vantaalla oli maaliskuussa 2023 yhteensä 4 825 pitkäaikaistyötöntä. Määrä on laskenut selvästi vuoden takaisesta,

jolloin alkuvuodesta 2022 Vantaalla oli pahimmillaan 6 728 pitkäaikaistyötöntä. Pitkäaikaistyöttömien määrä laskee edelleen, mutta aiempaa hitaammin määrän ollessa edelleen korkealle tasolle.

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

Työllisyyden trendi on käyttäytynyt jokseenkin samalla tavalla kaikissa kuudessa suurimmassa kaupungissa. Vantaan työttömyyden trendissä näkyy se, että se nousi nopeasti koronakriisissä ja työttömyys lähti laskuun hieman muita kuutta kaupunkia hitaammin. Maalikuussa 2023 Vantaan työttömyysprosentti oli 10,3 prosenttia. Kuudesta suuresta kaupungista matalin työttömyys oli Espoossa ollen 8,3 prosenttia. Korkein työttömyys oli Oulussa 12,2 prosenttia.

Työllisyyden kehityksen ennustaminen on tällä hetkellä vaikeaa. Todennäköistä on ainakin se, ettei työllisyys parane vuonna 2023. Heikentyvä talouskehitys, korkeat korot ja ostovoimaa leikkaava inflaatio heikentävät kotimaista kysyntää ja näin ollen myös työllisyyttä. Toivoa tuo kuitenkin se, että Suomeen on kanavoitumassa mahdollisesti uusia investointeja ns. vihreään siirtymään.

Maaliskuuhun 2023 mennessä Vantaalla oli myönnetty rakennuslupa 434 asunnolle. Vuotta aikaisemmin vastaavana ajankohtana oli myönnetty rakennuslupa 366 asunnolle ja vuonna 2021 maaliskuuhun mennessä oli myönnetty rakennuslupa 945 asunnolla. Maaliskuuhun 2023 mennessä Vantaalla oli aloitettu vain 129 uutta asuntoa. Edellisvuonna vastaavaan ajankohtaan mennessä uusia asuntoja oli aloitettu 400. Myönnettyjen rakennuslupien määrä huomioiden asuntorakentaminen on selvästi hidastumassa Vantaalla. Huomattavaa on, että tällä saattaa olla vaikutusta myös Vantaan väestökehitykseen.

Verorahoituksen kehitys

Kaupunki on saanut tammi-huhtikuussa 2023 verotilityksiä yhteensä 271,1 milj. euroa (2022: 430,4 milj. euroa), josta kunnallisveroja 215,7 milj. euroa (2022: 356,4 milj. euroa), yhteisöveroja 48,1 milj. euroa (2022: 63,0 milj. euroa) ja kiinteistöveroja 7,3 milj. euroa (2022: 11,0 milj. euroa). Hyvinvointialueuudistus leikkasi kunnallisverojen ja yhteisöverojen kertymää vuoden 2023 alusta. Koko maassa kunnallisveroja on tilitetty kunnille tammi-huhtikuussa 36,8 prosenttia edellisvuotta vähemmän, Vantaalla 39,5 prosenttia vähemmän.

Kuntaliitto on päivittänyt kuntakohtaisen verokehikkonsa huhtikuussa vuoden 2021 valmistuneen verotuksen, vuoden 2022 ennakonpidätyksen alaisten tulojen tulokehitystilaston (ennakkotieto) sekä arvioidun kuntakohtaisen väestön kehityksen perusteella. Kunnallisveroja ennustetaan kertyvän Vantaalla vuonna 2023 noin 14 milj. euroa enemmän kuin talousarviossa on oletettu. Tätä selittää työllisyyden parantuminen sekä palkkasumman kasvu. Vuoden 2022 verotus valmistuu lokakuussa, mahdollinen jako-osuuden tarkistus sekä marraskuun tilityksen suuruus varmistuvat lopullisen verotuksen valmistuttua. Joulukuussa tarkastettaneen myös vuoden 2023 ennakoiden kuntaryhmän ja kunnittaiset osuudet. Kuntaliitto päivittää koko maan kunnallisveroennusteen ja kuntakohtaiset kehikot seuraavan kerran elokuussa sekä syyskuun lopulla, kun valtion budjetin linjaukset ovat tiedossa.

Kaupunki on saanut yhteisöverotilityksiä yhteensä 48,1 milj. euroa tammi-huhtikuussa, laskua 23,6 prosenttia edellisvuoteen nähden. Koko maassa kuntien vastaava yhteisöverojen lasku edellisvuoteen oli 26,2 prosenttia. Kuluvana vuonna tilitettävät yhteisöverot laskevat koko maassa arviolta yhteensä noin

29 prosenttia. Vantaan yhteisöverotulojen ennustetaan ylittävän talousarvon noin 11 milj. eurolla. Vantaan hyvään kehitykseen ovat vaikuttaneet verovuoden 2022 parantuneet maksuunpanoarviot sekä alkuvuoden 2023 ennakoitua suuremmat verotilitykset.

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

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

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

Käyttötalous

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

Ennusteen mukaan toimintatuotot kasvavat 344,9 milj. euroon ja toimintakulut -999,1 milj. euroon. Toimintatuotot tulevat ennusteen mukaan alittamaan talousarvion noin 9,5 milj. eurolla. Alituksessa on huomioitu maankäyttötulojen oletettu alittuminen. Varhaiskasvatuksen tuottojen ennustetaan toteutuvan talousarviota alhaisemmalla tasolla asiakasmaksulain voimaanastumisen vuoksi. Toimintakulujen ennustetaan ylittävät talousarvion noin 10,0 milj. eurolla. Kunta-alan palkkaratkaisua tarkennettiin alkuvuodesta 2023 ja se kasvattaa vuoden 2023 henkilöstömenoja arviolta 6,5 milj. euroa talousarviossa ennakoitua enemmän. Työmarkkinatuen kuntaosuuden arvioidaan ylittävän talousarvion 3 milj. eurolla. Kaupunkiympäristön toimialan menoylityksen ennustetaan olevan 3,4 milj. euroa. Ylitys johtuu katujen ja puistojen rakentamis- ja kunnossapitokustannusten sekä lämmitys- ja sähkökustannusten noususta. Toimintakatteen ennustetaan toteutuvan noin 19,5 milj. euroa negatiivisena talousarvioon nähden.

Verotulojen ennustetaan ylittävän talousarvion 29,6 milj. eurolla. Valtionosuustuottojen arvioidaan alittavan talousarvion noin 3,3 milj. eurolla.

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

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

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

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

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

Investointimenoissa ennustetaan syntyvän ylitystä julkisessa käyttöomaisuudessa noin 8 milj. euroa mm. hankkeiden kustannustason nousun vuoksi. Rakentamisinvestointien puolestaan ennustetaan alittavan talousarvion 7,6 milj. eurolla johtuen useiden hankealoitusten siirtymisestä myöhempään ajankohtaan mm. henkilöstöresurssipulan sekä rakentamisen markkinatilanteen vuoksi.

Rahoitus

Vuoden 2023 nettolainanoton arvioidaan talousarviossa olevan lievästi negatiivinen. Vuonna 2022 Vantaa lyhensi pitkäaikaisia lainoja 71,7 milj. euroa. ja kaupungin lainakanta on näin ollen supistunut noin 300 milj. euroa vuodesta 2016. Lainan määrä /asukas on laskenut vielä merkittävämmin. Kaupunki lyhentää kuluvana vuonna pitkäaikaisia lainoja niiden lyhennysohjelmien mukaisesti 106,7 milj. euroa. Uuden lainanoton määrä tarkentuu vuoden kuluessa, kun rahoitukselle on muodostunut tarkempi kuva kuluvan vuoden talousarvion toteumasta, rahoitustarpeesta ja kaupungin likviditeettitilanteesta.

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 6

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) merkitä tiedoksi vuoden 2023 ensimmäinen osavuosikatsaus, ja
b) esittää vuoden 2023 ensimmäinen osavuosikatsaus kaupunginvaltuustolle tiedoksi merkittäväksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Liite 1: Vantaan kaupungin ensimmäinen osavuosikatsaus 2023
- Liite 2: Suurimpien tytäryhtiöiden osavuosikatsaukset 1/2023
- Liite 3: Sitovien tavoitteiden raportointi 1/2023

Täytäntöönpano: kuntademokratia, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
talous- ja strategiajohtaja Matti Ruusula, puh. 043 824 9254, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
talousarviopäällikkö Päivi Kandolin, puh. 040 626 7613, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Vantaa

Sitovat tavoitteet OVK 1/2023

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OSAVUOSIKATSAUS 1-2023

22.5.2023

RAPORTIN TOIMITUSKUNTA

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

OSAVUOSIKATSAUKSEN VASTUUHENKILÖT

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

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

KAUPUNKITASON TALOUS

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

TOIMIALAT

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

RAHASTOT

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

HENKILÖSTÖ

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

KONSERNIYHTIÖT

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

SISÄLLYSLUETTELO

TOIMINTAYMPÄRISTÖ 1

Vantaan väestö kasvaa 1

Työttömyyden lasku on pysähtynyt 3

Rakentaminen Vantaalla on hidastumassa 7

TALOUDEN KEHITYS 10

Yleinen talouskehitys 10

Kaupungin verorahoitus 13

Käyttötalous 15

Investoinnit 16

Rahoitus 17

Rahoitusmarkkinat 18

SITOVAT TAVOITTEET 18

Vantaan kaupungin sitovat tavoitteet 18

Vantaan kaupungin suurimpien tytäryhtiöiden sitovat tavoitteet 19

KESKEISET TUNNUSLUVUT 19

VEROTULOT 20

TULOSLASKELMA 21

RAHOITUSLASKELMA 21

10 YLEISHALLINTO 22

11 KAUPUNKISTRATEGIA JA JOHTO 25

13 KASVATUS JA OPPIMINEN 34

16 KAUPUNKIKULTTUURI JA HYVINVOINTI 39

14 KAUPUNKIYMPÄRISTÖ 45

RAHASTOT 50

Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahasto 50

Vahinkorahasto 50

INVESTOINNIT 51

Rakentaminen 51

Aineeton omaisuus 55

Julkinen käyttöomaisuus 55

Irtain omaisuus 56

Kiinteä omaisuus 56

Osakkeet ja osuudet 56

HENKILÖSTÖ 57

Henkilöstömäärän ja palkkamenojen kehitys 57

Henkilöstön saatavuus 58

Henkilöstön kehittäminen 58

Työhyvinvoinnin ja työsuojelun arviointia ja tuloksia 59

VANTAAN KAUPUNGIN SUURIMMAT TYTÄRYHTIÖT 60

Kannen kuva: Vantaan kaupungin aineistopankki, Jyri Huhtala

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

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

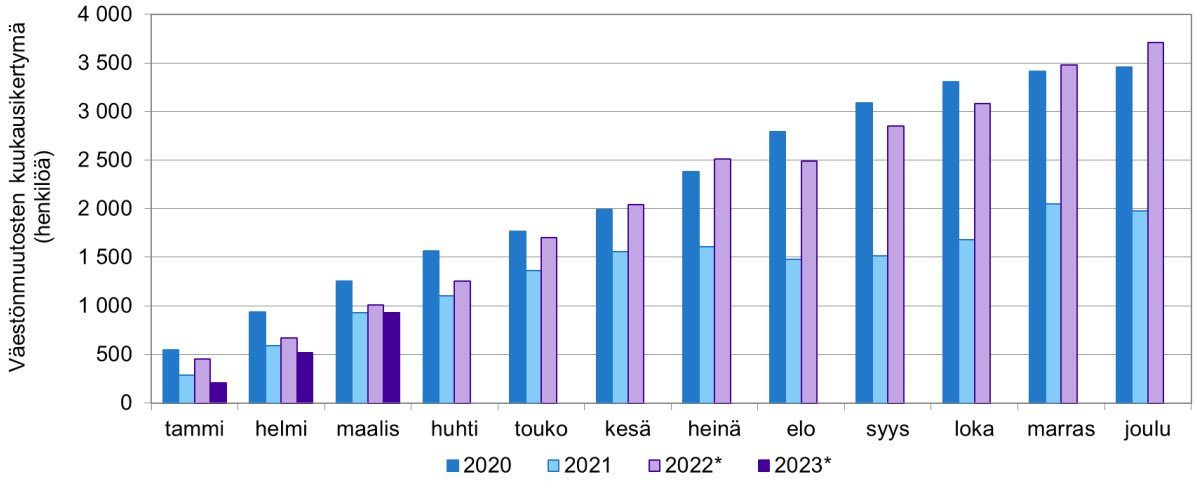
Vuosi 2023 on myös vaalivuosi. Uuden hallituksen muodostumisen myötä määritellään puitteet valtion ja suurien kaupunkien yhteistyölle. Tämä vaikuttaa omalta osaltaan Vantaan toimintaympäristöön.

Vantaan väestö kasvaa

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

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

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



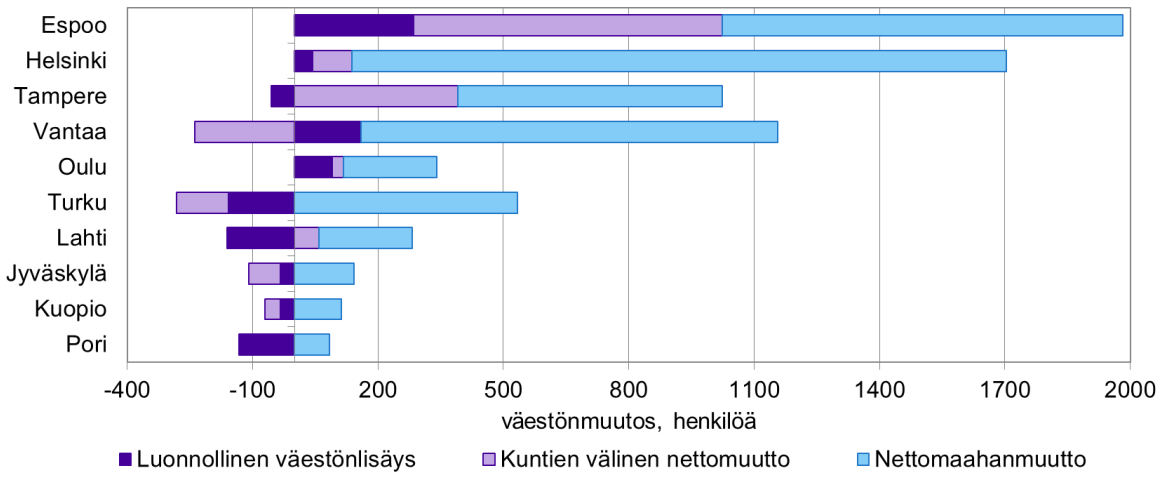
Lähde: Tilastokeskus, päivitetty 27.4.2023

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

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

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

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

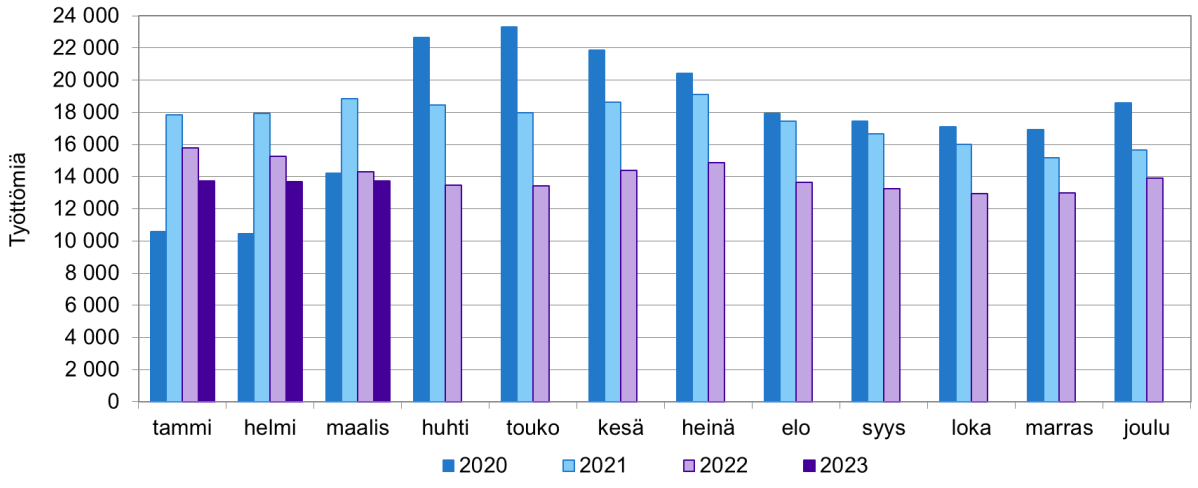


Lähde: Tilastokeskus, päivitetty 27.4.2023

Työttömyyden lasku on pysähtynyt

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

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

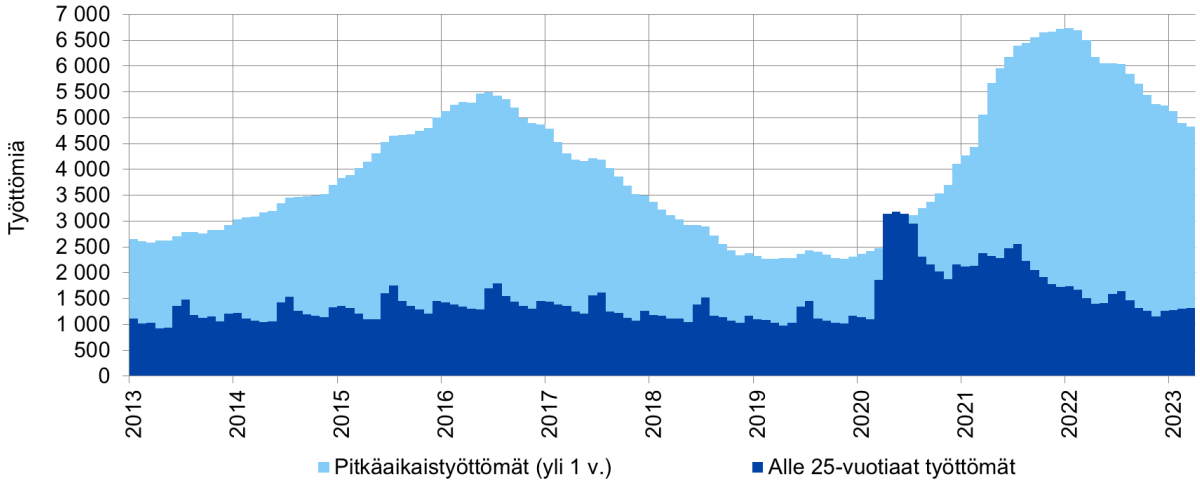


Lähde: TEM, päivitetty 26.4.2023

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

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

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



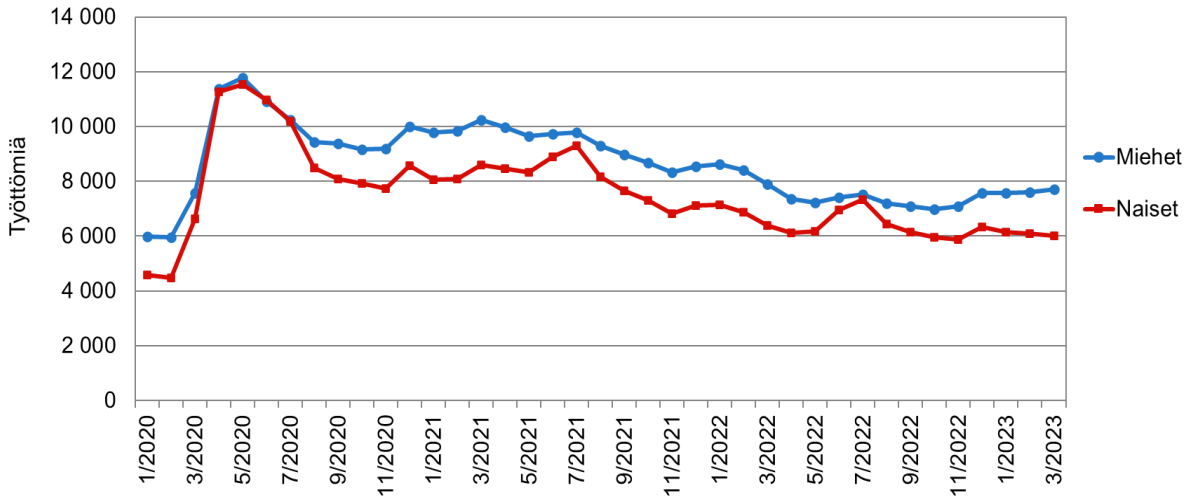
Lähde: TEM, päivitetty 26.4.2023

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

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

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

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

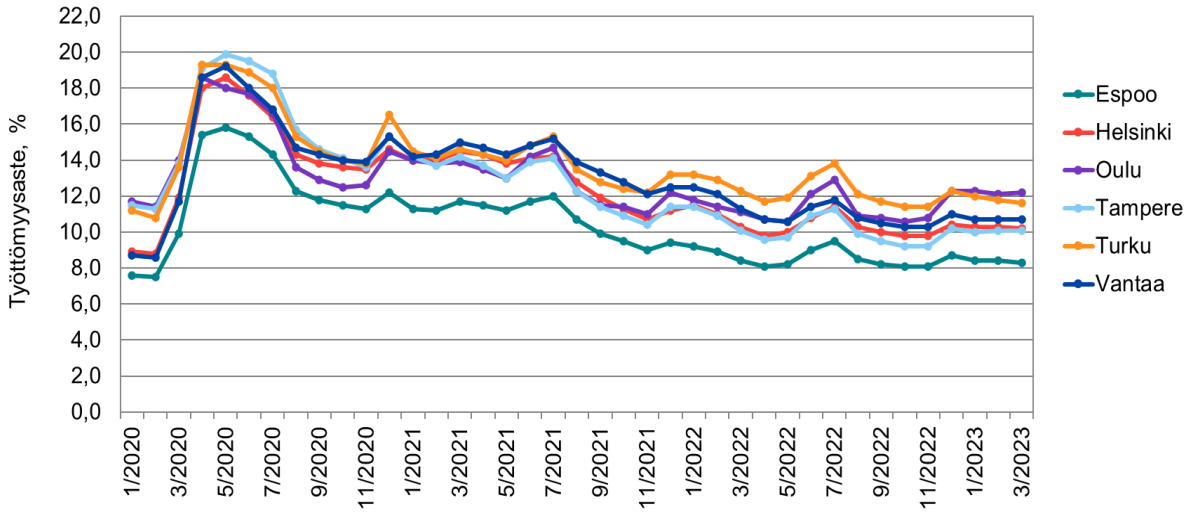


Lähde: TEM, päivitetty 26.4.2023

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

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

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

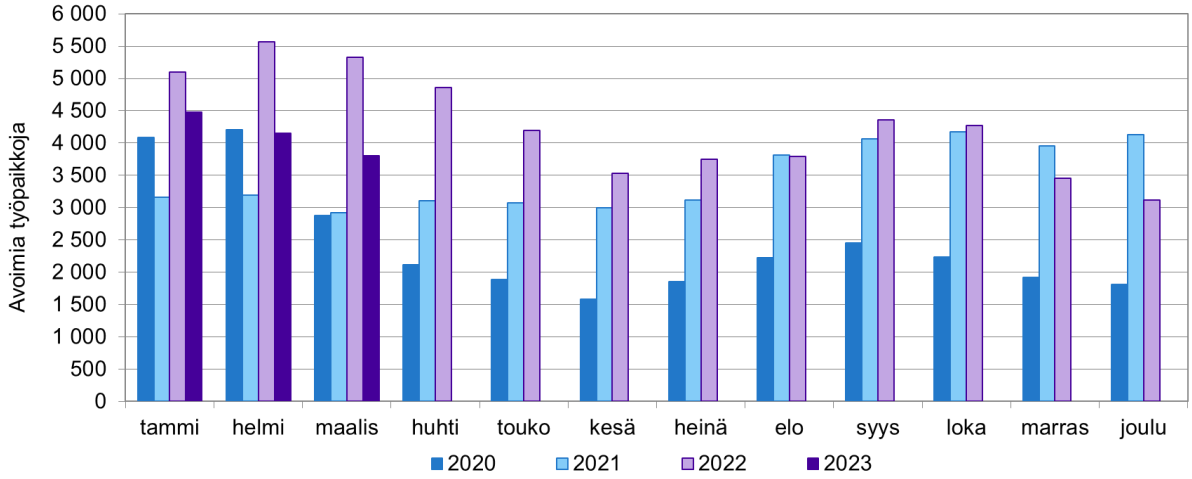


Lähde: TEM, päivitetty 26.4.2023

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

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

Kuvio 7: Avoimet työpaikat kuukauden lopussa vuosina 2020–2023



Lähde: TEM, päivitetty 26.4.2023

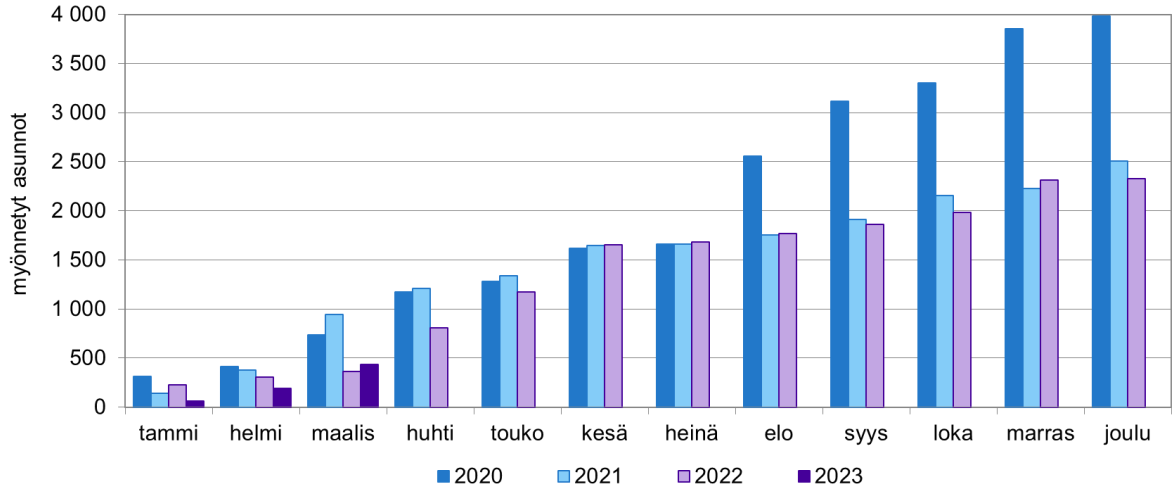
Työllisyyden kehityksen ennustaminen on tällä hetkellä vaikeaa. Todennäköistä on ainakin se, ettei työllisyys parane vuonna 2023. Heikentyvä talouskehitys, korkeat korot ja ostovoimaa leikkaava inflaatio heikentävät kotimaista kysyntää ja näin ollen myös työllisyyttä. Toivoa tuo kuitenkin se, että Suomeen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

Rakentaminen Vantaalla on hidastumassa

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

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

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

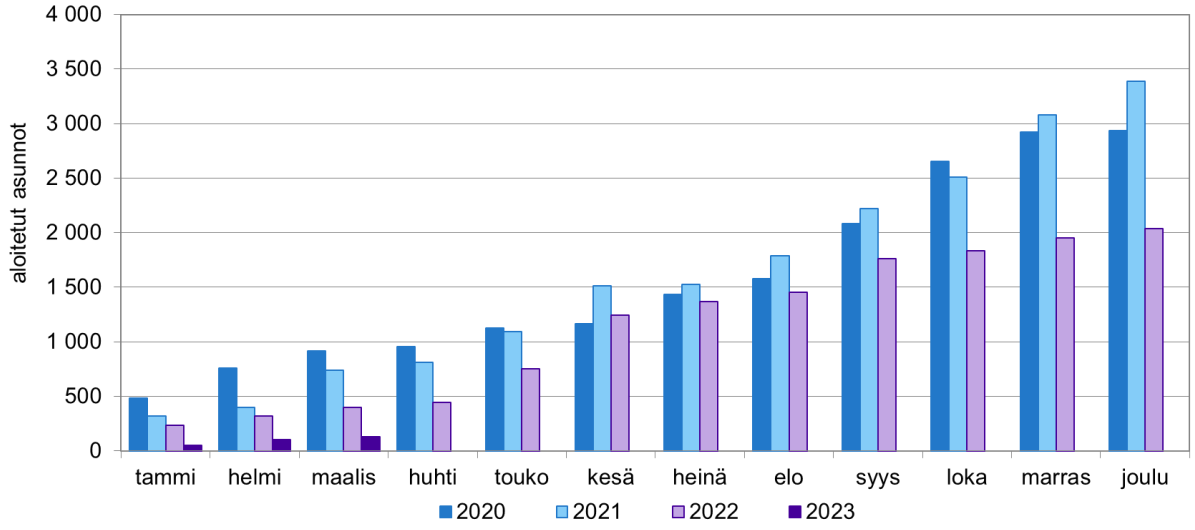


Lähde: Facta-kuntarekisteri ja MATTI-tietojärjestelmä, päivitetty 17.4.2023

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

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

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

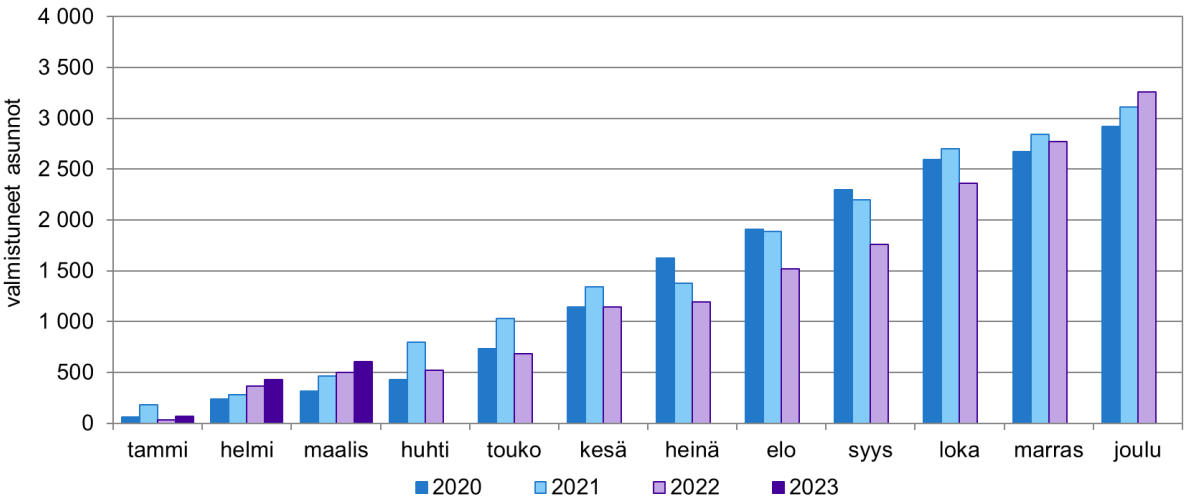


Lähde: Facta-kuntarekisteri ja MATTI-tietojärjestelmä, päivitetty 17.4.2023

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

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

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



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

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

TALOUDEN KEHITYS

Yleinen talouskehitys

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

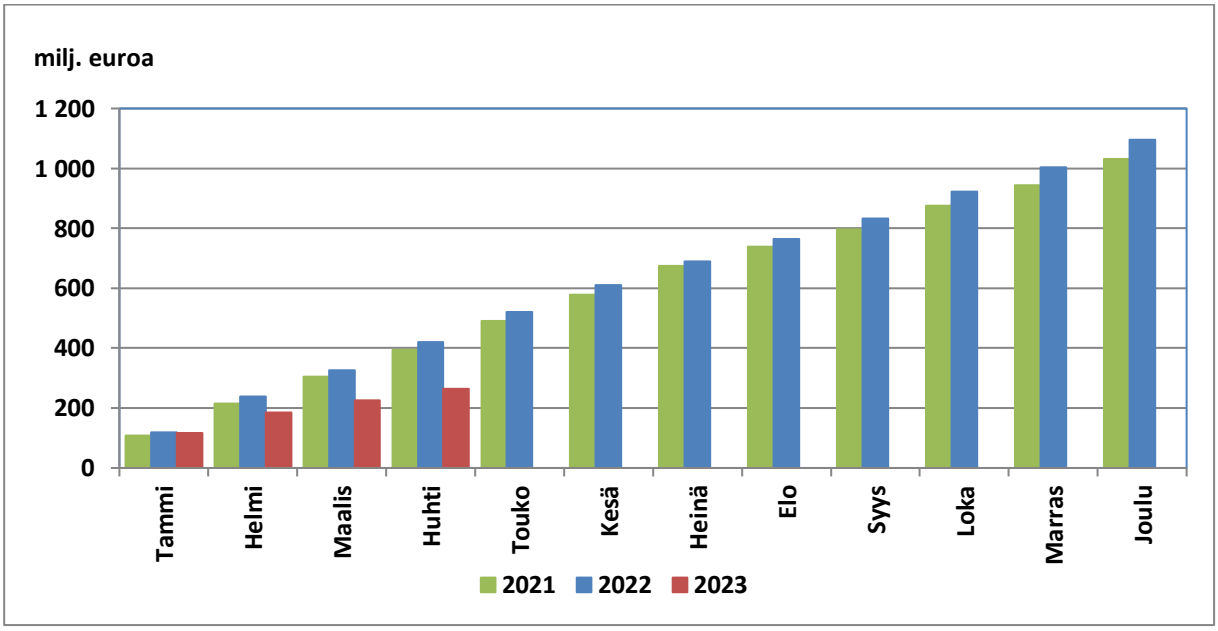
Koronapandemian vaikutukset näkyvät yhä Vantaan työttömyysasteessa. Vantaan työttömyysaste oli maaliskuussa 2023 10,7 prosenttia ollen kolmanneksi korkein kuuden suurimman kaupungin joukossa. Työttömänä oli maaliskuun 2023 lopussa noin 13 700 henkeä. Pitkäaikaistyöttömyys on laskenut, mutta se on edelleen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

Kaupungin verorahoitus

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

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

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



Kuntaryhmän ja Vantaan jako-osuudet kunnallisveroista vuosille 2021–2023

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

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

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

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

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

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

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

Käyttötalous

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

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

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

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

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

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

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

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

Investoinnit

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

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

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

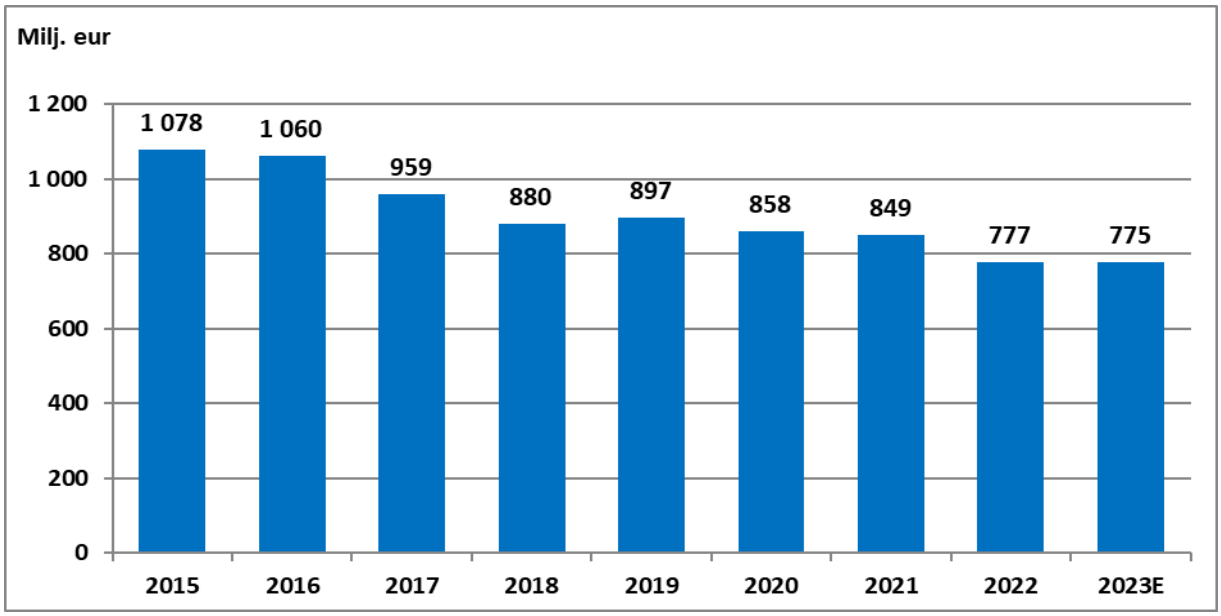
useiden hankealoitusten siirtymisestä myöhempään ajankohtaan mm. henkilöstöresurssipulan sekä rakentamisen markkinatilanteen vuoksi.

Rahoitus

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

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

Kuvio 12: Lainakanta (ilman konsernitilin saldoa)



Rahoitusmarkkinat

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

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

SITOVAT TAVOITTEET

Vantaan kaupungin sitovat tavoitteet

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

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

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

Vantaan kaupungin suurimpien tytäryhtiöiden sitovat tavoitteet

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

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

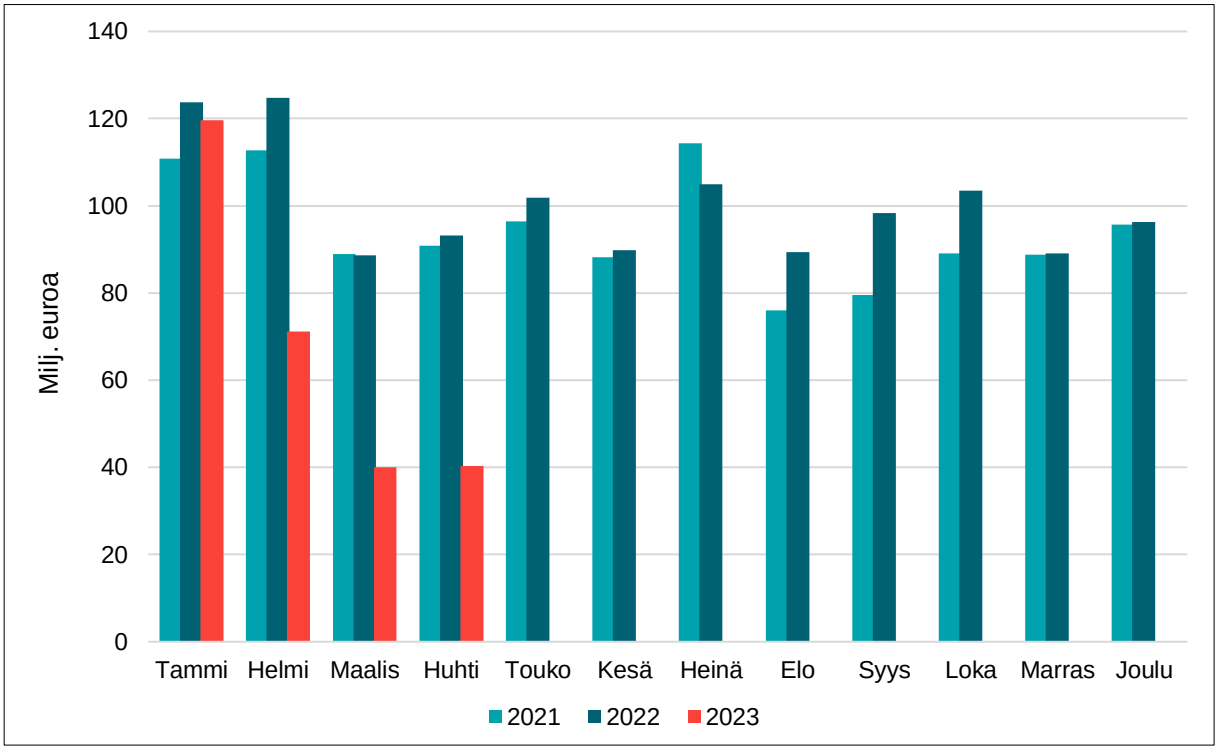
KESKEISET TUNNUSLUVUT

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

VEROTULOT

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

Kuvio 13: Verotulojen kehitys kuukausittain 2021–2023



TULOSLASKELMA

Kaupunki ja rahastot

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

RAHOITUSLASKELMA

Kaupunki ja rahastot

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

10 YLEISHALLINTO

Toimialan talousarvion toteumaennuste

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

Palvelualueittain

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

Valtuustoon nähden sitovat määrärahat taulukossa on rasteroitu.

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

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

Talousarvion toteutuminen 2023

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

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

Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

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

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

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

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

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

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

Kaupunginhallitus on pitänyt alkuvuonna kokouksiaan normaalisti lähitilaisuuksina.

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

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

11 KAUPUNKISTRATEGIA JA JOHTO

Toimialan talousarvion toteumaennuste

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

Palvelualueittain toteuma

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

Valtuustoon nähden sitovat määrärahat taulukossa on rasteroitu.

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

Talousarvion toteutuminen 2023

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

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

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

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

Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

Talouden ja strategian palvelualue

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Henkilöstö- ja konsernipalveluiden palvelualue

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

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

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

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

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

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

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

Kasvupalveluiden palvelualue

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kuntademokratian palvelualue

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

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

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

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

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

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

Viestintä

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

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

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

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

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

Sisäinen tarkastus

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

13 KASVATUS JA OPPIMINEN

Toimialan talousarvion toteumaennuste

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

Palvelualueittain toteuma

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

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

Valtuustoon nähden sitovat määrärahat taulukossa on rasteroitu.

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

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

Talousarvion toteutuminen 2023

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

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

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

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

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

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

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

Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

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

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

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

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

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

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

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

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

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

oppisopimusmahdollisuus alkaa 1.8. Varian ja Step-koulutusjärjestäjän yhteistyövoimin.

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

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

16 KAUPUNKIKULTTUURI JA HYVINVOINTI

Toimialan talousarvion toteumaennuste

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

Palvelualueittain toteuma

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

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

Valtuustoon nähden sitovat määrärahat taulukossa on rasteroitu.

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

Talousarvion toteutuminen 2023

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

Menoissa ylityspainetta tuo yleinen kustannustason nousu.

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

Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

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

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

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

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

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

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

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

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

Palvelualueen oppilaitosten näkyvyyttä parannetaan sekä kehitetään näyttely- ja tapahtumatoimintaa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14 KAUPUNKIYMPÄRISTÖ

Toimialan talousarvion toteumaennuste

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

Palvelualueittain toteuma

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

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

Valtuustoon nähden sitovat määrärahat taulukossa on rasteroitu.

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

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

Talousarvion toteutuminen 2023

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

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

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

Toiminnan kehittäminen ja keskeiset muutokset

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RAHASTOT

Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahasto

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

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

Alkuvuonna 2023 rahastosta ei ole myönnetty uusia lainoja tai avustuksia.

Vahinkorahasto

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

Toteutumistietojen perusteella käyttösuunnitelman arvioidaan toteutuvan.

INVESTOINNIT

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

Rakentaminen

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

Uudisrakentaminen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Korjausrakentaminen

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

päiväkotikorjausten väistötilojen puutteesta. Päiväkotihankkeet ajoitetaan väistötilojen käyttöajan mukaan.

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

Tarkastelujaksolla suurimmista hankkeista valmistuivat

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

Rakennusvaiheessa olivat

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

Suunnitteluvaiheessa olivat

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

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

Tarveselvitys- tai hankesuunnitteluvaiheessa olivat

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

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

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

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

Vuokra- ja osaketilojen muutostyöt

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

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

Aineeton omaisuus

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

Julkinen käyttöomaisuus

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

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

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

Irtain omaisuus

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

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

Kaupunkikulttuurin toimialan irtaimen hankinnat ovat toteutumassa suunnitellusti.

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

Kiinteä omaisuus

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

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

Osakkeet ja osuudet

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

HENKILÖSTÖ

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

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

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

Henkilöstömäärän ja palkkamenojen kehitys

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

Palkkamenot 30.4.2022 tilanteesta ovat Vantaan kaupungin talousohjauksesta.

Henkilöstön saatavuus

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

Henkilöstön kehittäminen

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

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

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

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

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

Työhyvinvoinnin ja työsuojelun arviointia ja tuloksia

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

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

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

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

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

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

VANTAAN KAUPUNGIN SUURIMMAT TYTÄRYHTIÖT

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

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

Vantaa
Vanda

TYTÄRYHTIÖIDEN OSAVUOSIRAPORTTI 1-4/2023

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 6 §

SISÄLLYSLUETTELO

OLENNAISET TAPAHTUMAT VANTAAN KAUPUNKIKONSERNISSA JA KAUPUNGIN OSAKKUUSYHTEISÖISSÄ 1

SUURTEN TYTÄRYHTIÖIDEN TUNNUSLUKUJA 2

VANTAAN ENERGIA OY 3

VAV YHTYMÄ OY 6

VTK KIINTEISTÖT OY 9

VANTAAN TILAPALVELUT VANTTI OY 12

MERCURIA KAUPPAOPPILAITOS OY 15

KIINTEISTÖOSAKEYHTIÖT 18

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

OLENNAISET TAPAHTUMAT VANTAAN KAUPUNKIKONSERNISSA JA KAUPUNGIN OSAKKUUSYHTEISÖISSÄ

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

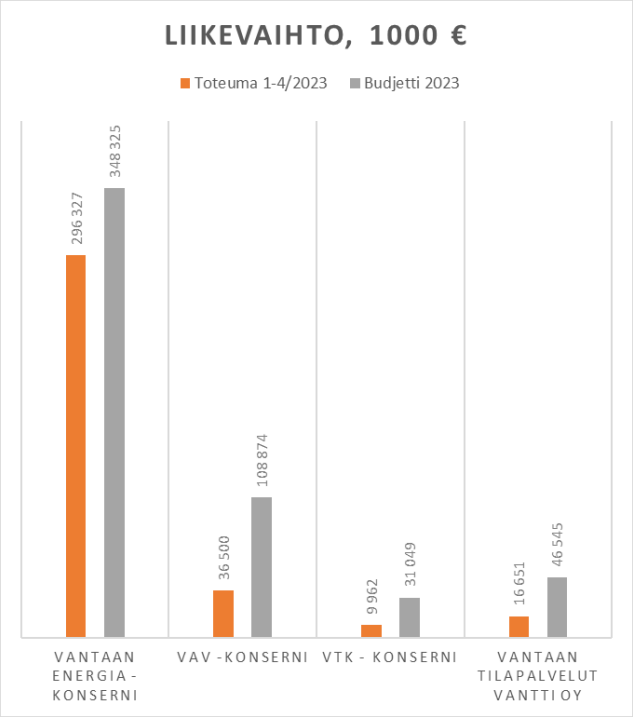
Konsernirakenteen tarkasteluun ja selkeyttämiseen liittyvät toimet sekä kaupungin tuottavuus- ja kasvuohjelman toteuttaminen jatkuivat tilikauden 2022 aikana. Konsernijaosto hyväksyi vuonna 2022 konserniohjauksen ja -valvonnan yksikön laatiman konserniomistusten kokonaisuutta tarkastelevan suunnitelman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

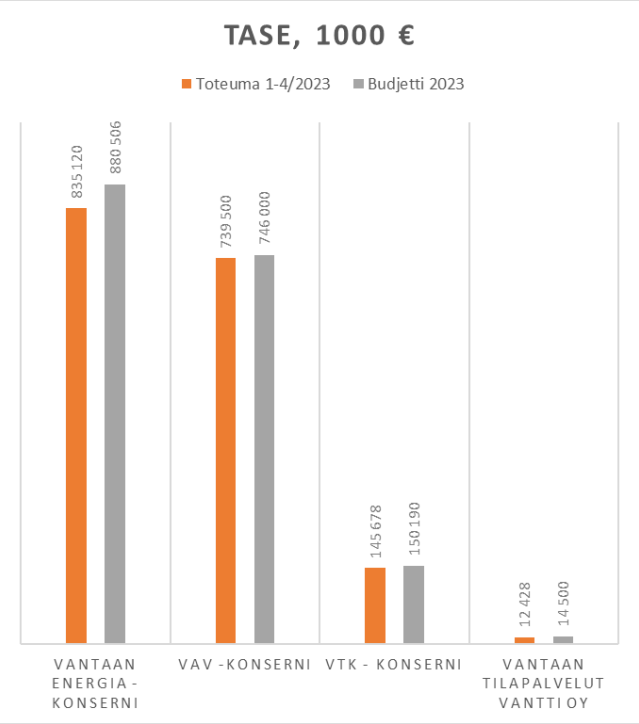
Hyvinvointialueuudistukseen liittyvät konsernijärjestelyt pantiin täytäntöön vuoden alussa 2023, kun kaupunki luopui Puro Tekstiilihuolto Oy:n ja Ab Det finlandssvenska kompetenscentret inom det sociala området:n omistuksistaan myymällä ne Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle. Vantaan kaupungin omistus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

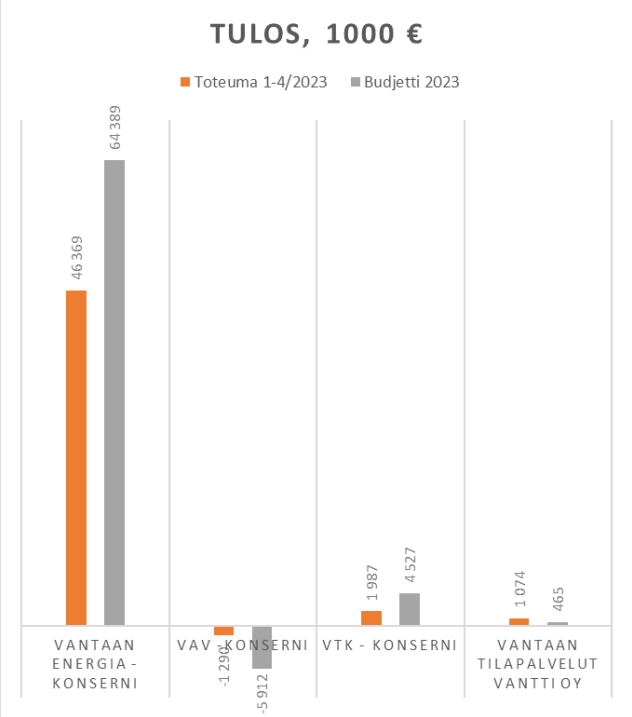
Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:n ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen välinen liiketoimintakauppa astui voimaan vuoden 2023 alussa ateria- ja puhtauspalveluiden osalta. Liiketoimintakaupan myötä sosiaali- ja terveystoimen ateria- ja puhtauspalveluita hoitanut henkilöstö siirtyi liikkeenluovutuksen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

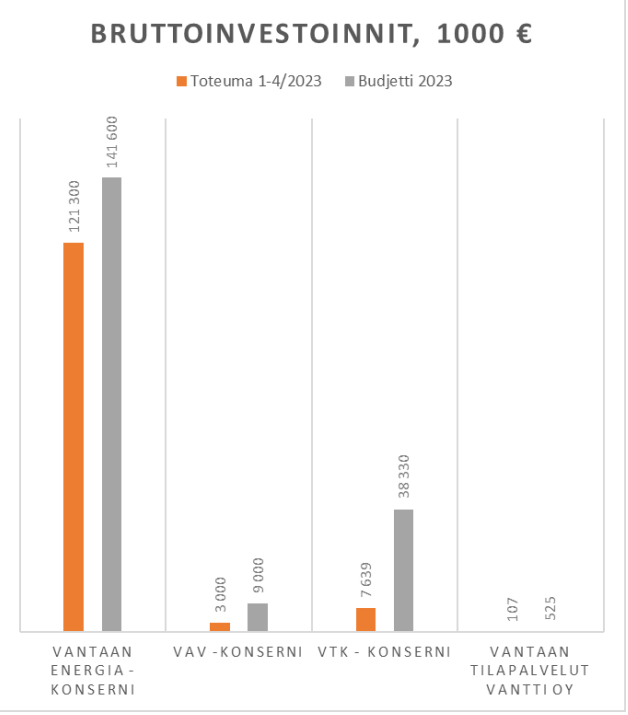
Kiinteistö Oy Pakkalankuja 11:n selvitystila päätetään, koska verohallinto ilmoitti valvovansa yhtiön omistaman tontin tasearvon ja reaaliarvon välisestä erosta johtuen verosaatavaa, mikäli kaupunki purkaa yhtiön selvitystilan kautta. Muut olennaiset tapahtumat konserniyhteisöissä raportoidaan yhteisökohtaisesti.

SUURTEN TYTÄRYHTIÖIDEN TUNNUSLUKUJA









VANTAAN ENERGIA OY

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

Toiminta ja merkittävimmät tapahtumat

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

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

Tuloskehitys ja investoinnit

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

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

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

Tavoitteiden saavuttamiseen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

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

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

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

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

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

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

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

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

VAV YHTYMÄ OY

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

Toiminta ja merkittävimmät tapahtumat

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

Tuloskehitys ja investoinnit

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

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

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

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

Tavoitteiden saavuttamiseen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

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

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

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

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

VTK KIINTEISTÖT OY

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

Toiminta ja merkittävät tapahtumat

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

Tuloskehitys ja investoinnit

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

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

Tavoitteiden toteutumisen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

Yhtiö ennustaa, että yhtiölle asetetut tavoitteet tullaan saavuttamaan. VTK

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

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

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

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

VANTAAN TILAPALVELUT VANTTI OY

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

Toiminta ja merkittävät tapahtumat

Yhtiön toiminta on alkuvuoden osalta edennyt suunnitellulla tavalla.

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

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

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

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

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

Tuloskehitys ja investoinnit

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

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

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

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

Tavoitteiden toteutumiseen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

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

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

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

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

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

MERCURIA KAUPPAOPPILAITOS OY

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

Toiminta ja merkittävät tapahtumat

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

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

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

Tuloskehitys ja investoinnit

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

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

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

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

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

Tavoitteiden toteutumisen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

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

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

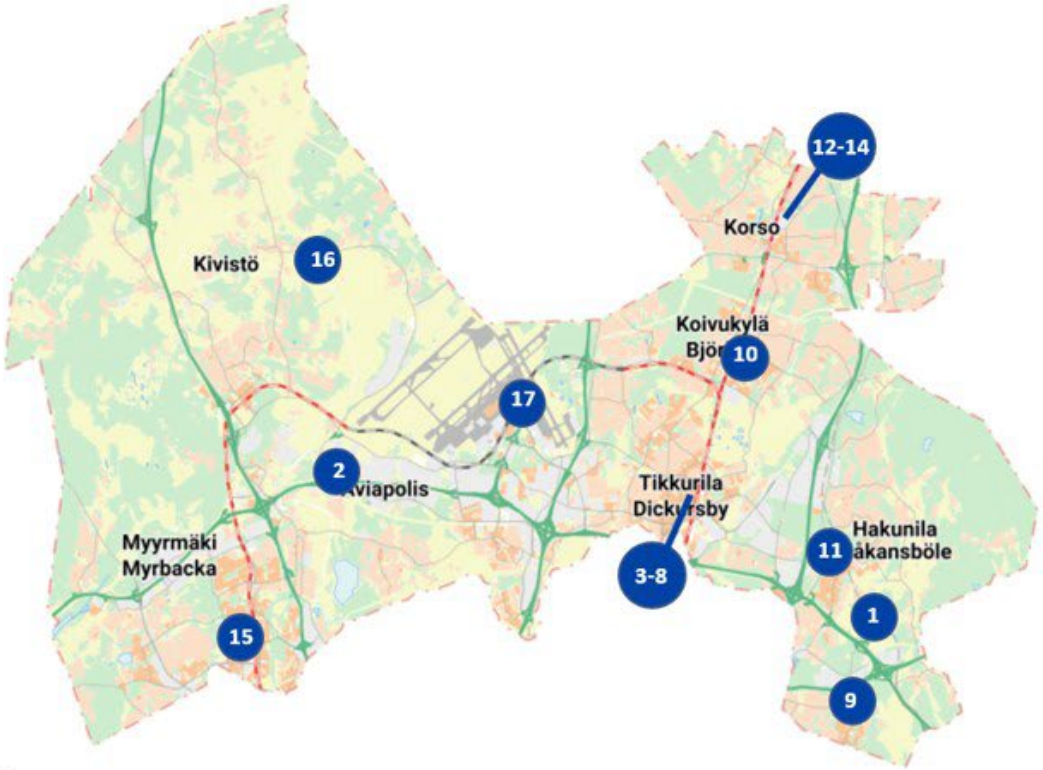
Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Tavoitetaso 2023	Mittarien tilanne 1.1. - 30.4.2023	Tila
Talouteen liittyvät tavoitteet					
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Nettotulos, Euroa Tulokseen vaikuttavat valtionrahoituksen mahdolliset maksuperusteiden muutokset ja maksuaikataulu	928115	300000	98527	Toteutuu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

KIINTEISTÖOSAKEYHTIÖT

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

3. KOy Tiedepuisto
1988

4. KOy Tikkurilan Terveysasema
1979/1982



5. Tikkuparkki Oy
2012

6. Ratakujan Pysäköinti Oy
2013

7. KOy Lehdokkitien virastotalo
1983

8. As Oy Vantaan Sepänpuisto
1990

9. Pallastunturintien Liikekiinteistö Oy 1977

10. Hakopolun Liikekiinteistö Oy 1981

11. KOy Hakucenter
1986

12. KOy Korson Toimistokeskus
1992/1997

13. KOy Vantaan Maakotkantie 10 1989

14. Korson Pienteollisuustalo Oy 1965

15. Ruukkukujan Autopaikat
1987

16. As Oy Vantaan Katriinanrinne
1991

17. KOy Vantaan Helikopteritukikohta
2009

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

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

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

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

Mittarit

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

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

Sähkölatausinfran käyttötarpeen kartoitus: Käyttötarve kartoitettu.

Vantaa
Vanda

7 § HSL-palvelumaksun käyttöön ottaminen

VD/3472/02.09.01.01/2023

RV/ST-V/UV/MT

HSL on päättänyt 20.4.2023, että se ottaa 1.6.2023 alkaen käyttöön palvelumaksun matkakortin lataus- ja asiakaspäivitystapahtumissa, jotka asiakkaalla on mahdollisuus tehdä maksutta HSL-sovelluksessa tai verkkopalvelussa itsepalveluna.

HSL on perustellut palvelumaksua seuraavasti: Palvelumaksun tarkoituksena on vähentää palvelupisteen ruuhkautumista ja ohjata asiakkaita itsepalveluun. Ruuhkien väheneminen parantaa sekä asiakaskokemusta että työntekijäkokemusta palvelupisteasioinnissa.

HSL:n asiakasmäärien hillitsemiseksi kuntien asiointipisteillä on tärkeää, että Vantaan ja Espoon kaupungit etenevät yhtenäisesti ja ottavat käyttöön samat palvelumaksut samaan aikaan HSL:n kanssa. Espoon kaupunki valmistelee Vantaan tavoin vastaavaa palvelumaksua ja samassa aikataulussa kuin HSL.

Jos Vantaan kaupunki tarjoaisi ilmaiseksi palvelun, josta HSL veloittaa, etenkin Vantaa-infon Tikkurilan ja Myyrmäen asiointipisteissä asiakasmäärät hyvin todennäköisesti lisääntyisivät. Helsingistä matkustetaan HSL-lippuostoksille naapurikaupunkeihin maksuttoman palvelun perässä. HSL-myyntipalvelujen jatkaminen maksuttomana johtaisi mahdollisesti siihen, että asiointipisteet tarvitsisivat lisää sekä henkilöstöä että tiloja. Lisäksi maksutonta palvelua HSL:n puolesta tarjoamalla Vantaa-infon asiointipisteet profiloituisivat entistä vahvemmin HSL-myyntipisteiksi kuntalaisneuvonnan sijaan. Jo nyt asiointipisteiden asiakaskäynneistä yli puolet liittyy HSL:n asioihin.

Julkisten palvelujen digitalisoituminen on muuttanut ja muuttaa neuvontapalvelujen tarvetta. Perinteisten kassapalvelujen tarve vähenee mutta tukea verkkoasiointiin kaivataan koko ajan enemmän – sekä kasvokkain että etänä, verkon välityksellä. Jos Vantaa tarjoaisi ilmaiseksi HSL-matkakorttipalvelut, toisin kuin HSL itse, henkilöstön työajasta suurin osa kuluisi edelleen kassapalveluihin, ja mahdollisesti osuus vain kasvaisi. Tämä olisi pois digitukityöltä sekä muusta asiakasohjauksesta ja neuvonnasta, jota annetaan Vantaan kaupungin ja muiden yhteistyökumppaneiden palveluista.

Vantaan ja Espoon kaupunkien asiointipalvelujen yhteinen näkemys on, että selkeyden vuoksi maksujen on hyvä olla yhtenevät kaikilla julkisilla toimijoilla. Kaikki nyt maksullisiksi muuttuvat HSL-palvelut voi hoitaa ilmaiseksi verkon kautta. Vantaa-info tarjoaa tukea HSL-digiasiointiin jatkossakin maksutta. Välttämättä asiakas ei tarvitse omaa älylaitetta tai tietokonettakaan, koska HSL-matkakorttia pystyy lataamaan myös esimerkiksi kaupungin asiakaskoneilla.

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 7

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) Vantaan kaupunki veloittaa HSL:n kassapalveluista seuraavan suuruisen palvelumaksun 1.6.2023 alkaen:
   - Kausilipun lataus: 5 euroa
   - Vuorokausilipun, kertalipun tai arvon lataus: 1 euro
   - Muutos HSL-kortin tietoihin, kuten asiakasryhmään: 8 euroa

- Palvelumaksun enimmäisveloitus: 8 euroa/kerta-asiointi/kortti

b) palvelumaksua ei peritä
- 70 vuotta täyttäneiltä (henkilökohtaisen matkakortin lataus ja/tai päivitys)
- Toimintarajoitteisilta asiakkailta (henkilökohtaisen matkakortin lataus ja/tai päivitys)
- Asiakasryhmän päivittämisestä HSL-kortille sellaisilta asiakkailta, joiden asiakasryhmää tai alennusoikeutta ei ole mahdollista tarkastaa HSL-sovelluksessa (Kelan maksamaa kansan- tai takuueläkettä tai kuntoutustukea saavat, 70 vuotta täyttäneet, liikuntarajoitteiset, opiskelijat, joiden alennusoikeutta ei ole mahdollista tarkastaa Opetushallituksen Oma opintopolku -palvelusta, vaihto-opiskelijat sekä henkilöt, joilla on sovelluksen käytön estävä toimintarajoite)
- Laskutusasiakkailta (esim. Kelan tai hyvinvointialueen maksusitoumusasiakkailta)
- Kaupungin sisäisesti (muistiotositteilla ladattavista HSL-korteista, esim. koulut, päiväkodit)
- Asiakaspalvelussa tai jälleenmyyjällä tapahtuneiden virheiden korjauksesta

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Täytäntöönpano: Kasvupalvelut / kuntalaispalvelut

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Kuntalaispalveluiden päällikkö Ulla Virtanen, p. 050 314 5641
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

8 § Oppimateriaalien hankintakanavan ja oppimateriaalien hankinta Kuntien Tiera Oy:lta

VD/3477/00.01.01.01/2023

RV/TE/MT

Oppimateriaalien hankinta on aikaisemmin toteutettu KL-Kuntahankintojen kautta yhteishankintana. KL-Kuntahankintojen 1.9.2019 yhdistyttyä Hansel Oy:öön tätä mahdollisuutta ei enää ollut. Vantaan kaupunki toteutti oppimateriaalien hankintakanavan ja oppimateriaalien hankinnan kaudelle 23.1.2020 – 22.1.2024 yhteistyössä Kuntien Tiera Oy:n kanssa siten, että Vantaan kaupunki teki hankinnasta oman hankintapäätöksen ja sopimuksen valitun toimittajan kanssa.

Vantaan kaupunginhallitus on kokouksessaan 19.10.2020 § 14 päättänyt DigiOne-yhteistyösopimuksesta ja Kuntien Tiera Oy:n osakkeiden merkitsemisestä, jotta DigiOne voidaan hankkia yhteistyössä muiden kaupunkien kanssa ns. sidosyksikköhankintana. Kaupunginhallitus päätti 19.10.2020 muun ohella hyväksyä DigiOne-yhteistyösopimuksen ja Kuntien Tiera Oy:n osakkeiden merkitsemisestä, mutta samalla kaupunginhallitus päätti, ettei päätöksellä ole tarkoitus muuttaa kaupungin hankintakäytäntöjä. Syntynyttä sidosyksikköasemaa oli tarkoitus käyttää vain DigiOne-hankkeeseen.

Tämän jälkeen kaupunginhallitus on päätöksellään 13.12.2021 § 13 päättänyt oikeuttaa tietohallintojohtajan hankkimaan Kuntien Tiera Oy:ltä palveluja, mikäli katsoo ne Vantaan kaupungin tarpeita ja vaatimuksia vastaavaksi, hyödylliseksi ja hinnaltaan kustannustehokkaaksi.

Vantaan kaupunki on jatkuvasti tehnyt yhteistyötä oppimateriaalien hankintakanavan ja oppimateriaalien toimittajan kanssa yhdessä Kuntien Tieran edustajien kanssa. Nyt hankittaessa uutta toimittajaa hankintakanavalle sekä sitä kautta toimitettaville oppimateriaaleille, on tärkeää, että hankinnassa otetaan DigiOne-hankkeen vaatimukset ja määrittelyt huomioon. Vantaan kaupungin kannalta loogisin ja kustannustehokkain ratkaisu on, että oppimateriaalien hankintakanava ja oppimateriaalit hankitaan ns. sidosyksikköhankintana liittymällä Kuntien Tieran Oy:n jäsenkunnilleen järjestämään kilpailutukseen.

Hankintajohtaja esittää, että oppimateriaalien hankintakanavan ja oppimateriaalien hankinnassa voitaisiin käyttää Kuntien Tiera Oy:tä sidosyksikkönä.

Voimassa olevan hallintosäännön 14 luvun 8 §:n 1. kohdan mukaan hankintajohtajalla on päätösvalta oppimateriaalien hankinnassa ja 14 luvun 20 §:n mukaisesti hankintajohtajalla on hankintatoimivaltaansa kuuluvan hankinnan osalta oikeus päättää yhteishankintayksikön tai muun hankintayksikön järjestämään tarjouskilpailuun tai kilpailuttamaan hankintasopimukseen liittymisestä.

Mikäli kaupunginhallitus päättää hyväksyä Kuntien Tiera Oy:n käyttämisen sidosyksikkönä oppimateriaalien hankintakanavan ja oppimateriaalien hankinnassa, varsinaisista hankinnoista päättää hankintajohtaja toimivaltansa nojalla.

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 8

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä Kuntien Tiera Oy:n käyttäminen sidosyksikkönä oppimateriaalien hankintakanavan ja oppimateriaalien hankinnassa.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Täytäntöönpano: hankintajohtaja

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
hankintajohtaja Tiina Ekholm, 050 3813852
(tiina.ekholm@vantaa.fi)

9 § Viertolan koulun peruskorjauksen ja laajennuksen tarveselvityksen hyväksyminen

VD/107/10.03.02.01/2023

RV/AK/PW/EK/AS/MT

Esitetään hyväksyttäväksi Viertolan koulun peruskorjauksen ja laajennuksen tarveselvitys. Viertolan koulu laajennetaan yhtenäiskouluksi vastaamaan perusopetusikäisten lasten määrän kasvuun Tikkurilan alueella. Lisäksi olemassa olevaan koulurakennukseen tehdään tilamuutoksia ja korjaustöitä, jotta tilat vastaavat paremmin opetussuunnitelman mukaisiin tarpeisiin. Kustannusennuste Viertolan koulun peruskorjaukselle on 15 000 000 euroa (alv 0 %, KL 118) ja laajennukselle 14 100 000 euroa (alv 0 %, KL 118).

Viertolan koulun peruskorjauksen ja laajennuksen tarveselvitys on valmisteltu yhteistyössä kasvatuksen ja oppimisen toimialan sekä kaupunkiympäristön toimialan toimitilajohtamisen kanssa.

Viertolan koulun Liljatien toimipiste laajennetaan yhtenäiskouluksi vastaamaan Tikkurilan alueen perusopetusikäisten lasten määrän kasvuun. Vantaan virallisen väestöennusteen perusteella Tikkurilan suuralueen perusopetusikäisten määrän ennustetaan kasvavan erityisesti Viertolan koulun alueella. Valmistuessaan Viertolan koulun Liljatien ja Jokirannan toimipisteiden oppilaspaikkamäärä nousee 918 oppilaaseen, joista 718 tulee sijoittumaan Liljatien opetuspisteeseen.

Viertolan koulun (Liljatien toimipiste) olemassa olevaan koulurakennukseen tehdään tilamuutoksia vastaamaan opetussuunnitelman mukaisia tarpeita ja keittiön toimintaedellytyksiä palvelukeittiönä parannetaan. Sisäilman laatua ja LVISA-järjestelmien toiminnallista tasoa parannetaan. Laajennukseen toteutetaan perusvarusteltuja oppimisalueita, aineopetustiloja sekä pieni matalakattoinen liikuntasali kompensoimaan puuttuvia ulkoliikuntatiloja. Väliaikainen paviljonkipäiväkoti tontilla puretaan ja koulun piha uudistetaan koulun ja lähialueen asukkaiden käyttöön.

Kaupunginvaltuuston hyväksymässä vuosien 2023–2032 investointiohjelmassa on Viertolan koulun peruskorjaukselle varattu 11 700 000 euroa (alv 0 %, KL109) ja Tikkurilan alueen koulun laajennukselle 10 250 000 euroa (alv 0 %, KL109).

Tarveselvityksestä laskettu kustannusennuste Viertolan koulun peruskorjaukselle on 15 000 000 euroa (alv 0 %, KL 118) ja laajennukselle 14 100 000 euroa (alv 0 %, KL 118).

Kustannusennuste sisältää varauksia maailmantilanteesta johtuen ja kustannustasoon sisältyy epävarmuutta. Tämän vuoksi investointivaraus tullaan tarkistamaan vuoden 2024 investointisuunnitelmassa.

Kasvatuksen ja oppimisen lautakunta on osaltaan hyväksynyt tarveselvityksen 20.3.2023 § 7.

Kaupunkitilalautakunta on osaltaan hyväksynyt tarveselvityksen 10.5.2023 § 12.

Talous- ja strategiajohtaja toteaa, että Viertolan koulun peruskorjaus ja laajennus ovat Vantaan kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelman 2022–2031 mukaisia hankkeita. Kaupunginvaltuuston hyväksymässä taloussuunnitelmassa 2023–2026 Viertolan koulun peruskorjaus ja Tikkurilan alueen koulun laajennus on esitetty valmistuvaksi vuosina 2026–2027. Tarveselvityksen mukainen

kustannusarvio Viertolan koulun peruskorjaukselle on 15 milj. euroa (alv 0 %) ja laajennukselle on 14,1 milj. euroa (alv 0 %). Kiinteistöt ja tilat tarkistaa ja huomioi kustannustason nousun ja hankkeen määrärahatarpeen taloussuunnitelman 2024 valmistelun yhteydessä.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n kohdan 30 mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin ja kaupunkikonsernin yli 3 000 000 euroa (alv 0 %) maksavien toimitilainvestointihankkeiden tarveselvitysten (kustannusennusteineen) ja yhdistettyjen tarveselvitys-hankesuunnitelmien (tavoitehintoineen) hyväksymisestä lukuun ottamatta teknisten perusparannushankkeiden tarveselvityksiä tai yhdistettyjä teknisten perusparannushankkeiden tarveselvitys-hankesuunnitelmia.

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 9

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä Viertolan koulun peruskorjauksen ja laajennuksen 03.03.2023 päivätty tarveselvitys ja hankkeen kustannusennuste peruskorjaukselle 15 000 000 euroa (alv 0 %, KL 118) ja laajennukselle 14 100 000 euroa (alv 0 %, KL 118) hankesuunnittelun pohjaksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Tarveselvitys, Viertolan koulun peruskorjaus ja laajennus, 03.03.2023

Täytäntöönpano: Kiinteistöt ja tilat, toimitilajohtaminen

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
rakennuttaja-arkkitehti Ann-Mari Ståhlberg, puh. 040 070 2483,
palveluverkkoasiantuntija Hannu Haarala, puh. 050 302 9750,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

TARVESELVITYS

VIERTOLAN KOULUN PERUSKORJAUS JA LAAJENNUS

Kuva 1: www.vantaa.fi

Vantaan kaupunki
Kaupunkiympäristö / Kiinteistöt ja tilat /
Toimitilajohtaminen / Hankevalmistelu
03.03.2023 Rakennuttaja-arkkitehti / Ann-Mari Ståhlberg

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 9 §

Sisällysluettelo

1. TARVETIETOKORTTI 4

2. YHTEENVETO 5

3. PERUSTELUT TARPEELLE 6

4. RAKENNUKSEN KUNTO 8

5. TOIMINNALLISET, TILALLISET JA TEKNISET TAVOITTEET SEKÄ MITOITUSPERUSTEET 17

6. TONTTI JA RAKENNUSPAIKKA 47

7. VÄISTÖTILATARVE 51

8. KUSTANNUKSET 51

9. RAHOITUS JA AIKATAULU 53

10. HANKKEEN KÄYTTÖTALOUSVAIKUTUKSET JA TOIMINTAKUSTANNUKSET 54

11. TYÖTURVALLISUUSASIAT 55

12. RISKIT 55

13. TYÖRYHMÄN JÄSENET 57

Liitteet

Liite 1: Sijaintikartta
Liite 2: Asemakaavaote ja määräykset
Liite 3: Laajennuksen tilaohjelma
Liite 4: Kustannusennuste peruskorjaus ja laajennus
Liite 5: Havat-riskikartta

1. TARVETIETOKORTTI

VD/107/10.03.02.01/2023

Kohteen nimi: **Viertolan koulun peruskorjaus ja laajennus**						
Tarpeen kuvaus: **Viertolan koulu laajennetaan yhtenäiskouluksi vastaamaan Tikkurilan alueen perusopetusikäisten lasten määrän kasvuun. Koulun laajennukseen toteutetaan erityisesti yläkouluikäisten aineopetustiloja sekä perusvarusteltuja oppimisalueita. Olemassa olevassa koulussa tehdään tilamuutoksia kasvavan oppilasmäärän ja nykyisen opetussuunnitelman mukaisiin tarpeisiin. Laajennus ja tilamuutokset toteutetaan Viertolan koulun Liljatien opetuspisteeseen. Liljatien opetuspisteen tontilla sijaitseva paviljonkipäiväkoti poistuu.**						
Liittyminen muihin hankkeisiin ja selvityksiin: **Tikkurilan päiväkotiverkkoselvitys 2021**						
Tarpeen perustelut: **Viertolan koulun oppilaspaikkamäärä nousee 918 oppilaaseen, joista 718 tulee sijoittumaan Liljatien opetuspisteeseen ja 200 Jokirannan toimipisteeseen. Lisäksi Jokirannan toimipisteessä säilyy polikliinisen opetuksen oppilaspaikat.**						
Käyttäjätoimiala: **Kasvatuksen ja oppimisen toimiala**						
Kaupunginosa: **Viertola (63)**	Kiinteistötunnus: **092-063-0119-0001**			Tontin pinta-ala: **23 013 m²**		
Osoite ja tontti: **Liljatie 2, 00130 Vantaa 63119**	Kaavatiedot: **Asemakaava 630100** (Vireillä 002458, 062800)			Rakennusoikeus: **6 904 m²** (jäljellä oleva rakennusoikeus väliaikaisen paviljongin purun jälkeen 2 267 m²)		
Tilatarve, suuruus ja kustannukset (ALV 0%)	**brm²**	**htm²**	**hym²**	**Investointikustannus** **€**	**€ / brm²**	**€ / htm²**
~~Uudisrakennus~~	-	-	-	-	-	-
Laajennus / lisärakennus	**2 732**	**2 528**	**1 698**	**14 100 000**	**5 161**	**5 578**
Muutos / peruskorjaus	**5 131**	**4 533**	**3 738**	**15 000 000**	**2 923**	**4 013**
Hankkeen tilapaikkamäärä				**718**		
Investointikustannus tilapaikkaa kohden				**40 529 € / tilapaikka**		
Väistötilan tarve: **Pääasiallinen väistötila Tikkurilan väistötilapaviljonki. Osa oppilaista Lummetien väistötilaan (varmistus tarvitaan).**						
Määrärahavaraus investointiohjelmassa: **Peruskorjaus 11,70 M€ (alv 0%, KL 109). Laajennus 10,25 M€ (alv 0%, KL 109).**						
Hankkeen toteutusaikataulu: **Laajennus ja peruskorjaus 01/2026-06/2027**.						
Ylläpitokustannukset: **Peruskorjaus 262 733 € / v. Laajennus 146 407 € / v.**						
Toimintakustannukset käyttäjätoimialalle: **836.000 € / vuosi**						
Ensikertainen kalustaminen ja varustaminen: **400.000 €**						
Vuokra-arvio käyttäjätoimialalle (hankkeen aiheuttama lisäys, alv 0%):						
Tuleva vuokra				**34,91** € / htm² / kk		
Vuokravaikutus	**88 182** € / kk			**1 058 184** € / v		
Vuokravaikutus / tilapaikka				**123** € / kk		
Laatija(t): **Hannu Haarala, Petri Kokkonen, Ann-Mari Ståhlberg**				Päivämäärä: **03.03.2023**		

2. YHTEENVETO

Viertolan koulu toimii kahdessa toimipisteessä Liljatiellä ja Jokirannassa. Tämä tarveselvitys käsittää Liljatien yksikön peruskorjaustyön ja laajennuksen osoitteessa Liljatie 2, 01300 Vantaa.

Viertolan koulun Liljatien yksikkö on yksikerroksinen koulurakennus, joka on valmistunut vuonna 1991. Tontilla on lisäksi vuonna 2001 valmistunut yksikerroksinen väliaikainen päiväkotipaviljonki.

Viertolan koulu laajennetaan yhtenäiskouluksi vastaamaan Tikkurilan alueen perusopetusikäisten lasten määrän kasvuun. Valmistuessaan Viertolan koulun Liljatien yksikön oppilaspaikkamäärä nousee 718 oppilaaseen. Väliaikainen paviljonkirakennus puretaan.

Laajennukseen toteutetaan perusvarusteltuja oppimisalueita, aineopetustiloja sekä pieni matalakattoinen liikuntasali kompensoimaan puuttuvia ulkoliikuntatiloja.

Olemassa olevassa koulussa tehdään tilamuutoksia vastaamaan kasvavan oppilasmäärän ja nykyisen opetussuunnitelman mukaisia tarpeita. Keittiön toimintaedellytyksiä palvelukeittiönä parannetaan tiloja laajentamalla ja uudelleen järjestämällä, sekä toteuttamalla automaattinen astianpalautuslinjasto ja uudet jakelulinjastot. Tarvesuunnitelmassa ei esitetä toimenpiteitä oppilashuollon (VAKEHYVA) tiloihin.

Olevaan koulurakennukseen tehdään sisäilman laatua parantavia korjaustoimenpiteitä kuten rakenteiden liittymien tiivistystöitä sekä paikallisten kosteus- ja mikrobivaurioiden korjaustöitä. LVISA-järjestelmien kuntotasoa ja toiminnallista tasoa parannetaan ja tehostetaan energiatehokkuus huomioiden. Sähköjärjestelmiä uusitaan muutosalueilla tarvittaessa. Rakennukseen asennetaan aurinkosähköjärjestelmä ja LED-valaistus, ja rakennusautomaatiojärjestelmä uusitaan.

Koulun piha uudistetaan koulun ja lähialueen asukkaiden käyttöön, ja pihan huolto- ja saattoliikenteen toimivuutta ja turvallisuutta parannetaan.

3. PERUSTELUT TARPEELLE

3.1 Palvelustrategiset linjaukset / liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan

Viertolan koulu on alakoulu (1.-6. luokat) ja se kuuluu Vantaan kaupunkitasoiseen palveluverkkosuunnitelmaan 2022–2031. Viertolan koulu toimii lähikouluna pääasiassa Viertolan, Tikkurilan ja Koivuhaan kaupunginosien alakouluikäisille lapsille. Koulu on oleellinen osa Tikkurilan suuralueen peruskouluverkkoa ja sitä tullaan tarvitsemaan myös jatkossa.

Koulussa järjestettävää polikliinistä opetusta ei järjestetä muualla Vantaalla, ja koulun ruotsinkielinen opetus (kielikylpy) on tärkeä osa kaupunkitasoista palvelutarjontaa. Lisäksi koulussa on erityisen tuen ryhmiä (vammaisopetus). Viertolan koulun laajentuessa yhtenäiskouluksi erikoisopetuksen ja erityisopetuksen kirjoa ja ryhmien määrää maltillistetaan. Viertolan koulun erityisen tuen ryhmät (vammaisopetus) tullaan siirtämään toisaalle perusopetuksen palveluverkossa.

Liljatien toimipisteen tontilla sijaitseva paviljonki (päiväkoti Kukkopilli) tullaan purkamaan ja varhaiskasvatuksen paikat tullaan korvaamaan toisaalla. Tavoitteena on kestävä ja toimiva palveluverkko, missä huonokuntoiset, toiminnallisesti huonot, pienet ja epätaloudelliset, usein vuokratilat korvataan uusilla, keskeisille paikoille rakennettavilla päiväkodeilla. Päiväkotipaviljonki otetaan välittömästi ja väliaikaisesti koulun käyttöön. Paviljonki puretaan laajennuksen ja peruskorjauksen valmistumiseen mennessä.

3.2 Väestöennuste / suhde kokonaistarpeeseen

Vantaan virallisen väestöennusteen mukaan Tikkurilan suuralueen väestömäärä kasvaa ennusteajanjakson 2022–2032 ajan. Virallisen väestöennusteen perusteella Tikkurilan suuralueen perusopetusikäisten määrän ennustetaan kasvavan noin 330 henkilöllä ennusteajanjakson aikana. Perusopetusikäisten määrän kasvusta noin 70% kohdistuu Viertolan koulun oppilaaksiottoalueelle, ja kasvu koostuu lähes ainoastaan alakouluikäisten määrän kasvusta.

Tikkurilan suuralueen perusopetusikäisten virallinen väestöennuste 2022												
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
4 Tikkurila	6-11-vuotiaat	2865	2884	2865	2869	2865	2834	2874	2930	3006	3082	3169
4 Tikkurila	12-14-vuotiaat	1371	1422	1470	1437	1451	1450	1471	1473	1448	1424	1398
Yhteensä		4236	4306	4335	4306	4316	4284	4345	4403	4454	4506	4567
Muutos verrattuna vuoteen 2022			70	99	70	80	48	109	167	218	270	331

Ilolan kaupunginosa, joka sijaitsee Koivukylän suuralueella, kuuluu Tikkurilan oppilaaksiottoalueeseen. Ilolan kaupunginosan perusopetusikäisten määrän ennustetaan laskevan vuoteen 2032 mennessä noin 190 lapsella, joista 34:n ennustetaan olevan yläkouluikäisiä.

Uuden kapasiteettitarkastelun mukaiset koulukohtaiset oppilaspaikkamäärät ovat astuneet voimaan elokuussa 2022. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan pitkän aikavälin tavoitteena on saavuttaa koulujen oppilasmäärät vastaamaan uusia oppilaspaikkamääriä. Tavoitetta pyritään lähestymään asteittain erityisesti kouluhankkeiden yhteydessä. Yksittäisen koulun oppilaspaikkamäärä voi ylittyä joustavan toiminnan järjestämisen avulla, mutta tavoitteena on kolmen prosentin alueellinen joustovara oppilaspaikkamäärässä suhteessa alueen oppilasmäärään. Uuden tilamitoituksen periaatteita on esitelty kasvatuksen ja oppimisen lautakunnassa 23.1.2023.

Tikkurilan oppilaaksiottoalueella toteutetaan lukuvuodeksi 2023-2024 vuosiluokkamuutokset Ilolan ja Simonkylän kouluissa. Vuosiluokkamuutosten myötä Ilolan oppilasmäärä tulee kasvamaan ja Simonkylän koulun oppilasmäärä tulee laskemaan noin sadan oppilaan verran. Ilolan koulusta tulee muutoksen myötä 1.-5. vuosiluokkien koulu ja Simonkylästä 6.-9. luokkien koulu. Vuosiluokkamuutoksen mahdollistaa Ilolan kaupunginosan perusopetusikäisten määrän lasku, jolloin Ilolan koululle voidaan osoittaa yhden vuosiluokan verran enemmän oppilaita. Tavoitteena vuosiluokkamuutoksessa on laskea Simonkylän koulun oppilasmäärää lähemmäs koulun oppilaspaikkamäärää. Simonkylän koulun oppilasmäärä on ylittänyt uuden kapasiteettitarkastelu 2022:n mukaisen oppilaspaikkamäärän 172 oppilaalla (virallinen oppilasmäärätilasto 20.9.2022). Lisäksi Simonkylän koululla on ollut käytössä 42 paikkainen “Puhdas tila” -paviljonki, joka on tarkoitettu sisäilmaoireisille oppilaille ja opettajille Vantaalla.

Tikkurilan alueen ylä- ja yhtenäiskoulujen yhteenlaskettu oppilasmäärä ylittää koulujen yhteenlasketun oppilaspaikkamäärän edellä mainitun vuosiluokkamuutosten jälkeenkin (uusi tilamitoitus). Viertolan koulu on valikoitunut laajennettavaksi yhtenäiskouluksi sen keskeisen sijaintinsa vuoksi. Tikkurilan keskustan kaavarungossa varaudutaan yhteensä 10.000:een uuteen asukkaaseen vuoteen 2040 mennessä.

Pidemmän aikavälin tavoitteena on laajentaa nykyisestä Peltolan yläkoulusta yhtenäiskoulu, jolloin Peltolan yläkoulupaikkamäärä tulee laskemaan. Viertolan koulun laajentaminen yhtenäiskouluksi mahdollistaa Peltolan koulun laajennuksen yhtenäiskouluksi.

3.3 Esiselvitykset / vaihtoehtoiset tilanhankintatavat / muiden palvelutarpeiden yhdistäminen (toimitilaverkkoselitykset)

Tikkurilan päiväkotiverkkoselvityksen 2021 mukaan Kukkopillin päiväkoti poistuu. Korvaava päiväkoti Tikkurilan päiväkoti II (2026).

3.4 Kuntoarvio, sisäilma-, kosteus-, haitta-aineselvitykset

- Sisäilma- ja rakennetekninen kuntotutkimus, 17.5.2021, Sitowise
- Asbesti ja haitta-ainetutkimus, 14.2.2017, Sweco
- Salaojien kuvaus, 25.11.2022, Suomen Viemärihuolto Oy

Yli 5 vuotta vanhemmat tutkimukset ja selvitykset:

- Viertolan koulun kattorakenteiden vuotoselvitys, 12.04.2012, Aaro Korhonen
- Rakennustekninen kosteusvauriokuntoarvio, 2.10.2012, THL
- Salaojien ja sadevesiviemäreiden sekä jätevesipurkulinjan sisäpuolinen tv-kuvaus, 19.05.2009, Tekmanni Service Oy
- A Oireilutilojen mikrobitutkimus, 9.12.2008, Novorite Oy
- B Oireilutilojen mikrobitutkimus, 9.12.2008, Novorite Oy
- Kosteusmittaus ja mikrobitutkimus, terveyshaittaepäilyselvitys 10 ja 12.5.2005. Koulun D-osan luokat 1.001, 1.003, 1.011 ja 1.013, 18.5.2005, Novorite Oy
- Ilmavuototutkimus, 08.06.2005, Aaro Korhonen Oy
- Vesikattotutkimukset, kuntotutkimusseloste, 17.5.2005, Insinööritoimisto Raksystems Oy

3.5 Aiemmat päätökset ja selvitykset

Viertolan koulun pedagoginen suunnitelma 2023.

4. RAKENNUKSEN KUNTO

Rakennus on valmistunut vuonna 1991. Rakennus on jaettu rakennusaikaisissa rakennesuunnitelmissa neljään osaan; A-D-osiin. Rakennuksessa on väestönsuoja, jonka koko on 107 m2. Rakennus on yksikerroksinen ja betonielementtirunkoinen.

Rakennuksen kantavat pystyrakenteet ovat ulkoseinillä olevien kantavien seinäelementtien betoninen sisäkuori ja rakennuksen sisällä betonipilarit ja -palkit sekä betoniset väliseinät. Yläpohjan kantava vaakarakenne on ontelolaatat. Katon hyötykuormakapasiteetti on 180 kg/m2. Kantavat rakenteet ovat kunnossa.

Piha

Pihan perusparannus on tehty vuonna 2011 johon on mm. kuulunut vanhojen suunnitelmien mukaan tontin pinnantasauksen uusiminen, sadevesikaivojen lisääminen ja hule- ja salaojaputkilinjojen korjaaminen sekä kasvillisuuden poistaminen rakennuksen ympäriltä. Peruskorjauksen työselostuksen mukaan alueen pohjamaaluokka on G (pehmeä savi).

Vuonna 2021 tehdyn kuntotutkimuksen mukaan rakennuksen vierustoilla on painumia etenkin itäisellä ja pohjoisella vierustalla. Vierustojen maan pintojen kallistuksissa on puutteita rakennuksen itäisellä, pohjoisella ja läntisellä julkisivulla; kallistusta ei ole tai kallistus on rakennukseen päin.

Rakennuksen betoniset portaat ovat visuaalisesti tarkasteltuina altistuneet kosteudelle.

Perustukset

Rakennus on perustettu teräsbetonipaaluin. Perustukset ovat teräsbetonisia paaluanturoita. Väestönsuojan kohdalla on kantava teräsbetoninen paalulaatta. Perustukset ovat kunnossa.

Salaojitus

Rakennus on salaojitettu. Salaojat kulkevat ainakin osin rakennuksen sisäpuolella.

Salaojitukselle on tehty vanhojen suunnitelmien mukaan korjauksia vuonna 2009. Ryömintätilassa olevia salaojakaivon kansia on korotettu maanpinnan tasoon (SOK4, SOK7, SOK12, SOK14, SOK36, SOK40, SOK41). Ryömintätilaan on tehty kulkuaukkoja 4 kpl. Lisäksi suunnitelmien mukaan on uusittu salaojaväli SOK1-Pumppukaivo ja korjattu salaojassa oleva painuma välillä SOK1-SOK3 ja SOK1-SOK4.

Vuonna 2022 tehdyn salaojaraportin mukaan salaojat ovat hyvässä kunnossa. Kuvauksissa ei havaittu toiminnallisia tai rakenteellisia vikoja. Osa salaojakaivoista sijaitsee raportin mukaan maan alla.

Ryömintätila

Rakennuksessa on ryömintätilallinen alapohja koko rakennuksen alueella. Ryömintätilan korkeus on n. 1,0 – 1,5 m ja pinta-ala 4300 m2. Koko ryömintätila on yhtenäistä tilaa. Ryömintätilaan on kulku kuuden, tuulikaapeissa sijaitsevan lattialuukun kautta. Ryömintätila on koneellisesti tuuletettu kahdeksan koneellisen kanavapuhaltimen avulla. Korvausilma otetaan sokkelin läpi asennettujen tuuletusputkien kautta. Vuonna 2012 tehdyn alustatilan kuntotutkimuksen mukaan alustatilan ilmanvaihto on riittävä, vaikka maapohjan kosteudentuotto on korkea. Alapohjassa havaittiin tiivistämättömiä läpivientejä.

Vuoden 2021 kuntotutkimuksessa havaittiin edelleen tiivistämättömiä putkiläpivientejä alapohjassa. Vuoden 2012 kuntotutkimuksessa olleita toimenpidesuosituksia maanpinnan tasoituksesta ja kunnostamisesta ryömintätilassa ei ole tehty. Pintamaana on koko alustatilan alueella pesemätöntä sepeliä ja hienoa hiekkaa. Maan pinnalla havaittiin v. 2021 tutkimuksissa mikrobikasvustoa ja vaaleaa härmettä. Suodatinkangasta ei havaittu. Alustatilan maa on paikoin painunut ja osa palkkien alapinnoista näkyvissä.

Ryömintätilan ja sisäilman välistä painesuhdetta tarkasteltiin v. 2021 kuntotutkimuksessa yhdestä mittapisteestä kahden viikon ajan. Mittausten mukaan luokkatila oli alipaineinen (-2…-10 Pa) ryömintätilaan nähden koulun käyttöaikoina (klo 8-15 välillä). Muina aikoina luokkatila oli ylipaineinen (+2…+7 Pa) ryömintätilaan nähden.

Ryömintätilassa todettiin v. 2021 tutkimuksissa epätiiviitä läpivientejä ja paine-eroseurannan perusteella rakennuksen sisätilat ovat osan aikaa päivästä alipaineiset ryömintätilaan nähden. Painesuhteiden ja läpivientien epätiiviyden takia on mahdollista, että ryömintätilasta tapahtuu ainakin paikoittain ilmavuotoa huonetiloihin.

Alapohja

Alapohjan rakenteet:

Ryömintätilallinen kantava alapohja yleensä:

- Pintalaatta 80 mm
- sitkeä paperi

- lämmöneriste, solupolystyreenilevy 100 + 50 mm
- Kuiva tasaushiekka
- Ontelolaatta h=400 / 265 mm
- Tuuletettu alustatila
- Murske 50 mm
- Täyttösora 100 mm
- Suodatinkangas
- Perusmaa

Liikuntasalin alapohja:

- Parketti 10 mm
- Vaneri 24 mm
- mineraalivilla 50 mm
- ilmatila +koolaukset 175 mm
- Kantava rakenne, ontelolaatta h=265 mm
- Lämmöneristys, solupolystyreeni 170 mm
- Tuuletettu alustatila
- Murske 50 mm
- Täyttösora 100 mm
- Suodatinkangas
- Perusmaa

Väestönsuojan alapohja:

- Pintamateriaali
- Tasausbetoni 50 mm
- Kantava teräsbetonilaatta 350 mm
- Lämmöneristys, solupolystyreenilevy 170 mm
- Tuuletettu alustila
- Murske 50 mm
- Täyttösora 100 mm
- Suodatinkangas
- Perusmaa

Alapohjan kantava rakenne on ontelolaatta. Liikuntasalin pintarakenne on ontelolaatan päälle puukoolattu parkettilattia. Muissa tiloissa lattiapäällysteenä on pääosin muovimatto, osassa tiloja lattiapäällysteenä on vinyylilaatta tai kumimatto. Märkätiloissa lattiapäällysteenä on kaakeli.

Luokkahuoneisiin on suoritettu tiivistyskorjauksia. Tiivistyskorjauksia on tehty alapohjan ja ulkoseinän liittymiin, ikkunakarmien ja ulkoseinien liittymiin sekä ontelolaattojen saumojen liitoksiin. Tiivistyskorjausten yhteydessä alapohjan pintamateriaali linoleumi on vaihdettu vinyylilaattaan.

Liikuntasalissa alapohjan ontelolaatan päällä on puukoolaukset ja vanerilevytys. Eristeenä on mineraalivilla. Lattiarakenne tuulettuu lattialistojen takaa liikuntasalin sisäilmaan. Liikuntasalin alapohjarakenne on alkuperäisessä kunnossaan.

Liikuntasalin lattian mineraalivillaeristeet ovat ontelolaattaa vasten. Koolausten välisessä eristetilassa on runsaasti pölyä. Eristeessä ei ole tummentumia ja eristeet ovat kuivia. Ontelolaattaa vasten olevan vaakalaudoituksen alla ei ole erotuskaistaa. Vaakalaudoitus on painekyllästettyä puuta. Puurakenteet ovat kuivia ja kunnossa. Ulkoseinän ja ontelolaatan liitoksessa on rako.

Pukuhuonetiloissa vesipisteiden viemäriputkissa on tiiveyspuutteita. Vesipisteiden poistoputket heiluvat ja viemäriliitoset ovat epätiiviitä. Käytävien lavuaarien kiinnitykset ovat puutteellisia.

Opetustilan 1.076 lattiassa on epätiivis tekniikkaluukku, joka suositellaan tiivistettäväksi. Huoltoluukusta on mahdollista levitä epäpuhtauksia huonetilaan.

Kosteuskartoituksessa havaittiin koholla olevia pintakosteusarvoja tiloissa 1018, 1019, 1023, 1024, 1025, 1026, 1027, 1028, 1055, 1057, 1022, 1125, 1130, 1132, 1135, 1143, 1145, 1146 ja 1153.

Viiltokosteusmittauksissa kosteutta mitattiin rakenteen kosteutta lattiapäällysteen alta. Kohonneita kosteuksia mitattiin tiloissa 1023 (aula), 1145 (varasto), 1055 (taukohuone) ja 1122 (wc). Kaikkien kohonneiden kosteuspitoisuuksien mittauspisteiden yhteydessä muovimaton alta oli aistittavissa poikkeavaa kemikaalimaista hajua.

Tilojen 1143 (siivouskeskus) ja 1153 (wc) vesipisteiden yhteydessä muovimatto oli irti alustastaan noin neliön alalta.

Tilan 1055 (taukotila) eristetilan kosteusarvot ovat lievästi koholla.

Merkkiainekokeissa alapohjaan liikuntasalissa ja tilassa 1092 (opettajien huone) ei havaittu vuotoja.

Vuonna 2021 tehdyssä kuntotutkimuksessa on todettu paikallisesti kohonneita pintamittausarvoja ja kohonneita kosteuspitoisuuksia lattiapäällysteiden alla. Kohdat, joissa tutkimuksessa todettiin kohonneita pintamittausarvoja ja kosteutta viiltomittauksissa olivat pukuhuonetiloja, märkätiloja tai niiden läheisyydessä olevia tiloja. Samoilta kohdilta tehdyissä alapohjan eristetilojen kosteusmittauksissa ei

todettu kuntotutkimuksessa kohonneita kosteuspitoisuuksia kuin astioidenpesulinjaston vieressä olevan tilan eristeissä.

Ryömintätilasta ei todettu ilmavuotoja kuntotutkimuksen merkkiainekokeissa. Ulkoseinän ja alapohjan välinen liitos on epätiivis ja rakenteesta tulee ilmavuotoa sisäilmaan.

Liikuntasalin alapohjan mineraalivillaeristeistä voi ilmavuotojen mukana kulkeutua kuituja huoneilmaan. Puulattian alla on runsaasti pölyä. On todennäköistä, että alapohjarakenteesta kulkeutuu ilmavuotojen mukana epäpuhtauksia huoneilmaan. Alapohjan ontelolaattaa vasten on kestopuulaudoitus, jonka käyttö sisätiloissa on kielletty. Vaikka liikuntasalin alapohjarakenteessa ei kuntotutkimuksessa todettu kosteus- ja mikrobivaurioita, on rakenteessa useita sisäilman laatuun vaikuttavia tekijöitä, jotka ovat suositeltavaa poistaa rakenteesta

Väliseinät

Rakennuksen ei kantavat väliseinät ovat pääosin muurattuja väliseiniä (b=130 mm).

Muuratuissa väliseinissä on paikoin havaittavissa halkeamia.

Kantavat väliseinät ovat teräsbetoniseiniä.

Ulkoseinät

Rakennuksen ulkoseinät ovat betonisandwichelementtirakenteisia, joiden ulkoverhousmateriaali on tiililaatta. Kuntotutkimuksen (v.2021) mukaan luokkatiloihin on tehty tiivistyskorjauksia. Tiivistyskorjattuja rakenteita ovat olleet alapohjan ja ulkoseinän liitokset, ikkunakarmien ja ulkoseinän liitokset sekä ontelolaattojen saumojen liitokset.

Ulkoseinä yleensä:

- Tiililaatta 35 mm
- Teräsbetoni 55 mm
- Lämmöneriste, mineraalivilla 140 mm
- Teräsbetoni (sisäkuori)
- k-arvo 0.27 W/m^{2}K

Ilmanvaihtokonehuoneen ulkoseinä:

- Tuulensuojakipsilevy 9 mm
- Koolaus 50x50 k600 ja lämmöneriste 50 mm
- Runko Z-50/100/50x3 k600 sinkitty ja lämmöneriste, min.villa 100 mm
- Höyrynsulku, polyeteenikalvo 0,20 mm

- Kova kipsilevy 13 mm

Ulkoseinä VSS:n kohdalla:

- Tiililaatta 35 mm
- Teräsbetoni 85 mm
- Ilmaväli 50 mm
- Lämmöneriste, mineraalivilla 150 mm
- Teräsbetoni 380 mm
- k-arvo 0.27 W/m^{2}K

Sokkeli yleensä:

- Betonipintainen ulkokuori 75 mm
- Lämmöneriste, solupolystyreeni R 120 mm
- Teräsbetoni (sisäkuori)

Julkisivussa ei ole ilmarakoa eikä eristettä ole uritettu.

Vanhojen suunnitelmien mukaan julkisivun saumat on kunnostettu vuonna 2008. Suunnitelmien mukaan osa elementtisaumoista on levennetty.

Kuntotutkimuksessa (v.2021) liikuntasalin ulkoseinästä otetuissa kahdessa lämmöneristekerroksen materiaalinäytteistä toisessa oli viitteitä mikrobivaurioista. Merkkiainekokeissa todettiin liikuntasalissa ilmavuotoa ulkoseinän ja alapohjan liitoksen raosta. Ilmavuotoa todettiin myös liikuntasalin ikkunakarmien ja ulkoseinän liittymistä.

Liikuntasalin ulkoseinien lämmöneristeissä on mahdollisesti paikallisia mikrobi- ja kosteusvaurioita. Epätiiviiden liittymien kautta on mahdollista ulkoseinien epäpuhtauksien kulkeutuminen sisäilmaan.

Räystäskourut ohjaavat paikoin katon hulevesiä rakennuksen julkisivuille kohdissa, joissa räystäskouru päättyy kohtisuorassa julkisivuun.

Osassa julkisivuelementtejä on havaittavissa käyristymistä, joka ilmenee elementtisaumojen kohdalla viereisten elementtien ulkopintojen pykällyksenä.

Julkisivusaumausten tekninen käyttöikä on 15-20 vuotta.

Rakennuksen julkisivusaumausten ikä on tällä hetkellä (2023) 15 vuotta.

Ikkunat

Ulkonevien ikkunoiden ulkopuitteet ovat puisia ja niissä on paikoin alkavaa lahovaurioitumista. Osassa ikkunoita ulkopuitteet ovat epätiiviitä.

Pohjoisjulkisivulla keittiön ikkunanreunan peitelevynä käytetty puukuitulevy on kosteusvaurioitunut.

Vuonna 2021 tehdyssä kuntotutkimuksessa tehtiin kahteen ikkunaerkkeriin rakenneavaus. Ikkunoiden sivupellitykset on kitattu julkisivuelementtiin. Pellitysten alla karmirakenteita ympäröi mineraalivillaeristys. Ulkoseinäelementin ja ikkunan välissä on mineraalivillalevy. Mineraalivillat ovat tummentuneet, koska ne ovat yhteydessä ulkoilmaan. Sivukarmit olivat kummassakin rakenneavauksessa alaosiltaan märkiä ja vesipellin alla olevat puulistat lahoja. Ikkunakarmien yläosat ovat kunnossa.

Rakennuksen räystäättömyyden seurauksena ulkovaippaan kohdistuu merkittävää kosteusrasitusta viistosateella. Säärasitus on osittain rapauttanut tiilien saumalaasteja. Kuntotutkimuksen rakenneavausten perusteella ikkunaerkkereiden alakarmeihin ja sivukarmien alaosiin kohdistuu ylimääräistä kosteusrasitusta. Alakarmien rakenteet ovat kosteus- ja lahovaurioituneita. Sivukarmien alaosat ovat kosteita ja lahovaurion kehittyminen on tulevaisuudessa mahdollista. Ikkunapuitteiden tiiviydessä ja kunnossa on puutteita ja ikkunarakenteet on suositeltavaa kunnostaa.

Yläpohja ja vesikatto

Yläpohjaan ja vesikattoon liittyviä puutteita on käsitelty v. 2012 ja v. 2005 kuntoraporteissa. Todetuissa puutteissa korostuu vesikaton liittymien ja saumojen vuodot sekä aluskatteen kosteusvauriot ja aluskatteen puutteellinen kiinnitys.

Vesikatolle on tehty vesikatteen uusiminen vuonna 2013. Alkuperäisen konesaumatun peltikaton päälle on asennettu 30 mm laakerointikerros ja vedeneristyskermit. Myös jo alun perin bitumikermikatteiset osat vesikattoa on uusittu kuten konesaumattu peltikatto. Katolle on asennettu harjakohtiin alipainetuulettimia katteen vaihdon yhteydessä.

Yläpohjarakenne yleensä:

- Vesikate, kumibitumikermi VE80 (uusi rakenne v.2013)
- Laakerointikerros 30 mm (uusi rakenne v.2013)
- Peltikate (alkuperäinen vesikate)
- Ruodelaudoitus 25x100 k140
- Rimoitus 19x50
- Aluskate
- Tuuletettu ilmatila +tehdasvalmisteiset naulalevykattotuolit
- Lämmöneriste, puhallusvilla 280 mm
- Kantava rakenne, ontelolaatat

- k-arvo 0.20 W/m^{2}K

Liikuntasalin yläpohjarakenne:

- Vesikate, kumibitumikermi VE80 (uusi rakenne v.2013)
- Laakerointikerros 30 mm (uusi rakenne v.2013)
- Peltikate (alkuperäinen vesikate)
- Raakaponttilauta 23x95
- Tuuletettu ilmatila +tehdasvalmisteiset naulalevykattotuolit
- Lämmöneriste, puhallusvilla 280 mm
- Höyrynsulku, polyeteenimatto 5 mm
- Kantava rakenne, profiiliteräsohutlevy 120 mm
- k-arvo 0.20 W/m^{2}K

Ruokalan yläpohjarakenne:

- Vesikate, kumibitumikermi VE80 (uusi rakenne v.2013)
- Laakerointikerros 30 mm (uusi rakenne v.2013)
- Peltikate (alkuperäinen vesikate)
- Ruodelaudoitus 25x100 k140
- Rimoitus 19x50
- Aluskate
- Tuuletettu ilmatila +tehdasvalmisteiset naulalevykattotuolit
- Lämmöneriste, tuulensuojamineraalivilla 30 mm
- Koolaus 50x125 k600 +lämmöneriste, mineraalivilla 250 mm
- Höyrynsulku, polyeteenikalvo 0,2 mm
- Harvalaudoitus 22x100 k300
- Kipsilevy 13 mm
- k-arvo 0.18 W/m^{2}K

Ilmanvaihtokonehuoneen yläpohjarakenne:

- Vesikate, kumibitumikermi VE80 (uusi rakenne v.2013)
- Laakerointikerros 30 mm (uusi rakenne v.2013)
- Peltikate (alkuperäinen vesikate)
- Ruodelaudoitus 25x100 k140
- Rimoitus 19x50
- Aluskate
- Tuuletettu ilmatila +kattotuolit
- Tuulensuojakipsilevy 9 mm
- Koolaus 50x50 k600 +lämmöneriste, mineraalivilla 50 mm
- Runko Z-50/100/50x3 k600 sinkitty ja lämmöneriste, min.villa 100 mm
- Höyrynsulku, polyeteenikalvo 0,2 mm
- Kova kipsilevy 13 mm

Kuntotutkimuksen (v.2021) mukaan aluskate on yleisesti huonokuntoinen. Aluskatteessa on havaittavissa useita kuivuneita kosteusjälkiä sekä repeytymiä. Lisäksi aluskatteessa on paikoin vesikattotöiden yhteydessä läpi porattuja ruuveja. Useat vesikaton läpiviennit ovat aistinvaraisesti tarkasteltuina tiiveydeltään

puutteellisia. Useassa aluslaudoituksessa sekä kattokannattajissa on havaittavissa kuivuneita kosteusjälkiä etenkin puutteellisten aluskatteiden yhteydessä. Kohonneita kosteusarvoja ei kuntotutkimuksessa (v.2021) visuaalisesti kosteusvaurioituneissa kohdissa todettu. Kuntotutkimuksessa ei ole otettu huomioon vuonna 2013 tehtyä vedeneristeen uusimista.

IV-konehuoneen ilmanoton kautta pääsee IV-kammioon lunta ja vettä. IV-konehuoneen katon akustiikkavillojen sivut ovat pinnoittamattomia mineraalivillapintoja.

Vesikatossa todettiin kuntotutkimuksessa (v.2021) useita yläpohjarakenteelle kohonnutta kosteusrasitusta aiheuttavaa tekijää ja vesikaton rakenteissa on havaittavissa kosteusvaurioita.

5. TOIMINNALLISET, TILALLISET JA TEKNISET TAVOITTEET SEKÄ MITOITUSPERUSTEET

5.1 Toiminnalliset tavoitteet, lasten ja nuorten osallistaminen

Yleistä

Tilat suunnitellaan huomioiden esteettömyys, turvallisuus ja terveellisyys. Kestävä kehitys/resurssiviisaus, ylläpidettävyys, iltakäyttö sekä kustannustehokkuus ovat tavoitteita kaikissa näkökulmissa.

Tilasuunnittelu liittyy myös opetustoimen toimintakulttuurin muutokseen ja uuteen opetussuunnitelmaan. Ilmiöpohjainen oppiminen, tilojen toiminnallisuus, monikäyttöisyys, yhteisopettajuus, tietotekniikan tehokas käyttö sekä opettajien ja oppilasryhmien vuorovaikutteinen yhteistyö ovat osa muuttunutta oppimisympäristöä.

Viertolan koulussa ohjelmallinen tilatarve (laajennuksen tilaohjelma) muodostuu perusopetuksen tarpeista, erityisesti yläkouluikäisten opetuksessa tarvittavista aineopetustiloista.

Koulun tarpeet liittyvät myös nykyisten tilojen toiminnallisiin puutteisiin uuden oppimisympäristön tavoitteiden ja teknisen toimivuuden näkökulmasta.

Oppilaiden henkilökohtaisten tavaroiden säilytykselle (mm. kenkien ja takkien säilytys) tarvitaan joustavan ja monipaikkaisen opiskelun edellyttämiä tila- ja säilytysratkaisuja.

Myös pihat ovat osa oppimisympäristöä.

5.1.1. Oppimistilojen toiminnalliset tavoitteet

Uuden oppimisen malli

Nykyajan oppiminen ja opetus on monimuotoista. Oppimistilojen on oltava helposti mukautettavissa, tehokkaasti hyödynnettävissä ja muutettavissa eri tilanteiden oppimis- ja opetusvaatimusten mukaan. Koulutilojen on tarjottava mahdollisuudet sosiaaliseen kanssakäymiseen ja sosiaalisten ihmissuhdetaitojen harjoitteluun. Modernit oppimisympäristöt ja koulutilat luovat edellytykset kouluviihtyvyyden ja motivaation kasvulle ja sitä kautta oppimisen monipuolistumiselle.

Opetussuunnitelman muuttuminen liittyy työskentelytapojen muuttumiseen. Oppilaasta on tullut oppija, joka on aktiivinen toimija, oman oppimisensa subjekti. Opettajan rooli muuttuu oppimisen ohjaajaksi ja valmentajaksi.

Oppimiseen hyödynnetään erilaisia oppimisen tilamalleja. Ilmiöpohjainen oppiminen tai pari- ja tiimiopettajuus vaativat koulutiloilta joustavuutta. Tällaisissa oppimisympäristöissä kalusteet ovat helposti järjestettävissä uudelleen ryhmän ja tehtävän vaatimusten mukaan. Kotiluokka-ajattelusta siirrytään ryhmätila-ajatteluun. Ikäryhmät voivat esim. työskennellä oppimisalueilla, joissa tiloja jaetaan päivän mittaan joustavasti tukemaan erilaisia opetus- ja oppimistuokioita. Tilat voidaan jakaa kognitiivisen oppimisen, sosiaalisen oppimisen, tekemällä oppimisen ja vetäytymisen tiloiksi. Teema-aluejako tukee osaltaan myös luottamuksen kehä -ajattelua. Vantaan kouluhankkeissa sovellettavan tilatavoitteen mukaiset tilat vahvistavat oppilaiden turvallisuuden tunnetta (kotialue), ja pedagogiset ratkaisut mahdollistavat oppilaille virikkeellisen ympäristön, jonka tilojen monikäyttöisyys ja joustavuus mahdollistavat.

Digitalisoituminen

Teknologian on tuettava vapautta valita tiloja ja samalla tilaratkaisujen on mahdollistettava teknologian joustava hyödyntäminen työssä.

Digitaaliset oppimateriaalit, mobiilipalvelut ja pelillisyys oppimisessa ja opetuksessa tulevat luontevaksi osaksi koulupäivää.

Erilliset verkkopaikat eivät kuulu enää kouluihin, koska ne jäykistävät oppimisen liikkuvuutta. Langattomuus mahdollistaa opettajan ja oppilaan työskentelyn virtuaaleissa toimintaympäristöissä. Oppiminen ei tällöin rajoitu koulurakennukseen vaan oppia voi etsiä maailmanlaajuisesti. Etäopetusmahdollisuus tulee huomioida jo tilojen suunnitteluvaiheessa.

Kouluissa 3D-virtuaaliympäristöjä voidaan hyödyntää muun muassa vaarallisten tai harvinaisten tilanteiden valmentamiseen. Erilaiset turvallisuutta lisäävät etävalvonta- ja hälytyspalvelut toimivat nopean yhteyden kautta luotettavasti.

5.1.2. Oppimistilojen tilalliset tavoitteet

Piha ja liikuntatilat

Piha-alueiden tarpeita on arvioitava uuden oppimisympäristön tavoitteiden ja vaatimusten näkökulmasta. Pihasuunnittelussa on huomioitava sekä ala- että yläkouluikäisten tarpeet. Tiiviisti rakennetuissa kaupunkikeskustoissa koulujen pihat jäävät usein pienemmiksi, kuin kaupunkikeskustojen ulkopuolella.

Yhtenäiskoulun suunnittelussa tulee ottaa huomioon eri ikäisten lasten liikkumisen ja liikuntatuntien järjestämisen tavoitteet. Viertolan tulevan yhtenäiskoulun liikuntatunnit tullaan järjestämään osittain Liljatien toimipisteen tontin ulkopuolella. Liljatien toimipisteen tontille sijoitetaan pieni liikuntakenttä, mutta tontin rajallisen koon vuoksi yläkouluikäisten liikuntatunnit, joita varten tarvitaan isoa kenttää, järjestetään muualla. Liljatien toimipisteen alakouluikäisten oppilaiden ulkoliikuntatunnit on mahdollista järjestää tulevaisuudessakin koulun tontilla.

Ison liikuntakentän käyttömahdollisuuksia koululle selvitettiin Tikkurilan urheilupuistosta ja Jokirannan toimipisteen tontilta. Selvityksessä kävi ilmi, että Viertolan koululla ei ole mahdollisuutta saada säännöllisiä ja jatkuvia ison liikuntakentän käyttövuoroja Tikkurilan urheilupuistosta. Myös Jokirannan toimipisteen pienen kentän laajentamisen mahdollisuutta tarkasteltiin tarveselvityksen aikana. Jokirannan kenttää ei voi laajentaa suuren kentän kokoiseksi. Lisäksi Jokirannan toimipisteen oppilaat käyttävät kyseistä kenttää välituntialueenaan.

Tällä hetkellä Viertolan koululla on liikuntasalipinta-alaa yhteensä 622m2. Viertolan yhtenäiskoulun kokoisessa koulussa tavoitteellinen liikuntasalipinta-ala on noin 660m2. Ison kentän puutteen sekä Liljatien toimipisteen pihan suhteellisen pienen koon vuoksi tulevaan laajennukseen tarvitaan liikuntasali. Viertolan koulun liikuntasalien kokonaissalipinta-ala kasvaa laajennuksen pienen salin myötä 812 neliömetriin. Tarveselvityksen työryhmässä liikuntasalilaajennus nähtiin välttämättömänä osana toimivaa kouluarkea. Laajennukseen tuleva pieni sali helpottaa merkittävästi liikuntatuntien järjestämistä sekä antaa lisätilaa järjestää välitunnit mielekkäästi.

Tarveselvityksessä päädyttiin kompensoimaan yhtenäiskoulun tarvitseman ison kentän puutetta ja pihan suhteellisen pientä kokoa seuraavilla korvaavilla keinoilla:

- Liljatien toimipisteeseen rakennettavaan laajennukseen suunnitellaan noin 190m2 kokoinen pieni liikuntasali
- Jokirannan pienen kentän laajentamisen mahdollisuutta erillisenä hankkeena selvitetään.
- Viertolan koulu voi käyttää Tikkurilan urheilupuistoa satunnaisesti liikuntatunteja varten.
- Koulun pihan pinta-ala käytetään tehokkaasti välituntipihana rakentamalla laajennus kolmeen kerrokseen.

Tuleva laajennusosa

Liljatien toimipisteeseen rakennettavaan laajennusosaan tullaan sijoittamaan aineopetustiloja, perusvarusteltuja oppimistiloja ja pieni liikuntasali. Lisäksi laajennusosaan on suunniteltu oppilaiden vaatteiden ja tavaroiden säilytystilaa, pukuhuoneet, monistushuone ja varasto sekä siivous- ja wc-tiloja. Vaihtoehtoisia laajennuksen sijainteja Liljatien toimipisteen tontilla on selvitetty. Lopullinen laajennuksen sijainti määräytyy hankesuunnitelmavaiheessa.

Uuden oppimisen myötä on syntynyt tarve joustaville ja monikäyttöisille tiloille. Uuden opetussuunnitelman, ilmiöpohjaisen oppimisen, oppiainerajat ylittävän opetuksen ja yhteisopettajuuden myötä luonnontieteiden tilat tulisi sijoittaa laajennuksessa lähelle toisiaan siten, että ne voivat muodostaa toiminnallisen kokonaisuuden ja tukevat yhteisopettajuutta. Kotitalouden opetustilat sijoitetaan laajennuksen alimpaan kerrokseen ruoka- ja tavarakuljetusten vuoksi.

Koulun oppilashuollon tilat halutaan sijoittaa laajennusosaan, koska nykyiset oppilashuollon tilat tarvitaan taito- ja taideaineiden käyttöön. Oppilashuollon tilojen

sijoittaminen laajennukseen mahdollistaisi kovien ja pehmeiden käsitöiden sijoittamisen olemassa olevaan koulurakennukseen toistensa yhteyteen. Tämä olisi tärkeää koulun toiminnan sujuvuuden ja opetussuunnitelman mukaisen opetuksen järjestämisen kannalta. Oppilashuollon tilojen siirtämistä selvitetään hankesuunnitteluvaiheessa. Kuvataiteen opetustilat ja makerspace toteutetaan laajennukseen lähekkäin. Kaikki taito- ja taideaineet pyritään toteuttamaan lähekkäin, mutta toteutusmahdollisuudet riippuvat kuitenkin laajennuksen lopullisesta sijainnista.

Tilamuutokset nykyiseen koulurakennukseen

Viertolan koulun toimipisteiden hallinnolliset tilat (henkilöstötilat) jakaantuvat eri rakennuksiin varsinaisten toimintojen läheisyyteen. Liljatien toimipisteen hallinnon tilojen tulisi muodostaa kokonaisuus, jota koko henkilökunta voi käyttää. Vaikka koululla on kaksi eri toimipistettä, on koulun henkilökunnalla tarve kokoontua ajoittain yhdessä. Koko henkilökunnan yhteiset kokoontumiset voidaan järjestää oppimistiloissa, kun ne eivät ole muussa käytössä. Yhteiset hallintotilat tukevat koulun yhteisöllisyyttä ja toimintaa yhtenäiskouluna. Henkilöstön sosiaalitilat toteutetaan henkilöstötilojen yhteyteen.

Viertolan koulun teknisen työn tilat on rakennettu alun perin alakoulua varten: Olemassa olevat tilat ovat hyvin varusteltuja alakoululle, mutta eivät riitä yhtenäiskoulun tarpeisiin. Yhtenäiskouluksi muuttaminen laajentaa opetettavia teknisentyön alueita mm. metallityö. Konekantaan tulee muutoksia niin määrässä kuin kokoluokassakin. Peruskorjauksessa on huomioitava vähintään yhden penkki/metallisalin lisätarve ja konekannan muutosten vaatima tilan tarve. Opetussuunnitelman monimateriaalinen käsityö ja robotiikka asettavat uudenlaisia vaatimuksia olemassa oleville tiloille ja laitteille.

Olemassa olevaan koulurakennukseen suunnitellaan kolme kokonaista sadan oppilaan perusvarusteltua oppimisaluetta. Musiikin opetustilat tullaan toteuttamaan nykyisen näyttämön ja ruokailusalin yhteyteen. Näyttämön alle rakennetaan tuolivarasto. Vaate- ja kenkäsäilytys tullaan hajauttamaan sisäänkäyntien yhteyteen. Nykyinen kirjastotila tulee toimimaan myös media-, monilukutaito- sekä ryhmätilana. Pääsisäänkäynnin yhteyteen suunnitellaan aulatila, jonne sijoitetaan oppilaskaappeja.

Aineopetuksen yleisopetuksen tilat toteutetaan joko kokonaan olemassa olevaan koulurakennukseen, tai osittain olemassa olevaan koulurakennukseen ja osittain laajennukseen. Tavoitteena on muuttaa osa koulun käytävistä osaksi

oppimisalueita, jolloin oppimiseen käytettävissä oleva tilamäärä ja hyötyalamäärä kasvavat verrattuna nykyiseen.

5.1.3. Lasten ja nuorten osallistaminen

Lapsia, vanhempia ja opettajia on osallistettu ja tullaan osallistamaan hankkeen eri vaiheissa. Lapsia tullaan osallistamaan esimerkiksi koulun tontin rajalle rakennettavan melumuurin taideprojektilla. Taideprojektia varten palkataan taiteilija ohjaamaan prosessia. Tarveselvityksen liitteenä olevassa osallisuussuunnitelmassa kerrotaan tarkemmin osallistamisesta hankkeessa.

5.2 Ateriapalvelun tavoitteet

Koulun keittiö on valmistuskeittiö, nykyisin aterioita valmistetaan n. 800 päivässä. 530 (n. 30 henkilökunta). Uloslähteviä aterioita on n. 240 kpl.

Keittiön tilat on alun perin suunniteltu alle 400 aterialle. Nykyiseen toimintaan ne ovat aivan liian ahtaat. Sekä keittiö tilat, että ruokasali vaativat perusteellisen korjauksen sekä tilojen uudelleen järjestelyn ja laajennuksen.

Keittiön lastausalue ja huoltopiha ovat toimimattomat ja vaaralliset. Koko huoltologistiikka on suunniteltava uudelleen. Keittiöllä tulee olla oma sisäänkäynti, tuulikaappi ja omat sosiaalitilat. Keittiölle tarvitaan myös rullakko ja laatikkovarasto erillinen lukittava tila, jonka on sijaittava lastauslaiturilla tai sen välittömässä läheisyydessä. Varaston tulee olla tuhoeläimiltä suojattu.

Keittiön kylmätilat ovat riittämättömät, pakastehuone puuttuu kokonaan. Astianpesuosasto ja astianpalautus tulee uusia automaattiseksi. Keittiöstä avautuu ruokalinjasto saliin. Seinä on osittain suljettava ja aterialinjastot suunniteltava ruokasalin puolelle (lisättävä viemärit ja automaattivedentäyttö). Dieetti linjasto ja vesi leipäpisteet lisättävä.

Lapsimäärän kasvaessa myös istumapaikkoja on saatava lisää (salin laajennus). Ruokailijoiden kokonaismäärä tulee olemaan n. 800 henkeä. Jos ruokailu tapahtuu 3 vuorossa, tarvittavat kokonaisneliöt ruokasaliin 320m2. Lisäksi linjastot ja astianpalautus yhteensä no 40m2. Valmistuskeittiön tilantarve on n. 190-200m2.

5.3 Puhtauspalvelutavoitteet

Puhtauspalvelun tavoitteet rakennuksen hyvälle siivottavuudelle.

Puhtaat tilat luovat puitteet terveelliselle ja turvalliselle oppimiselle. Yläpölyjen kertymistä suunnitteluratkaisuissa tulee välttää, turhia ulokkeita ja korkealla olevia puhdistettavia pintoja, joihin pöly pääsee kerääntymään. Huomioitava, ettei puhtaanapidollisesti ole mahdollisuutta poistaa korkealta yläpölyjä päivittäisessä siivouksessa. Mikä vaikuttaa sisäilman laatuun heikentävästi.

Esteettömyydellä mahdollistetaan rakennuksen hyvä siivottavuus. Korkeat kynnykset hankaloittava koneiden ja laitteiden siirtoja ja itse siivousta. Puhdistettavien pintojen ja kalusteiden tulee olla julkisentilan ja kulutusta kestäviä, sekä helposti puhdistettavat. Lattioiden vahaukselle ei tule olla tarvetta. Kiinteistön sisäänkäynnit tulisi olla katettuja, asvaltoituja ja tuulikaapeilla varustettuja. Mikä vähentää lian kulkeutumisen sisätiloihin.

Rakentamisen aikainen puhtausluokka P1. Materiaalien päästöluokka M1.

Siivouskeskukset

Siivoustilojen suunnittelussa käytetään (RT-kortteja), joissa annetaan suosituksia siivoustilojen sijoituksista, mitoituksesta. Tilojen varustelussa käytetään Vantaan kaupungin määriteltyjä varusteita.

Siivouskeskus tila 1028 tulee palvelemaan laajennusosan siivottavia tiloja. Kulku vanhanosan koululta laajennusosaan tulee olla esteetön. Siivouskeskus tila 1143 tulee palvelemaan vanhan osan siivoustarpeita. Molemmat tilat sijaitsevat 1krs. Näin mahdollistetaan tavarantoimitusten ja jätehuollon joustavuus. Siivouskeskukset toimivat myös puhtauspalvelun tukkutavaroiden ja koneiden varastotilana, jos erillistä varastoa ei saada, niin se tulee ottaa huomioon siivouskeskuksen tilaohjelmassa.

Tilat tulee varustaa 8 kg teollisuus pyykinkäsittelykoneilla ja omilla jalustoillaan. Pyykinkäsittelykoneille valetaan betonista 10 cm koroke, johon koneiden jalustat pultataan kiinni. Koneiden huolto- ja puhdistustila varustettuna hiekanerottelukaivolla 400 x 400 cm ja käsisuihkulla. Tilassa pestään päivittäin siivouspyykkiä, sekä tehdään koneiden huolto- ja puhdistus tehtäviä. Tilan hyvästä ilmanvaihdosta tulee huolehtia. Siivouksessa käytettäville koneille varataan riittävästi latauspistokkeita. Hyllytilaa siivousliinoille ja mopeille, sekä käytössä oleville puhdistusaineille jne. RST-altaat varustetaan laskutasoilla ja käsisuihkuilla

Erilliset siivoustilat

Laajennusosan siivoustilat tulee jakaa tasaisesti siivottaville alueille/ kerroksille, niin ettei etäisyys siivoustiloihin tule liian pitkäksi. Siivoustilat varustetaan ja kalustetaan päivittäisessä siivouksessa tarvittaville siivousvälineille ja mahdollisesti piensiivouskoneille. Rakennuksen eri kerroksille sijoitetaan siivoustilat, kuitenkin niin että tilat ovat hissin läheisyydessä.

Voimistelusalin, pesu- ja pukutilojen yhteyteen sijoitetaan siivoustila. Tila varustetaan RST-altaalla, käsisuihkulla ja hiekanerottelukaivolla. Tilassa tullaan säilyttämään ja lataamaan voimistelusalin lattian pesussa käytettävä yhdistelmäkone. Muutoin tilan varustus tilakorttien mukaisilla varusteilla

Jätehuolto

Koulun nykyinen jätepiste sijaitsee päärakennuksen ja paviljongin välissä pihalla. Jätetila tullaan purkamaan ja tilalle asennetaan syväkeräyssäiliöt. Keittiöllä on oma jätepiste huoltopihalla, joka tullaan hankkeessa säilyttämään, jos syväkeräyssäiliöitä ei saada huoltopihan yhteyteen.

Turvallisuus-syistä risteävää liikennettä ei saa jätepisteen läheisyydessä olla. Jätteenkuljetuksille ei voi määritellä tarkkaa tyhjennysaikaa, josta johtuen jäteauton liikkuminen alueella tulee taata turvalliseksi.

Jätepiste tulee sijoittaa mahdollisesti huoltopihan yhteyteen, kulku jätepisteelle sisätilojen kautta, kaikille kiinteistön käyttäjille. Kulkureitin tulee olla mahdollisimman lyhyt ja esteetön. Syväsäiliöiden tyhjennyksissä tulee ottaa huomioon jäteauton vaatima kääntösäde, sekä talvilumenpoistoon vaadittava tila. Tarkempi säiliöiden määrä ja tilavuus määritellään hankkeen suunnittelun yhteydessä.

Syväkeräyssäiliöt toteutetaan seuraaville jätejakeille:

- Sekajäte
- Kartonki
- Biojäte
- Muovi
- Pienmetalli
- Paperi

Säiliöiden tilavuudet määritellään hankkeen edetessä. Säiliöiden kansien tulee olla riittävän suuret esim. 150 l jätesäkki tulee sopia suuaukosta. Kansiosiin aukipitolaitteet ja lukitus kiinteistön sarjaan ja lukkojenpäälle kumiläpät, jäätymisen estämiseksi. Säiliöihin kyltit eri jätejakeille.

5.4 Väestönsuoja, muut erilliset tavoitteet

Olevan koulurakennuksen väestönsuojan pinta-ala on n. 106 m^2. Tiloihin on sijoitettu liikuntasalin varasto, siivouskeskus ja verstas sekä tiloja yhdistävä käytävä. Laajennusosaa rakennetaan väestönsuoja.

Olevan rakennuksen ja laajennuksen yhteenlasketun suojapinta-alan tulee olla viranomaismääräysten mukainen. Väestönsuojan mitoitus toteutetaan prosenttiperusteisena tai henkilömäärään perustuvana. Vss- ja mitoitusperiaate varmistetaan viranomaisneuvotteluissa heti hankesuunnittelun alkuvaiheessa.

Väestönsuojiin sijoitetaan tilaohjelman mukaisia tiloja, esim. kiinteistönhoidon tiloja, varastotiloja tai verstastiloja, joka tarkentuu hankesuunnitteluvaiheessa.

5.5 Tilaan ja käyttöön liittyvät muunneltavuus-, monikäyttöisyys- ja laatutasotavoitteet, piha

Tilankäytön tavoitteena on tilojen toiminnallinen ja tekninen monikäyttöisyys ja muunneltavuus. Yleisopetustilat suunnitellaan niin, että ne ovat yhdistettävissä toisiinsa ja toisaalta jaettavissa tarvittaessa pienemmille opetusryhmille. Lisäksi tilat tulee suunnitella siten, ettei tilajaon muuttaminen aiheuta kohtuuttomia muutostöitä teknisiin järjestelmiin.

Rakenteelliseen muuntojoustavuuteen pyritään valitsemalla laajennuksen runkojärjestelmä niin, että se sallii joustavan käytön ja myöhempiä tilamuutoksia. Tilojen väliset siirto- tai taittoseinät valitaan käyttötarkoituksen mukaisesti ääneneristysvaatimukset huomioiden. Muuntojoustovaatimuksissa noudatetaan Vantaan kaupungin ohjeita suunnittelijoille -dokumentin tavoitteita, mm. valittaessa rakennuksen jäykistystapaa; jäykistys pyritään toteuttamaan kantavilla ulkoseinillä, hissikuiluilla ja porrashuoneilla ja/tai mastojäykistyksenä.

Rakennuksen käyttöjoustotavoitteissa on syytä huomioida ilmamäärien riittävyys, poistumistiemitoitukset ja kokoontumistilojen määräykset tilan käyttötarkoituksen,

koon ja maksimikäyttäjämäärän mukaan sekä pitkän ajan muuntojoustotavoitteissa huomioidaan ilmanvaihdon lisäkapasiteetti kuiluissa ja ilmanvaihtojärjestelmissä.

Suunnittelussa huomioidaan tilojen avautuminen koulun pihalle sekä tilojen ja tilakokonaisuuksien soveltuminen monipuoliseen iltakäyttöön. Sisätilojen arkkitehtuurissa tavoitteena on monikäyttöiset, toimivat, viihtyisät, toimintakulttuuria ja oppimista tukevat ratkaisut.

Piha

Pihan on oltava virikkeellinen, turvallinen, tasa-arvoinen ja osaltaan kiusaamista estävä. Kouluajan ulkopuolella piha-alueet ovat lähiympäristön asukkaiden sekä iltapäivä- ja liikuntakerhojen käytettävissä. Tavoitteena on, etteivät saatto- ja huoltoliikenne risteä oppilasliikenteen kanssa, keittiön huoltopiha ja tavarankuljetusreitit ovat riittävät ja turvalliset, ja että poistumisteiden mitoitukset ja sijainnit ovat toimivat ja määräysten mukaiset.

5.6 Arkkitehtoniset ja rakennushistorialliset tavoitteet

Koulun arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista. Olemassa olevan koulurakennuksen peruskorjauksen tavoitteena on kohteen inventoinnissa (Vantaan 1980-1990-lukujen rakennuskannan inventointi ja arvottaminen – Osa 1: kokoontumisrakennukset, Saatsi Arkkitehdit 2022, 31.10.2022) tunnistettujen arvojen, kuten tyypillisyys, alkuperäisyys ja historian todistusvoimaisuus, säilyttäminen.

Laajennuksen tulee noudattaa Vantaan arkkitehtuuriohjelman tavoitteita laadukkaasta ja ilmaisuvoimaisesta arkkitehtuurista: ”Vahvistamme Vantaan identiteettiä laadukkaalla, kiinnostavalla ja rohkealla arkkitehtuurilla” ja ”etsimme laatuun ja kestävään rakentamiseen kustannustehokkaita ja oivaltavia ratkaisuja.” ”Tuomme valon, värin ja taiteen osaksi hyvää arjen arkkitehtuuria” ja varmistamme, että ”arkkitehtuuri on monikäyttöistä.”

Laajennuksen tulee arkkitehtuuriltaan ilmentää omaa aikaamme, mutta samalla sen tulee yhdessä olemassa oleva koulurakennuksen kanssa muodostaa mittakaavallisesti ja arkkitehtonisesti eheä ja toimiva kokonaisuus. Laajennuksen tulee nivoutua luontevasti olemassa olevan koulurakennuksen polveilevaan massoitteluun sekä olemassa oleviin materiaaleihin, väreihin ja yksityiskohtiin.

Piharakennukset ja mahdolliset sääsuojat tulee suunnitella puurakenteisina ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisina, samoin piha- ja huoltoalueiden rajaukset.

Toteutettavat korjaus- ja muutostoimenpiteet

Tilapinnat:

- lattiapintojen uusiminen muutosalueilla 100%
- ei muutosalueella olevien pesu- ja pukutilojen lattiapintojen uusiminen 100%
- alakattopintojen uusiminen (kaikki tilat) 100%
- seinäpintojen maalaus (kaikki kuivat tilat) 100%

Ovet:

- teräslasiulko-ovien ja tuulikaappien ovien uusiminen 100%
- väliovien uusiminen 50%

5.7 Elinkaaritavoite (perusparannuksen tavoite, käyttäjän aikatavoite)

Uudisrakennuksen suunniteltu käyttöikä on perustusten ja rungon osalta 100 vuotta, täydentävien rakennusosien osalta 50 vuotta. Vahvavirtakaapeliverkon ja sähkökeskusten tekninen tavoitekäyttöikä on 40 vuotta. LVI-runkokanava-, putki- ja johtoverkkojen tekninen tavoitekäyttöikä 50 vuotta.

Tilojen, kalusteiden, varusteiden sekä taloteknisten järjestelmien laatu noudattaa tämän päivän koulurakentamisen tasoa. Rakennus-, rakenne-, sähkö- ja LVI-teknisissä suunnitelmissa kiinnitetään erityistä huomioita sisäilman laatuun, rakennusfysikaaliseen toimivuuteen, ulkovaipan sisäpinnan tiiveyteen, valaistukseen, energiatehokkuuteen sekä äänenvaimennukseen.

5.8 Mitoitusperusteet

Tavoitetunnusluvut

Rakennuksen ja laajennuksen **hyötyala** on hym^2:

> Hyötyala on suunnitelmasta tai rakennuksesta mitattu, eri toimintoihin käytettävien huoneiden ja tilojen pinta-ala. Hyötyneliöihin ei lasketa käytävien, porrashuoneiden, teknisten tilojen, hormien tai rakenteiden pinta-alaa. Käsitettä käytetään tilaohjelman ja tavoitehinnan sekä rakennuskustannusarvion laatimisen yhteydessä.

Rakennuksen ja laajennuksen **huoneistoala** on htm^2:

> Huoneistoala; huoneistoala on usein sama kuin vuokra-ala. Huoneistoalaan lasketaan ohjelma-/hyötyalan lisäksi myös käytävät ja kevyet väliseinät. Huoneistoalaan ei lasketa rakennuksen porrashuoneita, teknisiä tiloja, ulkoseiniä, hormeja eikä kantavia rakenteita.

Rakennuksen ja laajennuksen **bruttoala** on brm^2:

> Bruttoala on tilaohjelman pohjalta laskettu tai suunnitelmasta tai rakennuksen ulkoseinien ulkopinnan mukaan mitattu kokonaislaajuus. Bruttoalaan lasketaan ohjelma-alan/hyötyalan lisäksi käytävien, porrashuoneiden, teknisten tilojen sekä rakenteiden ja hormien ala = kaikki rakennuksen alat.

5.9 Tilamitoitustavoitteet htm^2 (huoneistoala)/ tilapaikka

Yhtenäiskoulun tilantarvetavoite on 7,41hym^2/opp. (7,89hym^2/opp.*).

Liljatien toimipiste tilamuutosten ja laajennusten jälkeen

opp. lkm	brm^2	hym^2	hym^2/opp.	htm^2	htm^2/opp.
718	7 863	5 436	7,57	7 061	9,8

*sisältää lisäyksen segregaation eli alueellisen eriytymisen ehkäisemiseen liittyvän palvelutarpeen perusteella.

5.10 Tavoitetunnusluvut brm2/hym2, m3

Oleva rakennus:

- Bruttoalan / hyötyala: 5 131 : 3 738 = **1,37**
- Tilavuus 23 500 m^3 (Moment 2023)

Laajennus:

- Bruttoalan / hyötyala: 2 732 : 1 698 = **1,61**
- Tilavuus 11 436 m^3 (kustannuslaskelma 2/2023)

Toimitilajohtamisen tilatehokkuusvaatimus koulurakennuksille (bruttoala/tilaohjelma-ala) on **1,35-1,55** (Ohjeita suunnittelijoille 28.02.2020).

Laajennuksen tilatehokkuusvaatimus ylittää edellä mainitun ohjeen. Ylitys johtuu mm. lisäliikuntatilasta sekä olevan koulun ilmanvaihdon lisärakentamisesta laajennusosalla.

5.11 Tekniset tavoitteet (Rak, LVIS, dB)

5.11.1 Rakennetekniset tavoitteet

LAAJENNUSOSA

Rakennus suunnitellaan rakennusteknisesti siten, että rakenneratkaisut ovat turvallisia, luotettavia ja hyvän rakentamistavan mukaisia. Kaikessa suunnittelussa noudatetaan YM:n, RakMK:n ja RIL ry:n määräyksiä ja ohjeita sekä Vantaan kaupungin suunnitteluohjeita.

Rakennus perustetaan suunnitteluvaiheessa laadittavan perustamistapalausunnon mukaisesti. Alustavasti perustamistapa on paalutus. Paalupituudet vaihtelevat arviolta 16…20 metriin. Perustukset routasuojataan ja rakennus salaojitetaan. Maata vasten rakennettavat rakenteet vesieristetään ja rakenteet otetaan salaojituksessa huomioon. Valittavan kantavan rakenteet mukaan valitaan joko jatkuvat anturalinjat tai pilarianturat. Erityistä huomiota on kiinnitettävä liittyessä olemassa olevaan rakennukseen.

Rakennuksen alapohja tehdään kantavana alustatilallisena koneellisella ilmanvaihdolla ja radoninpoistolla varustettuna. Ryömintätilan perusmaan päälle asennetaan 150 mm kevytsorakerros alustatilan kosteudenhallintaa varten. Perusmaa kallistetaan salaojiin päin.

Rakennukseen tulee väestönsuoja.

Runkojärjestelmä valitaan niin, että se sallii joustavan käytön ja myöhempiä tilamuutoksia. Rakennusrungon syvyys valitaan siten, että kantavat ja jäykistävät seinälinjat sijoittuvat ulkoseinille. Poikittaisia ja pitkittäisiä kantavia seinälinjoja ei pääsääntöisesti sallita estämään muuntojoustavuutta. Runkojärjestelmänä suositellaan käytettäväksi pilari-palkki-järjestelmää rakennusrungon sisällä.

Kerroskorkeudeksi valitaan riittävä, joka mahdollistaa muuntojoustavuuden mahdollisissa talotekniikkamuutoksista ja niiden risteilyissä sekä huomioi rakenteelliset esteet kuten mahdolliset palkkien leuat ja vastaavat.

Laajennusrakennuksen suunniteltu käyttöikä on perustusten ja rungon osalta 100 vuotta, täydentäviltä osien osilta 50 vuotta.

Ulkoseinälinjoilla on kantavana rakenteena joko pilari-palkki-rakenneratkaisu tai kantava rankarakenne. Pilari-palkki-rakenneratkaisu voi olla myös CLT:tä tai massiivipuuta. Ulkoseinien rakenteet voidaan tehdä myös massiivipuurakenteisina tai rankarakenteisina puusta. Rakennus on alustavasti kaksikerroksinen ja rakennukseen tulee hissi.

Jos laajennusosa tulee olemassa olevaan koulurakennukseen kiinni, kantavien rakenteiden ollessa puurakenteisia on olemassa olevan rakennuksen ja laajennuksen yhdyskohtaan rakennettava palomuuri, jonka rakenteellinen palonkestävyysvaatimus on EI-M 120.

Puurakenteisessa yläpohjassa höyrynsulku tiivistetään lämmöneristekerrosta vasten esimerkiksi puukuitulevyllä.

Noudatetaan ympäristöministeriön asetuksen mukaisia U-arvoja.

Rakennukseen suunnitellaan toteutuskelpoiset detaljit rakennusfysikaalisesti toimivina. Erityistä huomiota on kiinnitettävä rakenteiden ja rakennusmateriaalien pysymiseen kuivina koko rakennustyön ajan. Pintamateriaalivalinnoissa huomioidaan sisäilman hyvään laatuun vaikuttavat tekijät. Julkisivu- ja runkomateriaalivalinnassa on vältettävä palonleviämisen kannalta epäedullisia materiaaleja. Ulkovaipan sisäpinnan tiiveyden varmistamiseksi laaditaan detaljit kaikista erilaisesta liitos- ja epäjatkuvuuskohdista.

Lämmöneristeiden ja rakenteiden kastumisen estämiseksi hankkeessa edellytetään sääsuojan alla rakentamista ja Kuivaketju 10 -järjestelmän noudattamista.

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

Laajennuksen paloluokka P1 tai P2. Palotekninen suunnittelu toteutetaan paloteknisen suunnittelijan toimesta.

Rakennustöiden puhtausluokka on P1.

Laajennusrakennus varustetaan vesikatolle asennettavalla aurinkosähkövoimalalla. Aurinkosähkövoimalan lisäkuormitus vesikatolle on otettava suunnittelussa huomioon

OLEMASSA OLEVA KOULURAKENNUS / PERUSKORJAUS

Piha

Rakennuksen ympäröivän maanpinnan kallistusten korjaukset niin, että maanpinta viettää poispäin rakennuksesta. Maanpainumat täytetään.

Rakennuksen betoniset portaat ja portaiden metallikaiteet kunnostetaan.

Salaojat

Salaojien huuhtelu ja salaojakaivojen sakkapesien tyhjentäminen.

Ryömintätila

Epätiiviit läpiviennit sekä alustatilan kaikki sähköläpiviennit tarkastetaan ja tarvittaessa tiivistetään. Ryömintätilan koneellista ilmanvaihtoa tehostetaan siten, että ryömintätila pysyy alipaineisena sisätiloihin nähden ja ilmavuodot ryömintätilasta sisäilmaan estyvät. Tehtyjen toimenpiteiden jälkeen suoritetaan ryömintätilan ja sisätilojen välinen paine-erojen seurantamittaus 4-6:sta mittauspisteestä.

Alapohja

Alapohjan ja ulkoseinien liittymät tiivistetään kauttaaltaan.

Liikuntasalin lattia puretaan betonilaattaan asti, betonilaatan kunto tarkastetaan ja seinien ja alapohjan liittymät ja mahdolliset muut epätiiviyskohdat tiivistetään. Alapohjarakenteen korjaukset vaativat erillisen suunnitelman. Korjatun alapohjarakenteen tiiviys tarkastetaan merkkiainekokeella.

Kaikki kiinteistön vesipisteet tarkastetaan kalusteiden ja poistoputkien kiinnitysten sekä viemäriliitosten tiiviyden osalta ja puutteet korjataan.

Lattiapäällysteet uusitaan vähintään kuntotutkimuksessa havaittujen kohonneiden pintakosteusmittausten tiloissa yli vaurioalueiden. Tasoitteet ja liimat hiotaan puhtaalle betonipinnalle.

Ulkoseinät

Ulkoseinät tiivistetään (liittymät, halkeamat, patterikannakkeet jne.).

Liikuntasalin ulkoseinän ja alapohjan liitos tiivistetään. Lisäksi suositellaan liikuntasalin ulkoseinien ja ikkunoiden liittymien ja kaikkien kannakkeiden läpivientien tiivistämistä. Korjauksien onnistuminen varmistetaan merkkiainekokein.

Vedenohjausjärjestelmä korjataan niiltä osin, kun ne ohjaavat sade- ja hulevesiä rakennuksen julkisivuihin ja rakennuksen vierustoille.

Julkisivusaumausten uusiminen.

Sisäseinät

Rakennuksen muurattujen välisienien halkeamat korjataan.

Ikkunat

Kiinteistön kaikki ikkunat kunnostetaan. Ikkuna-ulkoseinäliittymät tiivistetään. Ikkunaerkkerit (8 kpl) uusitaan kokonaisuudessaan, koska nykyinen toteutustapa altistaa alaosien rakenteet kosteusvaurioille.

Vedenohjausjärjestelmä korjataan niiltä osin, kun ne ohjaavat sade- ja hulevesiä rakennuksen julkisivuihin ja rakennuksen vierustoille.

Yläpohja ja vesikatto

Yläpohjan ja ulkoseinän liittymät tiivistetään kauttaaltaan.

Vesikaton läpivientien tiivistäminen.

IV-konehuoneen ilmanoton korjaaminen niin, ettei kammiotilaan pääse lunta ja vettä. IV-konehuoneessa pinnoittamattomat mineraalivillalevyt on suositeltavaa pinnoittaa tai uusia.

5.11.2 LVIA-tekniset tavoitteet

Yleistä

Järjestelmät ovat pääosin alkuperäisiä rakentamisajalta. Toimenpiteiden tarkoituksena on parantaa rakennuksen LVIA-järjestelmien kuntotasoa, sekä toiminnallista tasoa, sekä toteuttaa tilamuutoksista, oppilasmäärän kasvusta, tilojen ja toimintojen laajentamisesta johtuvat teknisiin järjestelmiin kohdistuvat tarpeet toiminnallisuuden, käytettävyyden ja hyvien sisäilmaolosuhteiden tuottamiseen

energiatehokkaalla tavalla. Tilamuutostarpeet ja laajennustoimet on esitetty tämän selvityksen osana.

Tarvittavat purkutyöt ja niiden kierrättäminen ja jätteenkäsittely sisältyvät toteutustyön ja urakka-alaan kuuluvaksi. Kaikista LVIA-tekniikan purkutöistä laaditaan suunnittelijan toimesta tasopiirustukset, jossa esitetään kaikki purettavat laitteet, putkistot, kanavistot, päätelaitteet, jne.

Hanke sisältää tilaohjelmasta johtuvat muutostarpeet. Suunnittelu- ja toteutustyö on Kuivaketju 10 alainen.

Lämmitysjärjestelmät

Rakennus on liitetty Vantaan Energian kaukolämpöverkoston piiriin. Lämmönjakokeskus käsittää erilliset lämmityspiirit; patterilämmitysverkostolle, ilmanvaihdon lämmitysverkostolle, sekä lämpimän käyttöveden valmistukseen. Lämpimän käyttöveden verkostoon on liitetty lisäksi lataussäiliö, joka palvelee lämpimän käyttöveden valmistusta. Lämpimän käyttövesiverkoston piiriin on liitetty lämmönluovuttimia.

Rakennus on varustettu termostaattisääteisin radiaattorilämmityspatterein. Tuulieteisissä on lisäksi patterilämmitysverkoston piiriin liitettyjä kiertoilmalämmittimiä. Putkiston materiaali on teräs.

Järjestelmä on pääosin alkuperäinen rakentamisajalta.

Toimenpide-ehdotukset

Lämmönjakokeskuksen uusiminen;
Ehdotamme lämmönjakokeskuksen uusimista käyttöteknisen iän, toimintavarmuuden varmistamiseksi, sekä järjestelmän laajenemisesta johtuvan laitekannan tehontarpeen kasvun vuoksi.

Lämmönjakokeskuksen yhteydessä puretaan lämpimän käyttöveden piiriin liitetty lämminvesivaraaja. Tehontarve ja toiminnot huomioidaan uusittavan lämmönjakokeskuksen mitoituksessa.
Pesu- ja pukuhuoneiden rakennettavan lattialämmitysjärjestelmälle rakennetaan lämmönsäätöpiiri putkistoineen.

Kaukolämmön tilaustehon tarkastelu;
Lisärakentamisesta ja tehontarpeiden muutoksista johtuen, ehdotamme

kaukolämmön tilaustehon tarkastelua, mikä voi johtaa sopimustehon muutoksiin, mahdollisesti myös kaukolämpöliitosjohtojen dimension suurentamiseen.

Lämmitysverkoston laajentaminen;
Tilojen laajenemisesta johtuu tarve patterilämmitysverkoston laajentamiselle. Lisäksi ilmanvaihdon lisärakentamisesta johtuu tarve ilmanvaihdon lämmitysverkoston dimension suurentamiselle. Oppilasmäärien kasvu ja rakennuksen laajennustoimet kasvattavat lämmitystehontarvetta. Tiloista, joiden lämpimän käyttöveden piiriin liitetyt lämmityslaitteet poistetaan, rakennetaan korvaava, lämmitysverkoston piiriin liitettävä lämmitys.

Kiertoilmalämmittimien uusiminen;
Ehdotamme tuulieteisten kiertoilmalämmittimien uusimista. Toimenpiteen osana uusitaan ohjausautomatiikka ja toimilaitteet, sekä sulku- ja säätöventtiilit.

Lattialämmityksen rakentaminen pesu-, pukuhuone- ja keittiötiloihin;
Ehdotamme nykyisen lämmitysjärjestelmän korvaamista lattialämmitys järjestelmällä.

Lämmitysverkoston venttiileiden uusiminen;
Ehdotamme verkoston sulku- ja säätöventtiileiden, sekä patteritermostaattisäätöventtiileiden uusimista. Toimenpiteen osana lämmitysjärjestelmä puhdistetaan huuhtelemalla järjestelmäosat. Verkoston virtaamille laaditaan säätö- ja tasapainotuslaskelmat, järjestelmä säädetään.

Vesi- ja viemärijärjestelmät

Vesi- ja viemärijärjestelmät ovat pääosin alkuperäisiä rakentamisajalta. Vesijohtoverkoston materiaali on pääosin kupariputki, keittiöalueella osin suojaputkella varustettu pex-muoviputki. Pesualtaat ovat keraamisia, sekoittajat ovat 1-otesekoittajia. Lämpimän käyttöveden lämmöntuottojärjestelmän piiriin on liitetty lämminvesisäiliö ja verkoston piiriin käyttövesilämmittimiä. Viemäriputkisto tehty pääosin pvc-muoviviemäriputkesta, samoin kuin hulevesijärjestelmä. Keittiön viemärit ovat tehty osin valurauta- ja hst-putkesta. Keittiön valurautaviemäreissä on havaittu syöpymiä ja kivettymiä.

Toimenpide-ehdotukset

Yleisesti; toimenpide-ehdotukset sisältävät tarvittavat tilamuutoksista ja lisärakentamisesta, sekä purkutöistä johtuvat muutostyöt.

Vesijohtoverkoston ja sekoittajien uusiminen;
Vesijohtoverkosto ehdotetaan uusittavaksi kokonaisuudessaan. Pesuallassekoittajat ehdotetaan vaihdettaviksi malliltaan muuntajalla/kennolla varustettuun malliin. Suihkusekoittajat uusitaan samoin kosketusvapaisiin kennotoiminnolla ohjattaviin malleihin.

Keittiöalueen vesi- ja viemärijohdot ja kaivot uusitaan kokonaisuudessaan osittain vastaamaan muutoksista ja tilojen laajennustoimenpiteistä johtuvia tarpeita, viemärit myös niiden huonon kunnon vuoksi. Rasvaviemäreiden materiaali on haponkestävä teräs, ko. Materiaali rasvaneroittimeen asti. Keittiön kylmä- ja lämminvesijohdot varustetaan automaatiojärjestelmään seurannan piiriin liitettävillä vesimittareilla. Keittiön rasvaneroitin mitoitetaan vastaamaan henkilö- ja ateriamäärien kasvusta johtuvaa tarvetta.

Lämpimän käyttövesiverkon lämmittimien purku;
Lämpimän käyttövesiverkoston piirin yhteyteen liitetyt lämmitystoiminnot ja putkijohdot puretaan; tilojen lämmitystoiminnot liitetään lämmitysverkoston piiriin.

Viemäriverkoston puhdistus ja kattosadevesien johtamisen parantaminen;
Piha-alueen hule- ja jätevesiverkostot kaivoineen suositellaan puhdistettaviksi. Samalla suositellaan kattosadevesien puutteellisen hulevesijärjestelmään johtamisen korjaustoimia.

Sprinklerijärjestelmä
Varaus; Laajennusosa varustetaan sprinklerijärjestelmällä, mikäli runkorakennetyyppi ja kerrosmäärä tätä edellyttävät.

Ilmanvaihtojärjestelmät

Rakennus on varustettu koneellisella lto-toiminnot käsittävällä ilmanvaihtojärjestelmällä. Ilmanvaihtokoneet on sijoitettu ullakkotilaan rakennettuihin ilmanvaihdon konetiloihin. Järjestelmät ovat pääosin alkuperäisiä. Ilmanvaihtokoneet on varustettu taajuusmuuttajin.

Ilmanvaihtokanavisto on asennettu osin kerros-, osin ullakkokerrokseen.

Opetustilojen tulo- ja poistoilma ilmanjakolaitteet on sijoitettu opetustilojen käytävänpuoleiselle seinustalle. Opetustilojen raitisilmavirta on +3,3 dm3/s, m2, mikä merkitsee raitisilmamitoituksella + 6 dm3/s tilan henkilömääräksi 31, +8 dm3/s mitoituksella 23. Koulun ilmoittama opetustilojen keskimääräinen henkilömäärä on

22, minkä perusteella tilojen raitisilmamäärä on normaali täyttöasteella +6 dm3/s, hlö (nykyisin käytetään raitisilmamitoitusperustetta +8 dm3/s, hlö). Huomioitavaa, että yhteisopettajuuden tilanteissa (rehtorin kertoma) henkilömäärä voi olla 45-50, on tilanne, jossa ilmanvaihto ei riitä pitämään ilman laatua riittävän hyvällä tasolla.

Ilmanvaihtojärjestelmä sisältää jonkin verran sisäpuolisia villaeristeitä, jotka muodostavat vapaan kontaktipinnan tuloilmaan (katso selvitys Sitowise 17.5.2021). Ko. eristeet tulee pinnoittaa, tai korvata materiaaleilla, joista ei johdu haittaa terveydelle.

Toimenpide-ehdotukset

Hanke sisältää tarvittavat muutos ja korjaustoimet lisärakentamisen, muutosten ja toiminnallisen laadun parantamisen edellyttämässä laajuudessa.

Ilmanvaihtojärjestelmän muutokset ja lisärakentaminen;
Laajennusosan ilmanvaihto toteutetaan ilmanvaihdon lisärakentamisella. Uudet ilmanvaihtolaitteet mitoitetaan kattamaan lisärakentamisen +8 dm3/s, hlö ilmanvaihtotarve.

Laajennustoimien ilmanvaihdolle rakennetaan laajennusosaan sijoitettava erillinen konetila, jonne uudet ilmanvaihtolaitteet sijoitetaan. Ilmanvaihtokoneet mitoitetaan siten, että ne kattavat myös osan nykyisten opetustilojen ilmanvaihdosta, jotka toteutetaan osana ilmanvaihdon muutoksia; jossa osa nykyisten tilojen ilmanvaihdosta jää palvelemaan osaa opetustiloista, ja niiden ilmamäärää voidaan lisätä, kun osa ilmanvaihdosta tuotetaan ilmanvaihdon lisärakentamisella. Raitisilmamäärän tavoite opetustiloille on +8 dm3/s, hlö, mikä vastaa ‘normaali’ opetustilan oppilasmäärän 22 parannettua ilmanvaihtoa.

Opetustilojen ilmanvaihtuvuutta parannetaan korvaamalla nykyiset tuloilman ilmanjakoleitteet suutinkanavamallisiksi.

Opetustilojen ilmanvaihto varustetaan ilmamääräsäätimillä ja tilakohtaisilla automaatioon liitettävillä hiilidioksidi mittauksilla. Toimenpide yhdessä ilmanvaihtokoneiden saneeraustoimien kanssa mahdollistaa paremman ilmamäärien hallinnan, mikä parantaa ilmanlaadun hallittavuutta mm. “yhteisopettajuuden” tilanteissa, jossa henkilömäärä on suurempi kuin “normaali” opetustilanteen henkilömäärä. Muuttuvissa tilanteissa; ilmamäärää voidaan painottaa tiloihin, joiden ilmanlaatu heikkenee, ja pienentää tiloista, joiden ilmanlaatu mahdollistaa pienemmän ilmamäärän.

Erillispoistoilmapuhaltimet uusitaan ja varustetaan huoltokatkaisijoilla.

Keittiön ilmanvaihtoa lisätään mahdollisuuksien rajoissa. Lämpö pyritään keräämään tulo- poistoilmanvaihtoratkaisulla, siten, että lämpö kerätään tuottokohteessa. Ilmanvaihtolaitteet uusitaan vastaamaan toiminnan laajenemisesta johtuvaa muutosta. Valmistuskeittiön kohdepoistokanavan palonkestoksi suunnitellaan toisen palo- osaston alueella EI 120, saman palo- osaston alueella EI 60.

Ilmanvaihtotöiden osana järjestelmät puhdistetaan ja ilmamäärät mitataan ja säädetään suunnitelmien mukaisiin arvoihin. Rakennus ei saa olla liiaksi alipaineistettu.

Nykyiset ilmanvaihtokoneet kunnostetaan;
Ilmanvaihtokoneiden puhaltimet (‘hihnavetoinen’ puhallinmoottori yhdistelmä) korvataan energiatehokkailla ‘suoravetoisilla’ kammiopuhaltimilla. Samalla ilmanvaihdon automatiikka uusitaan kokonaisuudessaan. Liikuntasalin tuloilmaventtiilit uusitaan.

Raitisilmakammion parannustoimet;
Nykyisen raitisilmakammiota parannetaan tuiskulumien kammioon johtumisen estämiseksi rakenteellisin muutoksin siten, että kammion ilmanoton pinta-alaa laajennetaan, ilmanoton paikkaa kattopintaan nähden korotetaan ja raitisilma-aukko varustetaan tehokkaalla tuiskulumisiepparilla.

Automaatiojärjestelmät

Rakennus on varustettu valvonta-alakeskuksin varustetulla keskitetyllä automaatiojärjestelmällä, mikä mahdollistaa toimintojen ohjaamisen etävalvomon kautta.

Toimenpide-ehdotukset

Saneeraustoimien ja lisärakentamisen yhteydessä automaatio uusiutuu ja uusitaan kokonaisuudessaan. Järjestelmä liitetään etävalvomo-ohjelmiston piiriin, mikä mahdollistaa järjestelmän ja toimintojen seurannan ja ohjaamisen etänä Ethernet tai mobiiliverkon kautta selainpohjaisesti, pc- tai mobiililaitteella. Järjestelmä toteutetaan Vantaan kaupungin käytänteiden mukaan tilaajan erillishankintana. Kaikki laitteet varustetaan tehtaalla Vantaan kaupungin sopimusautomaatiourakoitsijan laitteilla, millä varmistetaan järjestelmien yhteensopivuus.

Keittiön kylmälaitteet

Keittiön kylmätilojen kylmälaitteet uusitaan. Kaikkien laitteiden lauhdelämmöt johdetaan pois keittiötilasta lämpökuormituksen vähentämiseksi. Lauhdelämpöä hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan esimerkiksi ilmanvaihdon tai lämpimän käyttöveden esilämmitystoimintoon. Erilliskylmälaitteiden lauhdelämpö tulee johtaa samoin keittiön ulkopuolelle ulkotilaan ja jos mahdollista lto-käyttöön.

Huoltokirja

Laitteiden tekniset tiedot ja käyttö- ja huolto-ohjeet tallennetaan käytössä olevaan huoltokirjaohjelmaan.

5.11.3 Sähkötekniset tavoitteet

Yleistä

Viertolan koulurakennus on valmistunut vuonna 1991. Rakennuksessa on tehty keittiön perusparannus vuonna 2008 ja 2010 on tehty pihan perusparannus sekä teknisen työntilojen turvallisuuden parannus. Rakennukseen tehdään laajennusosa sekä nykyiseen rakennukseen tilamuutoksia. Rakennuksen laajennusosaan tulee väestösuoja sekä yläkouluikäisten aineopetustiloja.

Tiloissa missä tehdään tilamuutoksia, sähköjärjestelmät uusitaan tarvittaessa, nykyisiä järjestelmiä hyödynnetään soveltuvin osin. Havaittavat vialliset sähköasennukset korjataan tai uusitaan.

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

Suunnittelun tulee olla laadukasta ja pohjautua tilaajan ja käyttäjien kanssa neuvoteltuihin ratkaisuihin, laskelmiin ja kokemukseen. Suunnittelijan on voitava perustella suunnitteluratkaisut yllä mainittujen kriteerien perusteella.

Aluesähköistys ja liittymät

Rakennuksen nykyiset sähkö-, tietoliikenne- ja kiinteistöautomaatioliittymät säilytetään. Sähköliittymän koko tarkistetaan suunnitteluvaiheessa ja sitä

kasvatetaan tarvittaessa. Laajennusosan videovalvonta liitetään nykyisen koulun kautta Vantaan kaupungin videovalvontaverkkoon.

Nykyinen piha-alueiden valaistus on toteutettu valaisinpylväillä sekä rakennukseen asennetuilla seinä- ja katosvalaisimilla. Valaisimet uusitaan tarvittaessa ja asennetaan nykyisille paikoille, lisäksi parannetaan pihan valaistusta ja lisätään valaisimia tarpeen mukaan. Kaapelointi ja pylväät säilytetään pääosin. Pylväsvalaisinten sijoittelu toteutetaan pihasuunnitelman mukaisesti.

Sähköjärjestelmät (400V) ja energiamittaukset

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

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

Mitattavia suureita ovat mm. kiinteistö- ja LVI-laitteiden sähköenergian kulutus sekä aurinkosähköjärjestelmän tuottama energia.

Johtotiet

Koulun nykyiset johtotiet uusitaan pääsääntöisesti muutosalueilla. Nykyisiä kaapelihyllyjä hyödynnetään soveltuvin osin.

Rakennukseen asennetaan tehdasvalmisteisia metallirakennetta olevia kaapelihyllyjä, johtokanavia ja valaisinripustuskiskoja. Johtoteiden suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota ääni- ja paloteknisiin eristyksiin. Näkyvillä osuuksilla johtotiet ovat valkoiseksi maalattua mallia.

Johdot ja niiden varusteet

Rakennukseen asennetaan kaapeleita ja johtoja, jotka palvelevat mm. seuraavia käyttötarkoituksia:

- • Maadoituksia/ukkossuojauksia
- • Voimavirtalaitteita esim. keittiökojeita
- • Valaistusta ja pistorasioita
- • Tele- ja turvajärjestelmiä
- • LVIA-laitteita

Kaapeleihin tulee päästä käsiksi kohtuudella rakennuksen valmistumisen jälkeen. Esim. väliseinissä ei käytetä putketonta asennusta ja kuiluissa on avattavat luukut. Läpiviennit tulee tiivistää hyvin ja kylmien sekä lämpimien tilojen välisiä läpivientejä tulee välttää.

Sähkökalusteiden (rasiat ym.) sijoittelua huoneiden ulkoseinille tulee välttää.

Maadoitukset ja potentiaalin tasaukset

Maadoituksen tarkoitus on estää vaarallisten kosketusjännitteiden muodostuminen sähkölaitteiden vikatapauksissa. Maadoitukset takaavat sähköverkon vikavirralle luotettavan reitin ja varmistavat suojalaitteiden luotettavan ja nopean toiminnan. Maadoitusverkon kunto ja riittävyys arvioidaan suunnitteluvaiheessa ja parannetaan tarvittavin osin. Potentiaalintasausta täydennetään.

Valaistusjärjestelmät

Rakennuksen valaisimet vaihdetaan uusiin energiatehokkaisiin led-valaisimiin. Tilojen valaistustasojen mitoituksissa tulee noudattaa soveltaen standardin SFS-EN 12464-1 suosituksia.

Optimaaliseen energiatehokkuuteen tulee pyrkiä valitsemalla energiatehokkaat valaisimet sekä niihin energiatehokkaat valolähteet (kuten Led). Valaisimet tulee pyrkiä sijoittamaan siten, että valoa saadaan sinne missä sitä tarvitaan ja tarpeenmukaisella valaistusvoimakkuudella.

Energiatehokkuus tulee huomioida valaistusohjauksissa. Valaistusohjaukset voidaan toteuttaa mm. soveltaen kiinteistöautomaation aikaohjauksia, valoisuusantureita, läsnäolotunnistimia, himmentimiä ja järkevää valaistusryhmitystä.

Valaisinvalinnoissa ja sijoituksissa tulee huomioida uuden oppimisympäristön edellyttämät seikat.

Ulkovalaistus toteutetaan energiatehokkailla valaisimilla. Käytettäessä heti syttyviä ja mahdollisesti säädettäviä Led-lamppuvalaisimia, voidaan syttymistä ohjata osittain liiketunnistimilla ja/tai valoisuusantureilla huomioon ottamalla katuvalaistus sekä lähiseudun asutus. Pimeän aikaista osavalaistusta tarvitaan mm. ilkivaltariskin sekä kameravalvonnan takia.

Tele- ja turvajärjestelmät

Yleiskaapelointijärjestelmä

Rakennus varustetaan Cat 6a mukaisella yleiskaapelointijärjestelmällä (U/FTP). Järjestelmä palvelee tietoliikennettä, puhelinyhteyksiä, info-tv-, (aikatauluneuvonta)- sekä aurinkopaneelijärjestelmän seurantanäyttöjä ja videovalvontaa.

Yleiskaapelointitelineet asennetaan omaan erilliseen lukittavaan teletilaan. Rasioita asennetaan mm. toimistotyyppisiin tiloihin, opetustiloihin, auloihin, neuvottelutiloihin, ruokalaan, saliin, teknisiin tiloihin, yms.

Rakennus varustetaan kattavalla langattoman lähiverkon verkon (wlan) tukiasemilla. Nykyiset tukiasemat hyödynnetään soveltuvin osin. Lisäksi rakennuksen seinustoille ulos asennetaan langattoman lähiverkon tukiasemat ulko-opetustoimintaa varten.

Väestönsuojaan asennetaan passiiviantenni palvelemaan mobiiliverkon kuuluvuutta varten. Väestönsuojan ulkopuolelle ulkoantenni.

Virve- ja mobiiliverkot

Rakennus varustetaan viranomaisverkkoa (Virve) palvelevalla laitteistolla ja kaapeloinnilla.

Rakennukseen varataan johtoreitit teleoperaattoreiden matkapuhelinverkon sisäkuuluvuutta parantaville kaapeleille sekä lukittava laitetila teleoperaattoreiden ulkoisten tukiasemien laitteille.

Virve-verkon laajuuden tarve sekä mobiiliverkkojen kuuluvuus todennetaan kuuluvuusmittauksin.

Yhteisantennijärjestelmä

Koulun nykyinen yhteisantennijärjestelmä säilytetään. Laajennusosalle ei asenneta yhteisantenniverkkoa, vaan hyödynnetään tietoliikenneverkkoa.

Info-Tv-järjestelmä

Rakennus varustetaan info-tv-järjestelmällä osana yleiskaapelointijärjestelmää. Laitteet ja ohjelmistot käyttäjien erillishankinnassa.

Äänentoisto- AV- ja kuulutusjärjestelmät:

Rakennus varustetaan keskusradiojärjestelmällä. Kaiuttimia asennetaan mm.

luokkiin, käytäville auloihin ja henkilökunnan tiloihin. Kuulutusjärjestelmää käytetään paikallisesti opettajan huoneesta sekä keskusradiojärjestelmästä.

Liikuntasali ja ruokailutila varustetaan kuulorajoitteisten ns. induktiosilmukalla/ -vahvistimella.

Laajemmat oppimisympäristöt varustetaan ääniopetusjärjestelmän (kuten Front Row) kaapeloinnilla ja rasioinnilla. Laitteet käyttäjien erillishankinnassa.

Opetus- ja neuvottelutilat varustetaan interaktiivisilla näytöillä tai projektoreilla Järjestelmän laitteet ja laitekaapelointi käyttäjien erillishankinnassa.

Sali tai korvaava näyttämötila varustetaan tilakortin (näyttämö) mukaisella varustuksella.

Keskuskellojärjestelmä:
Rakennus varustetaan keskuskellojärjestelmällä, nykyinen järjestelmä uusitaan. Kelloja asennetaan mm. opetustiloihin, auloihin, käytäville ja neuvottelutiloihin sekä mahdollisesti ulos.

Avunpyyntöjärjestelmä:
LE-WC-tilat varustetaan tilakohtaisella hälytysjärjestelmällä, joiden rinnakkaishälytysmerkkilamput sijoitetaan opettajien huoneeseen. Nykyinen järjestelmä uusitaan.

Soittokellot/ovipuhelimet, varattu- valot ja sisäänpyyntölaitteet:
Suunnitteluaikana sovittavat sisäänkäynnit varustaan soittokello ja/tai kuvapuhelinjärjestelmällä. Suunnitteluvaiheessa tarkistetaan järjestelmien kunto ja ne uusitaan tarvittaessa.

Neuvottelutilat ja auditorio varustetaan varattu -valolaitteilla.

Toimistohuoneet varustetaan sisäänpyyntölaitteilla.

Kiinteistöautomaatiojärjestelmä:
Rakennuksen nykyinen rakennusautomaatiojärjestelmä (Siemens) uusitaan ja laajennetaan sekä liitetään etävalvomoon. Järjestelmällä ohjataan taloteknisiä laitteita, kerätään mittauksia ja välitetään hälytystietoja.

Yhteishälytys johdetaan vartiointiliikkeelle murtohälyttimen välitinlaitteen kautta. Tällä hetkellä Vantaan Kaupungin puitesopimustoimittaja on Fidelix.

Murtoilmaisujärjestelmä:
Rakennus varustetaan murtoilmaisujärjestelmällä, nykyinen järjestelmä uusitaan.

Järjestelmä toteutetaan kuorisuojauksena pääsääntöisesti liikeilmaisimilla. Hälytystoiminto liitetään vartiointiliikkeeseen langattomasti. Laitteet (Hedegren HHL) ja niiden asennus tilaajan erillishankinta.

Videovalvontajärjestelmä:
Rakennuksen laajennusosa liitetään nykyiseen IP-pohjaiseen videovalvontajärjestelmään. Nykyiset kamerat säilytetään ja uusia lisätään tarvittaessa. Kameroita asennetaan valvomaan rakennuksen ulkoseinustoja sekä osin piha-aluetta ja katoksia. Lisäksi käytäville ja auloihin asennetaan dome-tyyppisiä kameroita. Kaapelointi toteutetaan osana yleiskaapelointiverkkoa. Laitteet tilaajan erillishankinnassa.

Sähköiset ovilukitukset ja kulunvalvontajärjestelmä:
Rakennusten pääkulkureittien uudet ja mahdollisesti uusittavat ulko-ovet ja jotkin uusittavat osastoivat ovet varustetaan sähkölukoilla ja liitetään koulun nykyiseen lukitusjärjestelmään. Suunnitteluvaiheessa tarkistetaan ohjattavat ovet ja hätälukitusjärjestelmä sekä huomioidaan iltakäyttö (timmi-järjestelmä).

Merkki- ja turvavalaistusjärjestelmä:
Rakennus varustetaan merkki- ja turvavalaistusjärjestelmällä, nykyinen järjestelmä uusitaan.

Paloilmoitinjärjestelmä:
Rakennus varustetaan automaattisella osoitteellisella analogisella paloilmoitinjärjestelmällä, joka liitetään hätäkeskukseen. Kts. Ympäristöministeriön asetus rakennusten paloturvallisuudesta 848/2017 luku 7. Järjestelmän laitteina käytetään automaattisen osoitteellisen paloilmoitinjärjestelmän laitteita (kuten Schneider FXM NET).

Savunpoistojärjestelmä:
Rakennus varustetaan savunpoistojärjestelmällä. Savunpoistojärjestelmä liitetään koulun nykyiseen järjestelmään.

Sähköautojen latauspisteet:
Rakennuksen pysäköintialue varustetaan sähköajoneuvojen latausasemilla lain 733/2020 mukaisesti.

Pysäköintipaikoille asennetaan 22 kW:n sähköauton latauspisteet. Lisäksi pysäköintipaikoille asennetaan varaputkitus mahdollisille tuleville sähköautojen latauspisteille. Sähköauton latauspisteille asennetaan oma Vantaan Energian mittari keskuksen mittaamattomasta osasta. Latausasemia ja varauksia varten asennetaan oma sähkökeskus (voi olla myös pääkeskuksen tai nousukeskuksen osa).

Aurinkosähköjärjestelmä:
Rakennus varustetaan rakennukseen integroitavilla tai vesikatolle asennettavilla aurinkosähköpaneeleilla.

Lähtökohtana aurinkosähkövoimalan mitoituksessa on, että rakennuksessa tuotettava sähköenergia käytetään pääsääntöisesti sen sähköjärjestelmissä. Tyypillisesti voimala mitoitetaan siten, että se tuottaa rakennuksen kesäaikaisen tunnittaisen peruskulutuksen ja rakennuksesta syötettävän sähköautolatauksen tunnittaisen peruskulutuksen mukaisen sähköenergiamäärän.

Aurinkosähköjärjestelmän suunnittelussa tulee huomioida pelastuslaitoksen ohjeistus ja suunnitelma tulee myös hyväksyttää pelastuslaitoksella.

Huomioitava myös, seuraavat ohjeet: Vantaan energia on laatinut erillisohjeen ”Pientuotannon liittäminen jakeluverkkoon” sekä Vantaan Kaupungin ohjeistus “Aurinkosähkön suunnittelu_Vantaa_Ohje 2.0”.

Koneet, laitteet ja erityisjärjestelmät:
Kattokaivojen, räystäiden ja syöksytorvien sähkölämmityksiä tulee välttää. Toteutetaan vain, jos henkilöturvallisuus ja/tai sadevesien johtaminen sitä ehdottomasti edellyttää.

Pesu- ja kenkäsäilytystilat varustetaan lattialämmityksellä (mukavuuslämpö, kuivatus). Lämmitysmuodon valinta tarkasteltava kokonaisuutena suunnitteluvaiheessa.

Vesi- ja viemäröintiliittymät varustetaan sähkölämmityksellä. Keittiölaitteille, pesukoneille/kuivauskoneille sekä ruoan kuljetus- ja säilytys- vaunuille asennetaan sähköliitännät. Lvi-laitteille asennetaan sähköliitännät.

Siivouksen pyykinpesu-/kuivauskoneille asennetaan 3-vaiheliitäntä (400V). Pistorasiaksi valitaan erikoispistorasia (kombirasia), joka soveltuu 1-, 2- ja 3-vaihekäyttöön.

5.11.4 Ääniteknisetet tavoitteet

Noudatetaan Ympäristöministeriön asetusta 796/2017 rakennuksen ääniympäristöstä perusteluineen ja ohjeineen.

Ympäristöministeriön asetuksessa edellytetään muun muassa, että opetus-, kokous-, ruokailu-, hoito-, harrastus-, liikunta- ja toimistotilojen ääneneristys on suunniteltava ja toteutettava tilan käyttötarkoitus huomioon ottaen siten, että niissä saavutetaan toimintaa vastaava riittävän hyvä ääniympäristö. Rakennuksen opetus-, kokous-, ruokailu-, hoito-, harrastus-, liikunta- ja toimistotilojen melun- ja tärinäntorjunta on suunniteltava ja toteutettava tilan käyttötarkoitus huomioon ottaen siten, että niissä saavutetaan toimintaa vastaava riittävän hyvä ääniympäristö ja käyttötarkoitus huomioon ottaen riittävä puheenerotettavuus.

(Yma 796/2017) Asetuksen perustelumuistiossa todetaan, että uuden rakennuksen taloteknisistä laitteista tai hissistä aiheutuva keskiäänitaso ei saisi ylittää 28 desibeliä. Puheenerottavuutta koskevan vaatimuksen täyttymiseksi käytettäviä arvoja perustelumuistion mukaan.

Ympäristöministeriön ohje rakennuksen ääniympäristöstä määrittelee mm. seuraavaa: Koulun opetustiloissa kommunikoinnin tulee olla vaivatonta. Koulun opetushuoneen jälkikaiunta-ajan T ohjearvo on pienempi tai yhtä suuri kuin 0,6 sekuntia. 12 Opetustiloissa kommunikoinnin opettajan ja oppilaan, sekä oppilaiden välillä tulee olla vaivatonta. Opetustilan jälkikaiunta-ajan T ohjearvo on välillä 0,5 - 0,7 sekuntia ja puheensiirtoindeksin STI ohjearvo on suurempi tai yhtä suuri kuin 0,7. Avoimissa oppimisryhmissä puheenerotettavuuden lukuarvo koskee yksittäistä oppimisryhmää lyhyillä etäisyyksillä. Oppimisryhmien välillä pyritään siihen, että puheen erotettavuus on mahdollisimman pieni. Saleissa puheenerotettavuutta koskeva vaatimus on tarkoituksenmukaista toteuttaa käyttämällä sähköistä äänentoistoa, jos lukuarvot eivät toteudu huoneakustisella suunnittelulla. Kokoustilan jälkikaiunta-ajan T ohjearvo on välillä 0,5 - 0,7 sekuntia ja puheensiirtoindeksin STI ohjearvo on suurempi tai yhtä suuri kuin 0,7.

5.12 Elinkaaritavoitteet, energiatehokkuustavoitteet (sis. energia-, tiiveysluku- ja sisäilmatavoitteet)

Uudisosan suunniteltu käyttöikä on perustusten ja rungon osalta 100 vuotta, täydentävien rakennusosien osalta 50 vuotta. Vahvavirtakaapeliverkon ja

sähkökeskusten tekninen tavoitekäyttöikä on 40 vuotta. LVI-runkokanava-, putki- ja johtoverkkojen tekninen tavoitekäyttöikä 50 vuotta.

Tilojen, kalusteiden, varusteiden sekä taloteknisten järjestelmien laatu noudattaa

tämän päivän oppilaitosrakentamisen tasoa. Rakennus-, rakenne-, sähkö- ja LVI-teknisissä suunnitelmissa kiinnitetään erityistä huomioita sisäilman laatuun,

rakennusfysikaaliseen toimivuuteen, ulkovaipan sisäpinnan tiiveyteen, valaistukseen, energiatehokkuuteen sekä äänenvaimennukseen.

Vantaan kaupungin Ohjeita suunnittelijoille (28.2.2020) mukaisesti tiiveysvaatimuksesta on todettu: ”Ilmanvuotoluku q50 saa olla korkeintaan 1 (m^3/hm^2), joka varmistetaan tiiveysmittauksilla ja rakenteiden tiivistämisellä työmaavaiheessa.”

Ilmanvaihtojärjestelmän ominaissähkötehon (SFP- luvun) tulee olla < 1.7. Lämmöntalteenoton vuosihyötysuhteen tulee olla vähintään 70 %.

Kohteeseen asennetaan aurinkosähköjärjestelmä. Järjestelmän alustava kokoluokka on alustavasti 70...90 kWp ja se tarkentuu suunnittelun edetessä, kun peruskorjauksen sekä laajennusosan sähköenergiantarpeesta on enemmän tietoa. Järjestelmän asennus tehdään uudisosan katolle.

Asennetaan vanhan osan puolelle LED-valaistus sähkötöiden uusinnan yhteydessä sekä myös uudisosaan. Kts. tarkemmin kohta: Valaistusjärjestelmät. Varustetaan rakennus tarvittavin sähköautolatauspistein. Kts. tarkemmin kohta: Sähköautojen latauspisteet.

Modernisoidaan sekä laajennetaan myös rakennusautomaatiojärjestelmä (vanha Siemens) käyttäen Vantaan kaupungin puitesopimusjärjestelmätoimittajan automaatiojärjestelmää ja liitetään rakennusautomaatiojärjestelmä etävalvomoon.

Hankkeen hiilijalanjälki lasketaan ja sitä seurataan suunnitteluvaiheessa.

5.13 Sisäilmatavoitteet

Sisäilman laatu korjatussa ja laajennetussa koulurakennuksessa tulee olla terveellistä ja turvallista, terveellisyys taataan riittävän laajoilla ja oikein kohdennetuilla korjauksilla. Tutkimuksissa havaitut tiiveyspuutteet, vauriot ja muut poikkeamat on korjattava, jotta kokonaisuudesta saadaan hyvä. Koettuun sisäilman

laatuun vaikuttaa myös ilmanvaihdon riittävyys, ilmanvaihdon toiminnan tulee olla tarpeen ja tilojen käytön mukaista. Korjauksissa on tärkeää huomioida rakenneliittymien tiiveys ja paikallisten kosteus- ja mikrobivaurioiden korjaaminen.

Korjaustöiden yhteydessä on varmistettava rakenteiden kosteustekninen toiminta ja oikeanlaiset, nykystandardien mukaiset korjaustavat. Jos rakennukseen jätetään rakenteiden kunnon tai sisäilman laadun suhteen riskejä tai riskirakenteita, tai jotain aiemmissa tutkimuksissa havaittua puutetta ei korjata tämän korjauksen yhteydessä, näille on määritettävä riskinhallintasuunnitelma. Tässä suunnitelmassa määritetään ne kohdat ja rakenteet, joissa korjauksia tehdään osittain tai ei lainkaan, ja suunnitelmassa määritetään kohdan jatkoseurannalle tavat ja aikataulut, sekä sen laajempi korjausaikataulu.

Korjauksissa käytettävät materiaalit tulee olla mahdollisimman vähäpäästöisiä (M1-luokitus). Pintojen ja tilojen siivottavuuteen ja rakennuksen huollon helppouteen ja onnistumiseen pitää kiinnittää huomiota, sillä nämä vaikuttavat myös suoraan sisäilman laatuun ja rakenteiden kuntoon jatkossa.

Korjaustöiden aikana on varmistettava pölynhallinta työmaalla. Tiloihin jäävät kalusteet ja irtaimisto on suojattava huolellisesti pölyltä ja hajuilta. Ilmanvaihtokanavistoon ei saa päästä pölyä.

Korjausten ja laajennusosan rakentamisen jälkeen tiloissa on varmistettava uusista materiaaleista johtuvien hajujen tuulettuminen ja ilmanvaihdon pitäminen käynnissä jatkuvatoimisesti 24/7, ensimmäisten kuukausien ajan. Ilmanvaihtojärjestelmän toiminta ja sen painesuhteet rakenteiden tiivistysten ja korjausten jälkeen on varmistettava mittauksin ja ilmanvaihto säädettävä asianmukaisesti ennen tilojen käyttöönottoa.

Sisälämpötilat ja tilojen olosuhteet tulee olla mahdollisimman sopivat koulutyöhön ja joustavaan tilojen käyttöön. Vetoa vähentää rakenteiden tiivistäminen. Sisälämpötilatavoitteena on sisäilmaluokka S2.

6. TONTTI JA RAKENNUSPAIKKA

6.1 Sijainti ja hallinta

Koulu sijaitsee osoitteessa Liljatie 2, 01300 Vantaa (Viertola 63). Tontti on Vantaan kaupungin omistuksessa.

6.2 Kaava- ja kiinteistötiedot, rasitteet

Vantaan yleiskaavassa 2020 (KV 25.1.2021) koulun korttelialue on merkinnällä AC, kaupunkikeskustan asuinalue. Alueesta tulee muodostua toimiva ja viihtyisä kokonaisuus läheisen keskustan kanssa. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti ja korttelien tulee olla läpikuljettavia. Pysäköintiratkaistu tulee toteuttaa kokonaisvaltaisesti. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Tikkurila-Viertola asemakaavassa 002458 koulun korttelialue on merkinnällä Y, yleisten rakennusten korttelialue. Tonttitehokkuusluku on e=0,3 ja suurin sallittu kerrosluku on III. Liittymä tontin eteläreunasta liikenne- tai katualueeseen on kielletty. Tontin länsireunassa on istutettava korttelin osan.

Rakennukset on sijoitettava siten, että ne suojaavat leikki- ja oleskelualuetta sekä tuulelta että liikennemelulta.

Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään viisi kappaletta kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.

Autopaikkojen vähimmäismäärä (oppi- ja hoitolaitokset) 1 autopaikka 5 toimihenkilöä kohden sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohden. Autopaikoista on 60% rakennettava heti. Järjestysoikeus voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan. Autopaikat on keskitettävä mahdollisimman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin.

Tontille kohdistuu kaksi vireillä olevaa asemakaavaa, 062800 – Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset sekä 002458 – Vantaan ratikka: Viertola.

Koulun korttelialue muodostuu kiinteistöstä 092-063-0119-0001, jonka pinta-ala on 23 010 m^2. Tontilla on kaksi rakennusta, koulurakennus ja paviljonki, josta jälkimmäinen tullaan siirtämään pois tontilta.

Tontille ei kohdistu rasitteita.

Tontin rakennusoikeus 23 010 m^2 x 0,3 = 6 903 kem^2. Nykyinen koulurakennus 4 637 kem^2. Jäävä rakennusoikeus 2 267 kem^2 väliaikaisen paviljongin purun jälkeen.

6.3 Tontin rakennettavuus, alustava rakennettavuusselvitys

Maaperä

Maaperäkartan (kuva alla) mukaan tontti sijaitsee pääosin savialueella. Kaakkoiskulma (päiväkotirakennuksen alue) on täyttöä. Maanpinta vaihtelee välillä n. 14,5-15,2.

Alueen pohjatutkimukset on esitetty alla olevassa kuvassa. Pohjatutkimusten mukaan ohuen (0-1 m) pintamaakerroksen (humus/kuivakuori/täyttömaa) alla on syvimmillään n. 20 m savea. Savikerroksen vesipitoisuus on paikoin yli 100 % ja saven redusoimaton leikkauslujuus on heikoimmillaan <10 kPa. Saven alla maakerrokset vaihtuvat siltin, hiekan ja soran kautta kalliopintaa päällystävään moreeniin. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon syvimmillään noin 24,2 m syvyydellä maanpinnasta.

Tontin kaakkoiskulmassa on yksi pohjaveden mittauspiste. Pohjavedenpinnan taso on havaittu vuosina 2012-2022 tasovälillä +10,59…+10,84, eli n. 3,8-4,1 m syvyydellä maanpinnasta.

Kuva 2: Maaperäkartta

Rakennettavuus maaperän suhteen

Rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus.

Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet tulee alustavan arvion mukaan pohjavahvistaa, esim. pilaristabilointi tai vaahtolasikevennys.

Rakennuspaikalla tulee tehdä täydentävä pohjatutkimus. Rakentamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Alustavasti tontilla ei ole PIMA-riskiä. Suositellaan ottamaan PIMA-näytteitä geoteknisten tutkimusten yhteydessä, kun laajennusrakennuksen sijainti on selvillä.

6.4 Liikenne, pysäköinti, kadut ja kunnallistekniikka, meluselvitys

Saattoliikenteellä on nyt mahdollisuus pysäköidä lyhytaikaisesti (15min) Liljatien kadun varressa. Kuminatien kadun varteen voi tällä hetkellä pysähtyä jättämään koululaisen pois auton kyydistä. Koulun tarvitsemat autopaikat pitää osoittaa tontille. Kaupungin linjauksen mukaisesti kadun varrelta ei voida varata paikkoja esim. henkilökunnan käyttöön vaan katualue on tasavertaisesti kaikkien kaupunkilaisten käytettävissä. Palavereihin ym. saapuvat huoltajat voivat tarvittaessa käyttää alueen viereisien katujen kadunvarsipaikkoja, joissa on muutamien tuntien mittaista pysäköintiä. Tontilla sijaitsevat autopaikat osoitetaan nykyisen käytännön mukaisesti joustavaan yhteiskäyttöön.

Saattoliikenteen toimivuuteen ja turvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota. Huoltoliikenne ja saattoliikenteen reitit eivät saa ristetä. Jätekeräyspaikan ja huoltopihan riittävä mitoitus huomioitava suunnittelussa.

Vantaan kaupungin tavoitteet kestävien liikkumismuotojen edistämisestä tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Laadukkaaseen eli runkolukittavaan pyöräpysäköintiin riittävästi paikkoja. Turvallinen kulku pyöräpaikoilta koulun oville huomioitava paikkojen sijoittelussa.

Parkkialueen ja muun piha-alueen suunnittelussa otettava huomioon lumitilat ja talvikunnossapidon vaatimukset. Lumen väliaikainen kasauspaikka osoitettava, jotta niitä ei kasata parkkipaikoille ja siten heikennetä pysäköintitilannetta.

Vantaan ratikan mahdollinen rakentuminen tuo ihan koulun vierelle ratikan pysäkin Tikkurilantielle. Turvallinen ja sujuva yhteys bussipysäkeille ja mahdolliselle ratikan

pysäkille huomioitava pihan toimintojen suunnittelussa. Melumuuri asiat on yhteensovitettava ratikan suunnittelun kanssa.

Tontti kuuluu rakennetun kunnallistekniikan piiriin ja hanke ei aiheuta uusia yleisiä kunnallisteknisiä rakentamistarpeita.

Tontin länsireuna ja kaakkoiskulma ovat lentomelualueella Lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB). Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB.

6.5 Tontin kuivatus ja hulevesien käsittely

Uudisrakentamisen ja laajempien piharemonttien yhteydessä tulee noudattaa Vantaan kaupungin hulevesistrategiaa.

Vantaan kaupungin hulevesiohjelman mukaisesti hulevesien muodostumista tulee ehkäistä mm. vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla ja ohjaamalla vesiä kasvillisuuden käyttöön. Muodostuvia hulevesiä tulisi imeyttää tai viivyttää tontilla ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon.

7. VÄISTÖTILATARVE

Koulu tarvitsee väistötilat korjaus- ja laajennustyön ajaksi. Pääasiallisena väistötilana toimii Tikkurilan väistötilapaviljonki. Osa koulun oppilaista väistää Lummetien väistötilaan (varmistus tarvitaan).

8. KUSTANNUKSET

8.1 Investointikustannusennuste, tontista aiheutuvat kustannukset

Peruskorjaus

Tarveselvityksen perusteella laskettu kustannusennuste (päivätty 27.02.2023) peruskorjaukselle on **15 000 000 €** (alv 0%, KL 118).

Arvio sisältää:

- Tarveselvityksessä esitetyt toimenpiteet
- Ryömintätilan ja ulkoseinien tiivistys
- Ikkunoiden kunnostus ja ulkoseinäliittymien tiivistys
- Julkisivusaumausten uusiminen
- Ikkunaerkkereiden uusiminen
- Liikuntasalin alapohjan korjaus
- Uudet siirtoseinät
- Keittiölaitteiden ja -kalusteiden uusinta
- Lastausalueen ja huoltopihan uusiminen
- Työnaikaiset suojaseinät
- Hulevesien viivytys

Arvio ei sisällä:

- Tontilla sijaitsevan päiväkotipaviljongin purku ja siirto pois tontilta
- Mahdollisten tontin rasitteiden kustannukset
- Käyttäjätehtävät kuten irtaimisto- ja laitehankinnat

Laajennus

Tarveselvityksen perusteella laskettu kustannusennuste (päivätty 27.02.2023) laajennukselle on **14 100 000 €** (alv 0%, KL 118).

Arvio sisältää:

- Rankarakenteinen puurunko
- Palomuuri uuden ja vanhan osan välille
- Pihakentän korkotason nosto ja aitaus
- Uudet tukimuurit
- Autopaikkojen rakentaminen
- Rakennusaikainen sääsuojaus
- Aurinkopaneelijärjestelmä 70 kWp
- Väestönsuojan lisäkustannus
- Hulevesien viivytys
- Sähköautojen latauspisteet 9 kpl
- Sprinkler

Arvio ei sisällä:

- Tontilla sijaitsevan päiväkotipaviljongin purku ja siirto pois tontilta
- Mahdollisten tontin rasitteiden kustannukset

- Käyttäjätehtävät kuten irtaimisto- ja laitehankinnat

Tontti

Tontti on Vantaan kaupungin omistuksessa.

8.2 € / tilapaikka

Investointikustannus oppilaspaikkaa kohden on 40 529 € / oppilaspaikka. Oppilaspaikkakustannuksen jakaja on tilamitoituksen kokonaisoppilaspaikkamäärä 718.

8.3 Väistötilakustannukset

Väistötilakustannukset eivät sisälly kustannusennusteeseen.

8.4 Purkukustannukset

Päiväkotipaviljongin purku ja siirto pois tontilta eivät sisälly kustannusennusteeseen.

9. RAHOITUS JA AIKATAULU

9.1 Rahoitus investointiohjelmassa

Investointisuunnitelmassa 2023-2032 Viertolan koulun peruskorjaukselle on varattu **11,7** M€ ja laajennukselle (Tikkurilan alueen koulun laajennus) **10,25** M€ (KL109).

9.2 Aikataulu (määrärahavaraus ja vuodet)

Määrärahavaraus ja vuodet investointisuunnitelmassa 2023-2032

Laajennus:		Peruskorjaus:	
2024:	200 000 €	2025:	100 000 €
2025:	5 250 000 €	2026:	2 000 000 €
2026:	4 700 000 €	2027:	9 000 000 €
2027:	100 000 €	2028:	500 000 €
		2029:	100 000 €

Tarveselvityksen esitys suunnittelu- ja rakentamisaikatauluksi

Hankesuunnittelu	9/2023-2/2024
Toteutussuunnittelu	4/2024-4/2025
Urakan suunnittelu	9-12/2025
Rakentaminen:	1/2026-05/2027
Käyttöönotto:	06/2027

Väistötilaketjutuksesta johtuen rakentamisen aloitusajankohta esitetään siirrettäväksi vuodelle 2026.

Peruskorjaus- ja laajennustyö on kokonaistaloudellisesti edullisinta toteuttaa samanaikaisesti. Ehdotetaan investointirahoituksen muuttamista esitettyä rakentamisaikataulua vastaavaksi.

10. HANKKEEN KÄYTTÖTALOUSVAIKUTUKSET JA TOIMINTAKUSTANNUKSET

10.1 Ylläpitokustannukset (sis. vuokra, siivous, huolto)

Vuotuiset ylläpitokustannukset kustannusennusteen (laadittu 27.2.2023, KL118) mukaan ovat peruskorjauksen osalta 262 733 € / vuosi (alv 0%) ja laajennuksen osalta 146 407 € / vuosi (alv 0%). Ylläpitokustannukset eivät sisällä siivouspalvelukustannuksia tai muita puhtauspalvelukustannuksia.

Vuosivuokraennuste kokonaiselle käyttövuodelle **peruskorjauksen** osalta on 1 280 772 €/ vuosi, josta ylläpitokustannuksen osuus on yllä mainittu 262 733 € / vuosi (alv 0%), pääomakustannuksen osuus (sisältäen korjausvastikkeen ja koron) on 900 000 ja tonttivuokran osuus on 118 039 € / vuosi (alv 0%).

Vuosivuokraennuste kokonaiselle käyttövuodelle **laajennuksen** osalta on 1 058 184 €/ vuosi, josta ylläpitokustannuksen osuus on yllä mainittu 146 407 € / vuosi (alv 0%), pääomakustannuksen osuus (sisältäen korjausvastikkeen ja koron) on 846 000 ja tonttivuokran osuus on 65 777 € / vuosi (alv 0%).

Lopullinen vuokra määräytyy toteutuneiden kustannusten mukaan.

10.2 Toimintakustannukset

Vuokra- ja toimintakustannukset (hallintokunnat)

Tilaohjelmallisen laajennusosan toiminnan vuosittaisten kulujen, sisältäen henkilöstö-, ateria-, puhtaus- sekä toimintakulut, kasvu nykyisiin kustannuksiin on 836.000 euroa/ vuosi.

Perustamisvuodelle kohdentuvat irtaimiston hankintakulut ovat noin 400.000 euroa.

Ylläpitokustannukset

Energia- ja ylläpitokustannukset määritellään tarkemmin hankesuunnittelun yhteydessä.

10.3 Elinkaarikustannukset

Elinkaarikustannukset tilataan konsultilta suunnitteluvaiheessa.

11. TYÖTURVALLISUUSASIAT

Suunnitteluvaiheen turvallisuuskoordinaattorina toimii rakenneinsinööri Jukka Tuhkanen. Hankkeesta on laadittu Havat-riskikartta, liite.

Rakentamisvaiheessa toteuttaja ja rakennuttaja huolehtivat kohteen työturvallisuus-tehtävistä. Suunnitteluvaiheessa täytetään Vantaan kaupungin tilakeskuksen turvallisuusohjeiden mukaisesti tarvittavat asiakirjat.

12. RISKIT

12.1 Aikataulu, kustannukset

Yleisestä kustannustason noususta johtuva aikataulu ja kustannusriski.

Tikkurilantien ratikkatyömaan sekä osittain koulun tontille rakennettavan Tikkurilantien melusuojauksen ja koulun työmaan mahdollisesta yhteensovittamisesta aiheutuva aikatauluriski.

12.2 Kaavamuutos / poikkeamispäätös

Tontilla voimassa oleva asemakaava. Laajennus toteutettavissa nykyisen kaavan puitteissa.

Tarveselvityksessä esitetyn laajennuksen kerrosala ylittää sallitun rakennusoikeuden 6,7%. Tontin tehokkuusluvun ylitys on 0,32 kaavan mukaisesta 0,30:sta. Rakennusvalvonnan ennakkolausunnon mukaan tehokkuusluvun ylitys 0,02 on vähäinen. Laajennusosan kerrosalan ylitys ja sallitut poikkeamat neuvoteltava hankesuunnitteluvaiheessa rakennusvalvontaviranomaisen kanssa. Rakennettavaksi sallitun kerrosalan ylitykset esitetty Topten-tulkintakortissa 115 01 B.

Teknisiin korjauksiin liittyvät riskit, tekemättömyys

Rakenneteknisten korjausten (esim. tiivistystöiden, erkkereiden korjausten) onnistuminen. Työnaikaisen valvonnan riittävä taso. Korjausten poisjättäminen huonontaa rakennuksen rakenneteknistä kuntoa.

12.3 Maaperästä, rakennuspaikasta aiheutuvat riskit (työturvallisuustehtävien lista)

Alueella on häiriöherkkiä maalajeja (savea).

Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet tulee alustavan arvion mukaan pohjavahvistaa, esim. pilaristabilointi tai vaahtolasikevennys.

Hulevedenohjaus on tehtävä Vantaan hulevesiohjeistuksen mukaan.

13. TYÖRYHMÄN JÄSENET

KAUPUNKIYMPÄRISTÖN TOIMIALA (Kato)

Kiinteistöt ja tilat / Toimitilajohtaminen:
Hankevalmistelu:

- Eija Kivineva, Hankepäällikkö
- Ann-Mari Ståhlberg, Rakennuttaja-arkkitehti

Suunnittelu- ja hankepalvelut:

- Jukka Tuhkanen, Rakenneinsinööri / Työturvallisuuskoordinaattori
- Jonna Rosenblad, Sähköinsinööri
- Ilkka Poikkimäki, LVI-insinööri
- Tarja Aaltola, Keittiöasiantuntija
- Anne Valkeapää, Puhtauspalveluasiantuntija
- Petri Kokkonen, Kustannusinsinööri

Kunnossapito:

- Marika Suotula, Pihavastaava

Kiinteistöjen hoito ja ylläpito:

- Leena Stenlund, Sisäympäristöasiantuntija
- Sirpa Eskelinen, Energian erityisasiantuntija

Rakennuttaminen:

- Juha Vuorenmaa, Rakennuttajapäällikkö

Kiinteistöt ja tilat / Kiinteistöhallinta ja asuminen:

- Pasi Simola, Isännöitsijä

Kiinteistöt ja tila palvelualue / Mittaus- ja Geopalvelut:

- Janne Karppinen, Geotekniikkainsinööri

Kaupunkirakenne ja ympäristö:
Asemakaavoitus:

- Tuuli Huhtala, Aluearkkitehti

Kaupunkirakenne ja ympäristö / Rakennusvalvonta:

- Ilkka Laitinen, Lupa-arkkitehti

Kadut ja puistot / Suunnittelu:

- Harri Keinänen Hulevesiasiantuntija
- Samuli Haveri Liikenneinsinööri

KASVATUKSEN JA OPPIMISEN TOIMIALA (Kaso)

Talous ja hallintopalvelut:

- Hannu Haarala, Palveluverkkoasiantuntija
- Satu Turunen, Palveluverkkoasiantuntija
- Jouni Könnömäki, Esimies kalustonkunnostus
- Tuomas Eronen, Tieto- ja viestintätekniikan. asiantuntija
- Petra Lehtinen, Kalusteasiantuntija

Varhaiskasvatus:

- Lena Karlsson, Varhaiskasvatuspäällikkö
- Niina Korko, Perusopetuksen aluepäällikkö
- Sari Laasila, Rehtori
- Mira Grönberg, Apulaisrehtori

Työsuojelu:

- Jukka Mölsä, Työsuojeluvaltuutettu

KAUPUNKISTARTEGIAN JA JOHDON TOIMIALA (Kajo)

Talous ja strategia palvelualue / Talousohjaus:

- Kirsi Vaten, Erityisasiantuntija

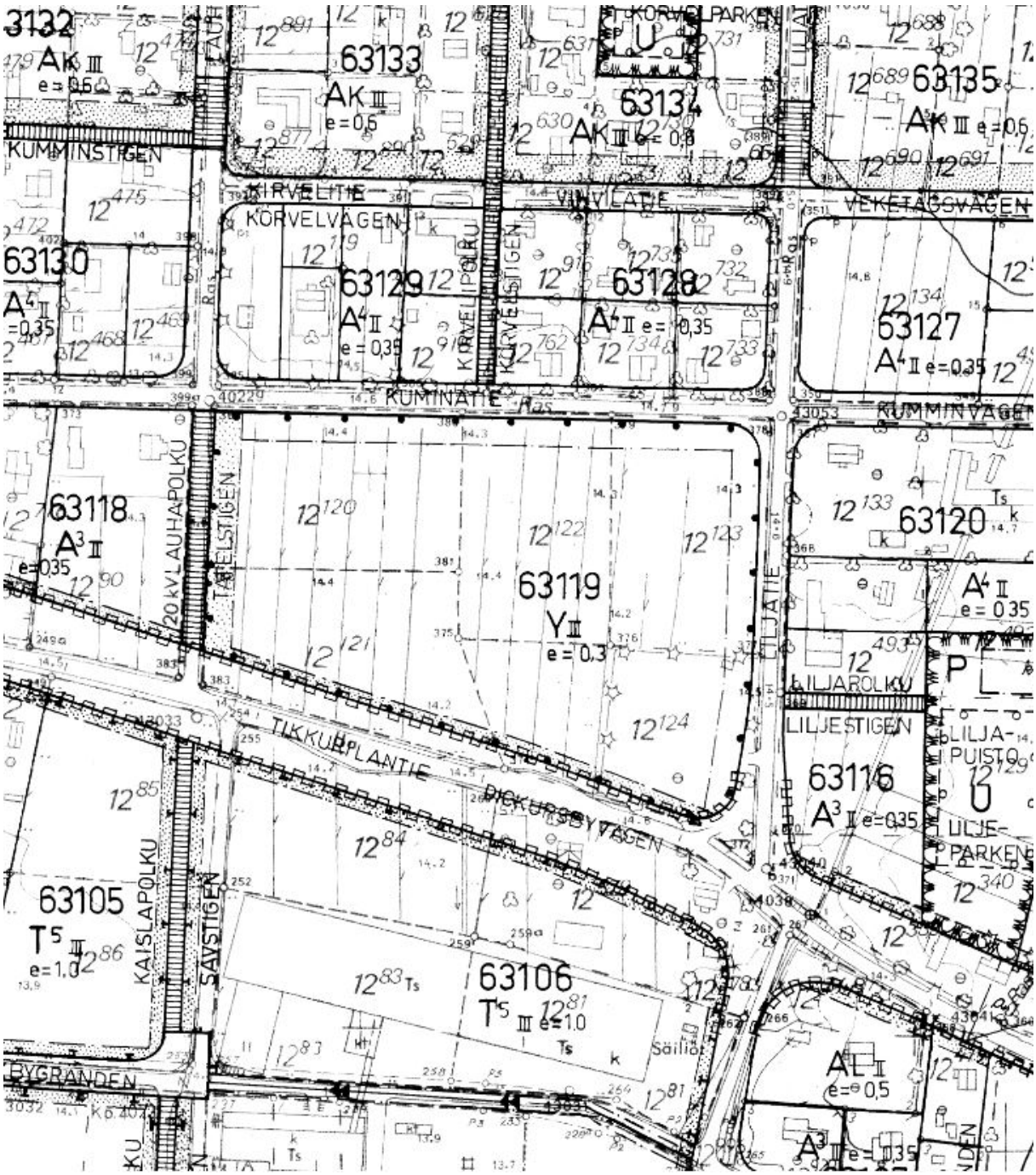
Henkilöstö ja konsernipalvelut – palvelualue / Hankinta:

- Janne Heikkilä Palveluasiantuntija

Liite 1.

Viertola
Bäckby
Tikkurila
Dickursby
Kukkaketo
Blomsterängen
Tikkurilantie
Dickursbyvägen
Talvikkitie
Pyrolavägen
Kielotie
Konvaljvägen
Osmankäämintie
Kaveldunsvägen
Tikkurilan urheilupuisto
Dickursby idrottspark
Savikkapuisto
Mällaparken
Voikukanpuisto
Maskrosparken
Kirvelipuisto
Körvelparken
Koiruohonpuisto
Malörtsparken
Sinirikonpuisto
Purpurbräcksparken
Anispuisto
Anisparken
Kämmekkäpuisto
Nyckelblomsparken
Krassipuisto
Krasseparken
Neilikkapuisto
Nejlikparken
Tikkurilan Veteraanipuisto
Dickursby Veteranpark
Viertolanranta
Bäckbystranden
Väritehtaanranta
Färgfabriksstranden
Tiedepuisto
Vetenskapsparken
Härkäväljakonpuisto
Oxspannsparken

Liite 2.


63132
AK III
e = 0,6
63133
AK III
e = 0,6
63134
AK III e = 0,6
63135
AK III e = 0,6
KUMMINSTIGEN
KIRVELITIE
KORVELVÄGEN
63130
A4 II
=0,35
63129
A4 II
e = 0,35
63128
A4 II e = 0,35
63127
A4 II e=0,35
KUMMINTIE
KUMMINVÄGEN
63118
A3 II
e=0,35
20 KVL AUHAPOLKU
TAIVELSTIGEN
63119
Y III
e = 0,3
63120
A4 II
e = 0,35
LILJATIE
LILJAROLKU
LILJESTIGEN
LILJA-
PUISTO
63116
A3 II e=0,35
LILJE-
PARKEN
TIKKUPLANTIE
DICKURSBYVÄGEN
63105
T5 III
e=1,0
KAISLAPOLKU
SÄVSTIGEN
63106
T5 III e=1,0
Ts
k
Säiliö
BYGRÄNDEN
AL II
e=0,5
A3 II e=0,35

SM 22.3.1974 x

630100

VANTAAN KAUPPALA

TIKKURILA JA VIERTOLA 61 JA 63

TIKKURILA–VIERTOLA

ASEMAKAAVA 1:2000

KORTTELIT: 61106–61110, 61115–61118, 61131, 61132, 61134, 61135, 63091–63096, 63098, 63099, 63103–63109 63113–63196. SEKÄ OSIA KORTTELEISTA 61133 JA 61136

VANDA KÖPING

DICKURSBY OCH BÄCKBY 61 OCH 63

DICKURSBY–BÄCKBY

STADSPLAN 1:2000

KVARTEREN: 61106–61110, 61115–61118 61131, 61132, 61134, 61135, 63091–63096, 63098, 63099, 63103–63109 63113–63196. SAMT DELAR AV KVARTEREN 61133 OCH 61136

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA MÄÄRÄYKSIÄ	STADSPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
3 m sen kaava-alueen ulkopuolella oleva viiva, jota vahvistaminen koskee	Linje 3 m utanför det planeområde fastställelsen avser
Eri kaavamääräysten alaisten alueen osien välinen raja	Gräns mellan delar av område för vilka olika planebestämmelser är gällande
Kauppalanosan raja	Köpingsdels gräns
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja	Gräns för kvarter, del av kvarter och område
Ohjeellinen tontin raja	Instruktiv tomtgräns
Ohjeellinen rakennusalan sekä liikenne-, katu- tai puistoalueen osan raja	Instruktiv gräns för byggnadsyta och del av trafik-, gatu- eller parkområde
TIK — Kauppalanosan nimi	Köpingsdels namn
63 — Kauppalanosan numero	Köpingsdels nummer
63172 — Korttelin numero	Kvartersnummer
LILJAKUJA — Kadun tai alueen nimi	Namn på gata eller område
e = 0.35 — Tonttitehokkuusluku eli tontin kerrosalan suhde tontin pinta-alaan	Tomtexploateringstal, dvs. tomtens våningsytas proportion till tomtarealen
III — Rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurin sallittu kerrosluku	Största tillåtna våningsantal i byggnader, byggnad eller del därav
Yleiselle jalankululle varattu katualue	För allmän gångtrafik reserverat gatuområde
Yleiselle jalankululle varatun katualueen osa, jolla huoltoajo on sallittu	Del av för allmän gångtrafik reserverat gatuområde, på vilket servicetrafik är tillåten
Maanalaisia johtoja varten varattava alue	Område, som bör reserveras för underjordiska ledningar
Liittymä liikenne- tai katualueeseen kielletty	Utfart till trafik- eller gatuområde förbjuden
Alueen ylittävä liikenneväylä	Trafikled över område
Alueen alittava liikenneväylä	Trafikled under område
km — Kioskin rakennusala	Byggnadsyta för kiosk
Ohjeellinen palloilu- tai leikkikenttä	Instruktiv boll- eller lekplan
Istutettava korttelin osa	Kvarters del, som bör planteras
A4 — Asuntorakennusten korttelialue	Kvartersområde för bostadsbyggnader
Jokaisella asunnolla on oltava tarkoituksenmukaisesti näkösuojattu asuntoon liittyvä ulko-oleskelutila, jonka lyhimmän sivun on oltava vähintään 3 m	Varje bostad bör ha till bostaden hörande mot insyn ändamålsenligt skyddat utrymme för utomhusvistelse, vars kortaste sida bör vara minst 3 m
A3 — Asuntorakennusten korttelialue	Kvartersområde för bostadsbyggnader
Asuinrakennukset on suojattava liikennemelulta siten, että pääväylän puoleisten, väylän reunasta alle 50 m etäisyydellä olevien asuinhuoneiden seinä- ja ikkunarakenteiden ääneneristys on vähintään 34 dB (A)	Bostadsbyggnaderna bör skyddas mot trafikbuller sålunda, att ljudisoleringen i vägg- och fönsterkonstruktionerna mot huvudleden i de bostadsrum, som befinner sig under 50 meters avstånd från kanten av leden, är minst 34 dB (A)
Jokaisella asunnolla on oltava tarkoituksenmukaisesti näkösuojattu, asuntoon liittyvä ulko-oleskelutila, jonka lyhimmän sivun on oltava vähintään 3 m	Varje bostad bör ha till bostaden hörande, mot insyn ändamålsenligt skyddat, utrymme för utomhusvistelse, vars kortaste sida bör vara minst 3 m
AK — Asuntokerrostalojen korttelialue	Kvartersområde för bostadshöghus
AK5 — Asuntokerrostalojen korttelialue, jossa asuinrakennukset on suojattava liikennemelulta siten, että pääväylän puoleisten väylän reunasta alle 50 m etäisyydellä olevien asuinhuoneiden seinä- ja ikkunarakenteiden ääneneristys on vähintään 34 dB (A)	Kvartersområde för bostadshöghus, där bostadsbyggnaderna bör skyddas mot trafikbuller sålunda, att ljudisoleringen i vägg- och fönsterkonstruktionerna mot huvudleden i de bostadsrum, som befinner sig under 50 meters avstånd från kanten av leden, är minst 34 dB (A)
AO2 — Pientalojen korttelialue	Kvartersområde för småhus
Kun tontti on pienempi kuin 1200 m², sille saa rakentaa yhden asuinrakennuksen. Suurin sallittu kerrosalamäärä on 35 % tontin pinta-alasta, kuitenkin enintään 350 m². Kun tontti on suurempi kuin 1200 m², sille saa rakentaa kaksi erillistä asuinrakennusta. Suurin sallittu yhteenlaskettu kerrosalamäärä on tällöin 400 m².	Då tomten är mindre än 1200 m², får på densamma byggas en bostads byggnad. Största tillåtna våningsyta är 35 % av tomtarealen, dock högst 350 m². Då tomten är större än 1200 m², får på densamma byggas två skilda bostadsbyggnader. Största tillåtna sammanräknad våningsyta är därvid 400 m².
AO9 — Pientalojen korttelialue	Kvartersområde för småhus
Asuinrakennukset on suojattava liikennemelulta siten, että pääväylän puoleisten, väylän reunasta alle 50 m etäisyydellä olevien asuinhuoneiden seinä- ja ikkunarakenteiden ääneneristys on vähintään 34 dB (A)	Bostadsbyggnaderna bör skyddas mot trafikbuller sålunda, att ljudisoleringen i vägg- och fönsterkonstruktionerna mot huvudleden i de bostadsrum, som befinner sig under 50 meters avstånd från kanten av leden, är minst 34 dB (A)

Liite kaupunginhallitus 22.05.2023 § 9

Kun tontti on pienempi kuin 1200 m^2, sille saa rakentaa yhden asuinrakennuksen. Suurin sallittu kerrosalamäärä on 35 % tontin pinta-alasta, kuitenkin enintään 350 m^2.

Kun tontti on suurempi kuin 1200 m^2, sille saa rakentaa kaksi erillistä asuinrakennusta. Suurin sallittu yhteenlaskettu kerrosalamäärä on tällöin 400 m^2

AL — Liikerakennusten korttelialue

ALK — Yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialue

ALK4 — Yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialue, jossa asuinrakennukset on suojattava liikennemelulta siten, että pääväylän puoleisten, väylän reunasta alle 50 m etäisyydellä olevien asuinhuoneiden seinä- ja ikkunarakenteiden ääneneristys on vähintään 34 dB (A)

AM — Moottoriajoneuvojen huoltoasemien korttelialue

Y — Yleisten rakennusten korttelialue

T5 — Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue

Tontin pinta-alasta saa rakentaa enintään 60 %. Toiminnalle välttämättömiä, suurimman sallitun kerrosluvun tai rakennuskorkeuden ylittäviä rakennuksen osia saa rakentaa enintään 25 % rakennusoikeuden mukaisesta kerrosalasta

Korttelialueelle ei saa sijoittaa laitosta, joka kipinöiden, tuhkan, noen, savun, lämmön, löyhkän, kaasujen, höyryjen, tärinän, melun tai raskaan liikenteen vuoksi tai muusta syystä aiheuttaa huomattavaa rasitusta ympäristölle. Ulkovarastojen näkösuojaksi on rakennettava riittävän korkea aita

P — Puistoalue

U — Urheilualue

T — Kauttakulku-, sisääntulo- ja ohitustie tie-, vieri-, suoja- ja näkemäalueineen

P — Yleinen pysäköimisalue

Vesialue

Asuntorakennusten, pientalojen ja asuntokerrostalojen korttelialueilla saa rakentaa myymälä-, toimisto- ja työhuonetiloja enintään 20 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta

Asuntokerrostalojen korttelialueilla saa asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä rakentaa lisäksi asuntoja palvelevia sauna-, varasto- ym. tiloja sekä tiloja lasten päivähoitoloiksi, kerhohuoneistoiksi tai vastaaviin palvelutarkoituksiin ja korttelissa 61106 lisäksi toimisto- ja myymälätiloja kerrosalaltaan määrän, joka on enintään 10 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta

Asuinrakennusten julkisivujen välisen kohtisuoran etäisyyden tulee olla eri kerrosluvuilla vähintään seuraavaa:

Kerrosluku	etäisyys metreissä
3	25
4	30
6	35

Sen estämättä, mitä edellä on määrätty, saadaan kaksi rakennusta sijoittaa enintään 15 metrin julkisivun pituudelta vähintään 20 metrin etäisyydelle toisistaan, mikäli toisen rakennuksen sivuun ei tälle osalle sijoiteta asuinhuoneiden pääikkunoita sekä enintään 15 metrin pituudelta vähintään 10 metrin etäisyydelle toisistaan, mikäli toisen rakennuksen sivuun ei tälle osin sijoiteta muita kuin vaate- ja kylpyhuoneiden tai muiden aputilojen ikkunoiden sekä 10 metriä lähemmäksikin toisistaan, mikäli kummankaan rakennuksen sivuun ei tälle osin sijoiteta muita kuin vaate- ja kylpyhuoneiden tai muiden aputilojen ikkunoita, tai jos rakennuksissa ei tällä osin ole ikkunoita

Asuntokerrostalojen korttelialueilla on rakennukset pihamaajärjestelyineen suunniteltava kortteleittain yhtenäisesti ja pihat istutuksineen toteuttamaan samanaikaisesti rakennusten kanssa. Asuntokerrostaloissa tulee jokaisesta porrashuoneesta olla välitön uloskäynti oleskelu- ja leikkialueeksi rakennettavalle alueelle, jonka on kooltaan oltava vähintään 30 % kerrosalasta

Rakennukset on sijoitettava siten, että ne suojaavat leikki- ja oleskelualuetta sekä tuulelta että liikennemelulta

Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään viisi kappaletta kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.

Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

Asunnot: pientalotonteilla 1,5 autopaikkaa asuntoa kohti
kerrostalotonteilla 1 autopaikka kerrosalan 70 m^2 kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti
Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m^2 kohti
Toimistot: 1 autopaikka kerrosalan 50 m^2 kohti
Oppi- ja hoitolaitokset: 1 autopaikka 5 toimihenkilöä kohti sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti
Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti
Autohuoltoasemat: 5 autopaikkaa huoltopaikkaa kohti ja 1 autopaikka 1,5 työntekijää kohti

Teollisuus: autopaikkoja on varattava 60 % kahden suurimman työvuoron yhteenlasketusta työntekijöiden määrästä
Vapaa-ajan tilat: 1 autopaikka 5 kävijää tai yleisöpaikkaa kohti
Urheilutilat: 1 autopaikka 3 kävijää tai yleisöpaikkaa kohti
Asuntolat, vanhusten talot: 1 autopaikka 3 asuntoa kohti

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti. Järjestysoikeus voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan

Autopaikat on keskitettävä mahdollisimman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun keskitetyt autopaikat sijaitsevat 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.

Pohjakartta täyttää kaavoitusmittauksista ja kaavojen pohjakartoista 4.2.1960 annetun asetuksen (91/60) vaatimukset. Kartoituksen on suorittanut vuosina 1964-1965 Oy Kunnallistekniikka Ab. Karttaa on täydennetty Vantaan kauppalan mittausosaston toimesta 1972

M. Tanskanen
Martti Tanskanen, kauppalangeodeetti

Tikkurilassa 28. päivänä toukokuuta 1973

Vantaan kauppalan kaavoitus- ja kiinteistövirasto, kaavoitusosasto

Pentti Tuovinen
Pentti Tuovinen, arkkitehti

Hyväksytty kauppalanvaltuustossa 18. 6. 1973
Vahvistettu sisäasiainministeriössä 22.3.1974

Då tomten är mindre än 1200 m^2 får på densamma byggas en bostadsbyggnad. Största tillåtna våningsyta är 35 % av tomtarealen dock högst 350 m^2

Då tomten är större än 1200 m^2, får på densamma byggas två skilda bostadsbyggnader. Största tillåtna sammanräknade mängd våningsyta är därvid 400 m^2

Kvartersområde för affärsbyggnader

Kvartersområde för kombinerade affärs- och bostadshöghus

Kvartersområde, för kombinerade affärs- och bostadshöghus, där bostadsbyggnaderna bör skyddas mot trafikbuller sålunda att ljudisoleringen i vägg- och fönsterkonstruktionerna mot huvudleden i de bostadsrum, som befinner sig under 50 meters avstånd från kanten av leden, är minst 34 dB (A)

Kvartersområde för servicestationer för motorfordon

Kvartersområde för allmänna byggnader

Kvartersområde för fabriks- och lagerbyggnader

Högst 60 % av tomtytan får byggas. För verksamheten nödvändiga byggnadsdelar, som överstiger största tillåtna våningsantal eller byggnadshöjd får byggas högst till 25 % av byggnadsrättens våningsyta

På kvartersområdet får inte placeras sådan anläggning, som genom gnistor, aska, sot, rök, värme, stank, gas, ånga, skakning, buller eller tung trafik eller av andra skäl orsakar betydande olägenhet åt omgivningen
Som skydd mot insyn mot utomhusförråden a bör byggas tillräckligt högt staket

Parkområde

Idrottsområde

Genomfarts-, infarts- och omfartsväg jämte väg-, sido-, skydds- och frisiktsområden

Allmänt parkeringsområde

Vattenområde

På kvartersområdena för bostadsbyggnader, småhus och bostadshöghus får byggas affärs-, kontors- och arbetsrumsutrymmen högst 20 % av i stadsplanen angiven byggnadsrätt

Inom kvartersområdena för bostadshöghus får man utan hinder av vad i stadsplanen anvisats angående byggnadsrätt och antal våningar dessutom bygga bastu-, förråds- och andra utrymmen som tjäna bostäder samt utrymmen för barndagvård, klubblokal eller liknande serviceändamål och i kvarteret 61106 dessutom kontors- och affärsutrymmen vars våningsyta är högst 10 % av i stadsplanen anvisad byggnadsrätt

Vinkelräta avståndet mellan bostadsbyggnadernas fasader med olika våningsantal bör vara minst följande:

Våningsantal	avstånd i meter
3	25
4	30
6	35

Det oaktat, vad ovan förordnats, kan två byggnader förläggas på ett avstånd av minst 20 meter från varandra, dock icke mera än på 15 meters fasadavsnitt, såvitt icke bostadsrums huvudfönster förläggs till denna del av den andra byggnaden, samt på ett avstånd av minst 10 meter från varandra, dock inte mera än på 15 meters fasadavsnitt, såvitt icke andra, än fönster till klädes- och badrum eller andra biutrymmen förläggs till denna del av den andra byggnaden, samt även på ett avstånd mindre än 10 meter, såvitt icke andra, än fönster till klädes- och badrum eller andra biutrymmen förläggs till denna del av båda byggnaderna, eller såvitt fönster saknas i denna del av byggnaderna

Inom kvartersområdena för bostadshöghus bör byggnaderna och gårdsplanerna planeras enhetligt kvartersvis och gårdarna anläggas och planteras samtidigt med byggnaderna. I bostadshöghus bör varje trapphus ha omedelbar utgång till den plats, som skall byggas för vistelse och lek, och vars yta skall vara minst 30 % av våningsytan.

Byggnaderna bör placeras så, att de skyddar lek- och vistelseområdet mot vind och trafikbuller

På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd är minst fem stycken per tusen kvadratmeter tomtyta

Minimiantalet bilplatser utgör

Bostäder: På tomterna för småhus 1,5 bilplats per bostad
på tomterna för bostadshöghus 1 bilplats per 70 m^2 våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad
Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m^2 våningsyta
Kontor: 1 bilplats per 50 m^2 våningsyta
Läro- och vårdanstalter: 1 bilplats per 5 anställda samt dessutom 1 bilplats per fem 18 år fyllda studerande

Konferensrum: 1 bilplats per 6 sittplatser
Bilservicestationer: 5 bilplatser per serviceplats och 1 bilplats per 1,5 anställda

Industri: bilplatser bör reserveras 60 % av de anställdas sammanlagda antal i de två största arbetsskiftena
Fritidsplatser: 1 bilplats per 5 besökare eller publikplatser
Idrottsplatser: 1 bilplats per 3 besökare eller publikplatser
Internat, hus för åldringar: 1 bilplats per 3 bostäder

60 % av bilplatserna bör byggas genast. Ordningsrätten kan, då byggnadslov utfärdas, giva uppskov med högst fem år per gång med skyldigheten att bygga de övriga bilplatserna

Bilplatserna bör koncentreras så nära gatuområdet som möjligt och åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då de koncentrerade bilplatserna ligger närmare än 15 m från bostadsbyggnads fönsterfasad bör bilplatsernas högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad

Baskartan fyller de anspråk som författningen (91/60) av den 4.2.1960 rörande planmätning och planebaskartor kräver. Kartläggningen har under åren 1964-1965 utförts av Oy Kunnallistekniikka Ab. Kartan har kompletterats på Vanda köpings mätningsavdelning 1972

M. Tanskanen
Martti Tanskanen, köpingsgeodet

Dickursby den 28. maj 1973

Vanda köpings plane- och fastighetskontor, planeavdelningen

Pentti Tuovinen
Pentti Tuovinen, arkitekt

Godkänd av kommunalfullmäktige 18. 6.1973
Fastställd av ministeriet för inrikesärendena 22.3.1974

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 § 98

Viertolan koulu
Laajennuksen tilaohjelma

3.3.2023

3 kerrosta

Tila	kpl	hym2	hym2 yhteensä	Oppilasmäärä	Huom!
Fy/ke	1	160	160	32	2 x raskaasti varusteltu tila, sis. Varasto
Bi/ma	1	145	145	42	2 opetustilaa, sis varasto
Kotitalous	1	220	220	32	2 opetustilaa, sis varasto
Oppimisalue 1	1	330	330	100	Alakoulun vuosiluokalle
Oppimisalue 2	1	190	190	63	Alakoulun ryhmille tai aineopetukselle (matikka, äidinkieli, kielet, uskonto-terveystieto-opo, historia-yhteiskuntaoppi). Toteutetaan osittain olemassa olevaan kouluun tilamuutoksin (121m2).
Pienryhmä- ja eriyttämistilat	2	50	100		Oppimisalueiden yhteyteen
Makerspace	1	76	76	16	Käsitöiden yhteyteen
Säilytys	1	80	80		Vaatesäilytys, oppilaskaapit, varastot
wc:t oppilaille	13	1,5	19,5		Tarkistetaan, 1/20 oppilasta
Kuvataide	1	120	120	21	sis. Varaston. Käsitöiden yhteyteen
Matalakattoinen liikuntasali	1	190	190	21	Katon korkeus vähintään 3,5m
Pukuhuoneet	1	40	40		Jaettuna kahdeksi pukuhuoneeksi. Sisältää suihkut ja vessat
Monistushuone ja varasto	1	15	15		
Siivoustilat	3	4	12		
Yhteensä			1697,5	327	

Viertolan koulu, peruskorjaus
Liljatie 2, 00130 Vantaa

Laajuustiedot :

bruttoala	5 131	brm2
hyötyala	3 738	hym2
huoneistoala	4 533	htm2
tilavuus	23 500	rm3
tehokkuusluku	1,37	

Rakennuskustannukset		**Yht.€**	**€/brm2**	**€/hym2**	**€/rm3**
Rakennuttajan kulut		2 470 000	481,39	660,78	105,11
suunnittelu	1 470 000				
rakennuttaminen	850 000				
liittymismaksut	150 000				
Rakennustekniset työt		7 310 000	1 424,67	1 955,59	311,06
- sis.pihatyöt					
LVI-työt		1 940 000	378,09	518,99	82,55
LVV-työt	930 000				
IV-työt	960 000				
Säätölaitteet	50 000				
Sähkötyöt		1 230 000	239,72	329,05	52,34
Erillishankinnat		550 000	107,19	147,14	23,40
Muutos- ja lisätyövaraus		1 500 000	292,34	401,28	63,83
KUSTANNUSENNUSTE (alv 0%)		15 000 000	2 923,41	4 012,84	638,30
KUSTANNUSENNUSTE (alv 24%)		18 600 000	3 625,02	4 975,92	791,49

Hintataso KL 118 (2/23)

Arvio sisältää:
- Tarveselvityssessä esitetyt toimenpiteet
- Ryömintatilan ja ulkoseinien tiivistys
- Ikkunoiden kunnostus ja ulkoseinäliittymien tiivistys
- Julkisivusaumausten uusiminen
- Ikkunaerkkereiden uusiminen
- Liikuntasalin alapohjan korjaus
- Uudet siirtoseinät
- Keittiölaitteiden ja -kalusteiden uusinta
- Lastausalueen ja huoltopihan uusiminen
- Työnaikaiset suojaseinät
- Hulevesien viivytys

Arvio ei sisällä:
- Tontilla sijaisevan päiväkotipaviljongin purku ja siirto pois tontilta
- Mahdollisten tontin rasitteiden kustannukset
- Käyttäjätehtävät kuten irtaimisto- ja laitehankinnat
- Globaalin taloustilanteen vuoksi kustannuskehitys ei ole tarkasti ennustettavissa

Suunnittelu ja hankepalvelut 27.2.2023

Petri Kokkonen
Kustannusinsinööri

Viertolan koulu, laajennus
Liljatie 2, 00130 Vantaa

Laajuustiedot :

bruttoala	2 732	brm2
hyötyala	1 698	hym2
huoneistoala	2 526	htm2
tilavuus	11 436	rm3
tehokkuusluku	1,61	

Rakennuskustannukset		**Yht.€**	**€/brm2**	**€/hym2**	**€/rm3**
Rakennuttajan kulut		2 280 000	834,55	1 342,76	199,37
suunnittelu	1 360 000				
rakennuttaminen	780 000				
liittymismaksut	140 000				
Rakennustekniset työt		8 890 000	3 254,03	5 235,57	777,37
- sis.pihatyöt					
LVI-työt		1 240 000	453,88	730,27	108,43
LVV-työt	600 000				
IV-työt	600 000				
Säätölaitteet	40 000				
Sähkötyöt		940 000	344,07	553,59	82,20
Erillishankinnat		40 000	14,64	23,56	3,50
Muutos- ja lisätyövaraus		710 000	259,88	418,14	62,08
KUSTANNUSENNUSTE (alv 0%)		14 100 000	5 161,05	8 303,89	1 232,95
KUSTANNUSENNUSTE (alv 24%)		17 484 000	6 399,71	10 296,82	1 528,86

Hintataso KL 118 (2/23)

Arvio sisältää:
- Rankarakenteinen puurunko
- Palomuuri uuden ja vanhan osan välille
- Pihakentän korkotason nosto ja aitaus
- Uudet tukimuurit
- Autopaikkojen rakentaminen
- Rakennusaikainen sääsuojaus
- Aurinkopaneelijärjestelmä 70 kWp
- Väestönsuojan lisäkustannus
- Hulevesien viivytys
- Sähköautojen latauspisteet 9 kpl
- Sprinkler

Arvio ei sisällä:
- Tontilla sijaisevan päiväkotipaviljongin purku ja siirto pois tontilta
- Mahdollisten tontin rasitteiden kustannukset
- Käyttäjätehtävät kuten irtaimisto- ja laitehankinnat
- Globaalin taloustilanteen vuoksi kustannuskehitys ei ole tarkasti ennustettavissa

Suunnittelu ja hankepalvelut 27.2.2023

Petri Kokkonen
Kustannusinsinööri

Rakennushankkeen turvallisuusriskit, HAVAT Riskikartta

KOHDE: Viertolan koulu

PÄIVÄYS: 12.12.2022

LAATIJAT: Ann-Mari Ståhlberg ja Jukka Tuhkanen

Rakennushankkeen ominaisuudet

- ☐ Koko
- ☐ Muoto
- ☐ Suuruus
- ☐ Mitat
- ☐ Poikkeuksellisuus
- ☐ Ainutkertaisuus
- ☐ Materiaalivalinnat
- ☐ Tekniset ratkaisut
- ☐ Runkoratkaisu
- ☐ Ajankohta
- ☐ Suunnitteluratkaisut
- ☐ Vaativuus
- ☐ Rakennuksen kunto
- ☐ Talotekniikka
- ☐ Muu

Työturvallisuutta ja terveyttä koskevat tiedot

- ☐ Mikrobit (Home)
- ☒ Pöly, purettavat rakenteet
- ☐ Kaasut
- ☒ Muut ilman epäpuhtaudet, ilman pienhiukkaset
- ☒ Melu, tärinä, rakennus melualueella, raitiovaunun tärinä
- ☐ Kuumuus/kylmyys
- ☐ Säteily
- ☐ Häikäisy
- ☐ Happipitoisuus, hapen puute
- ☐ Myrkyt
- ☐ Vaaralliset aineet
- ☐ Altistuminen
- ☐ Ergonomia, hankalat työasennot
- ☐ Vaaralliset työt
- ☐ Räjähdys
- ☐ Syttyminen
- ☐ Muu

Rakennushankkeen luonne

- ☐ Työmaan johtamisen erityispiirteet
- ☒ Yhteensovittamisen erityispiirteet, ratikan melusuojauksen toteutus ja ajankohta, mahdollisen laajennusosan ulottuminen melusuojaan
- ☐ Aikataulu
- ☐ Urakoitsijoiden määrä
- ☐ Urakkarajat
- ☐ Erillistoimitukset
- ☐ Töiden läheisyys/peräkkäisyys
- ☐ Töiden päällekkäisyys
- ☐ Tiedonkulun erityispiirteet
- ☐ Työmenetelmien reunaehdot
- ☒ Muu, kustannukset, aikataulu

Rakennushankkeen olosuhteet

- ☒ Varottavat rakenteet, säilytettävät rakenteet purettavien rakenteiden yhteydessä
- ☐ Vaaralliset johdot
- ☐ Varottavat toiminnot
- ☐ Asukkaat, asiakkaat, tilaajan henkilöstö, vuokralaiset, käyttäjät
- ☐ Liikenne, liikennemuodot
- ☐ Työkoneiden käyttö
- ☐ Työvälineiden käyttö
- ☐ Materiaalit ja aineet
- ☐ Vaaralliset jätteet
- ☐ Teollinen toiminta lähellä, prosessit
- ☐ Tilojen rakennusaikainen käyttö
- ☒ Muu toiminta, Tikkurilantien ratikkahanke ja siitä aiheutuvat katutyöt
- ☐ Herkät laitteet ja laitteistot
- ☐ Muut ympäristötekijät
- ☐ Purettavat rakenteet
- ☐ Sähkökaapelit/kaasuputket
- ☐ Muu

Työhön liittyviä vaaroja

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

10 § Lausunto Helsingin seudun MAL 2023 - suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista

VD/2265/00.04.03/2023
TeA/MSi/THe/MHo/KN/MT

MAL 2023 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuoteen 2040 asti. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen tiiviiseen ja yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin sekä laajaan sidosryhmien vuoropuheluun. MAL 2023 -suunnitelmasta on valmistunut luonnos sekä vaikutusten arviointi, joista pyydetään kaupungin lausuntoa 25.5.2023 mennessä.

Suunnitelmakokonaisuus kattaa myös lakisääteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Vaikutusten arviointi puolestaan täyttää SOVA-lain (laki viranomaisten ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 200/2005) vaatimukset ja arviointia on tehty liikenteen lisäksi maankäytön ja asumisen keskeisistä teemoista.

Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelma kattaa Helsingin seudun 14 kuntaa ja se ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL 2023 -suunnitelma jatkaa seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun perinnettä ja päivittää edellisen MAL 2019 -suunnitelman. Se toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla. Merkittävin muutos aiempiin suunnittelukierroksiin verrattuna on epävarmuuden lisääntyminen kaikessa suunnittelussa.

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 10

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa liitteen mukainen lausunto MAL 2023 suunnitelmaluonnoksesta.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja teki lausuntoon seuraavat muutokset (lisätyt osat kursiivilla ja poistetut osat yliviivattuna):

Sivun 1 viimeinen lause muutettiin kuulumaan seuraavasti:
”Täydennysrakentamisen yhteydessä on kuitenkin ~~pyrittävä säästämään lähiluontoa ja luonnon monimuotoisuutta~~ *huolehdittava lähiluonnon ja luonnon monimuotoisuuden säilymisestä* myös paikallisesti.

Sivun 3 ensimmäinen tekstikappale muutettiin kuulumaan seuraavasti:
"Toinen suunnitelman uusi kärkitoimenpide on asemanseutujen kehittäminen, joka nivoutuu vahvasti myös kaupunkiuudistuksiin. Suunnitelman ehdotus asemanseutujen tiivistämisestä ja lähiympäristön parantamisesta on hyvä ja tuttu keino, mutta tekemistä riittää edelleen. Parannettevat asemat on jaettu kahdelle aikajaksolle. Vantaalle sijoittuvista asemista ~~2023–27~~ 2024–27 parannettaviksi on listattu

Koivukylä, Myyrmäki, Hiekkaharju ja Korso. Tavoitteena on kuntien ja valtion yhteisrahoituksella kunnostaa asemia ensimmäisellä kaudella 45 milj. eurolla. ~~Esitetty kunnostettavien asemien määrä on jo pelkästään Vantaan osalta epärealistinen, koska riittävää suunnitteluvalmiutta ei näin nopeisiin hankkeisiin ole.~~ Vantaan kaupunki pitää kärkitoimenpidettä ~~kuitenkin~~ kannatettavana**.** Samalla tulee sitoa asemien rakenteiden ja lähistön kaupunkiympäristön kehittäminen yhteen laajemman vaikutusten saavuttamiseksi. Vantaan kaupunki esittää myös, että asemien kehittämisen yhteydessä tarkastellaan ja tarvittaessa sovitaan uudelleen kunnossapitovastuut, koska nykyisellään vastuut ovat pirstoutuneet. Epäselvät vastuurajat eivät edistä tiloista huolehtimista eivätkä ongelmat aina selkeästi tule oikean tahon tietoon.

Sivun 5 viimeinen tekstikappale muutettiin kuulumaan seuraavasti:
”Vantaan kaupunki huomauttaa, että pyöräilyn pääverkon baanat ovat huomattavan kallis panostus ja tarkoittaisi Vantaalle jopa 40 M€ panostusta vuosille 2024–2027. Tällainen investointivauhti pyöräilyyn ei ole kaupungin investointibudjetissa realistinen. ~~Suunnitelmavalmiudetkaan eivät ole sillä tasolla, että esitetty investointitahti olisi mahdollinen.~~ Vantaan kaupungin tekemien tarkastelujen perusteella myöskään kaikki pyöräilyn väylät eivät välttämättä ole resurssiviisaita raskaan infrarakentamisen vuoksi, joten niitä tulee priorisoida.

Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell teki varajäsen Niilo Kärjen kannattamana seuraavan lisäysesityksen lausunnon alaotsikon Asuminen viimeiseksi tekstikappaleeksi:

”Luonnoksessa Vantaan kaupungille asetettu asuntotuotantotavoite perustuu Vantaan kasvuun 60 000 asukkaalla vuoteen 2040 mennessä. Tämä voidaan toteuttaa viikko sitten hyväksytyn Ratikan hankesuunnitelman mukaan myös linja-autovaihtoehdolla. Ratikan rahoitus edellyttäisi hankesuunnitelman mukaan 80 000 asukasta eli asuntotuotanto- ja kaavatavoitteiden nostamista n. 30 %. Hankesuunnitelman karttaa sivulla 24 tulisi tarkistaa asetetun asuntotuotantotavoitteen mukaiseksi runkolinja-autoyhteydeksi ja tekstejä muuttaa vastaavasti.”

Puheenjohtaja totesi, että asiasta on äänestettävä, ja teki seuraavan äänestysesitykset: he, jotka kannattavat kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan muutettua pohjaesitystä äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat Lundellin esittämää lisäysesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 12 jaa-ääntä (Karinen, Tammi, Abdi, Kaukola, Tahvanainen, Rehnström, Kaiju, Kasonen, Orpana, Norrena, Valtanen, Luokkala) ja 3 ei-ääntä (Lundell, Kärki, Niikko), joten puheenjohtaja totesi lisäysesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin muutettu esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Merkittiin, että Kai-Ari Lundell, Niilo Kärki ja Mika Niikko jättivät asiaan seuraavan eriävän mielipiteen:

”Luonnoksessa Vantaan kaupungille asetettu asuntotuotantotavoite perustuu Vantaan kasvuun 60 000 asukkaalla vuoteen 2040 mennessä. Tämä voidaan toteuttaa viikko sitten hyväksytyn Ratikan hankesuunnitelman mukaan myös linja-autovaihtoehdolla. Ratikan rahoitus edellyttäisi hankesuunnitelman mukaan 80 000 asukasta eli asuntotuotanto- ja kaavatavoitteiden nostamista n. 30

%. Hankesuunnitelman karttaa sivulla 24 tulisi tarkistaa asetetun asuntotuotantotavoitteen mukaiseksi runkolinja-autoyhteydeksi ja tekstejä muuttaa vastaavasti.”

Liitteet:
- Kh 22.5.2023. Vantaan lausunto MAL 2023 suunnitelmaluonnoksesta
- Äänestysraportti kh 22.5.2023 § 10
- Lausuntopyyntö
- MAL 2023 Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, luonnos 14.4.23
- MAL 2023 – suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointiselostus

Täytäntöönpano: Lakiasiat- ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
kaupunkisuunnittelujohtaja va. Mari Siivola, puh. 040 336 0159
kiinteistökehityspäällikkö Tomi Henriksson, puh. 050 318 0992
suunnittelupäällikkö Markus Holm, puh. 043 827 0942
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Lausunto Helsingin seudun MAL 2023 suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista

MAL 2023 -suunnitelmaa on valmisteltu aikana, joka on ollut täynnä yhteiskunnallisia mullistuksia. Vuonna 2020 käynnistyi maailmanlaajuinen COVID19-pandemia, joka muutti, ehkä jopa pysyvästi käsitystämme mm. liikkumisesta, työn tekemisen tavoista ja asumistoiveista. Venäjän hyökättyä Ukrainaan keväällä 2022 syntyi toimintaympäristöön uusi merkittävä epävarmuustekijä ja Suomen geopoliittinen tilanne muuttui ratkaisevasti. Panostukset huoltovarmuuteen ja puolustukseen hallitsevat yhteiskunnallista keskustelua ja vaikuttavat kokonaisvaltaisesti siihen, kuinka yhteisiä varoja priorisoidaan. SOTE-uudistus vaikeuttaa osaltaan kuntien taloudellista tilannetta ja heikentää kuntien investointikykyä. Toimintaympäristön muutoksen seurauksena inflaatio sekä korkojen ja energian hinnan nousu ovat vaikuttaneet myös liikenteen, asumisen ja rakentamisen kustannuksiin merkittävästi. Suunnitelman valmistelussa on hyväksytty, että näkymä tulevaisuuteen on nykyisellään sumuinen. Suunnitelman tavoitteiden pääsisältö on:

- määrälliset tavoitteet seudun asuntotuotannon turvaamiseksi ovat seudullisesti lähes samat kuin voimassa olevassa MAL-sopimuksessa: 16 500 asunnon rakentaminen vuosittain ja asemakaavoitustavoite noin 1,5 miljoonaa k-m^2 vuosittain. Vantaan tavoite on noussut hieman 2 640 asunnosta 2 720 asuntoon ja asemakaavoituksen tavoite 240 000 k-m2/vuosi tavoitteeksi 247 300 k-m2/vuosi.
- kohdistetaan 95 % seudun uudesta asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille.
- jatketaan Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen.
- rakennetaan Helsingin seudun asukkaiden tarpeisiin monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja ja uudistetaan määrätietoisesti asuinalueita, jotka uhkaavat jäädä kehityksestä jälkeen.
- panostetaan aiempaa vahvemmin Helsingin seudun kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen ja varmistetaan tehokas joukkoliikennejärjestelmä myös tulevaisuudessa.
- seudullisella ja kansallisella tasolla toteutetaan monipuolisia toimenpiteitä, joilla vähennetään liikenteen päästöjä ja asumisen energiankulutusta.
- vahvistetaan Helsingin seudun elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kehittämällä keskeisiä elinkeinoalueita sekä parantamalla kansainvälistä saavutettavuutta ja logistiikan tehokkuutta.

Vantaa pitää MAL-suunnitelmassa esitettyjä päätavoitteita onnistuneina ja hyvin perusteltuina. Seudun kasvutavoitteet perustuvat väestöennusteisiin, joiden toteutuminen on epävarmaa nykyisessä toimintaympäristössä. Kasvuun pitää kuitenkin varautua, joten yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen perustuva kasvutavoite on järkevä hiiliviisauden edistämisen, liikenneverkon suunnittelun, palveluiden saavutettavuuden ja laajempien luontoalueiden säilyttämisen näkökulmasta. Täydennysrakentamisen

Vantaan kaupunki
Toimiala

Osoite
Postinumero
Etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi

Puhelin 09 1234 1234
Matkapuhelin 040 123 1234

yhteydessä on kuitenkin huolehdittava lähiluonnon ja luonnon monimuotoisuuden säilymisestä myös paikallisesti.

Maankäyttö

Seudun kasvutavoitteiden toteutuminen on epävarmaa nykyisessä toimintaympäristössä. Kasvuun pitää silti seudun varautua. Vantaan yleiskaavassa on määritelty sama sisäänpäin kasvun ensisijaisuus kuin MAL-suunnitelmassa. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on järkevää liikenneverkon ja arjen toimivuuden sekä viherrakenteen säilyttämisen näkökulmista. Täydennysrakentamisen edistämiseksi on suunnitelmaan tuotu Vantaan kannalta erinomainen ehdotus yhteisestä selvityksestä, millä voitaisiin edesauttaa kaupunkirakenteessa keskeisesti sijaitsevien korkeajännitejohtojen tunnelointia.

Suunnitelmassa on esitetty Helsingin seudun kehityskuva vuoteen 2040. Kartta ja tavoite kasvun suuntaamisesta 95 % ensisijaisille maankäytön kehittämisvyöhykkeille vastaavat Vantaan yleiskaavan ratkaisuja. Seudulliseen suunnitelmaan on sanallisesti kirjattu tavoitteet tarkemman mittakaavan kestävistä ratkaisuista kuten hiilinieluista ja lähiluonnosta.

Suunnitelmaan sisältyy myös elinkeinojen kehityskuva 2040, jonka tavoitteena on nostaa esiin ja edistää seudullisia elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Kartassa painottuu vahvasti tuotannon, varastoinnin ja logistiikan kehittyvät vyöhykkeet, joiksi on määritelty tärkeimmät väylät. Monipuoliset keskustat ja toimistotyöpaikkojen keskittymät jäävät logistiikkavyöhykkeiden jalkoihin. Molempia tarvitaan, mutta Vantaan näkökulmasta esimerkiksi Kehä III varren korostaminen tuotannon, varastoinnin ja logistiikan kehittyvänä vyöhykkeenä ei kuvaa tulevaa tavoitetilaa. Kehä III kehittyy väylänä tulevaisuudessakin, mutta Aviapolis ja ratikan varsi kehittyvät vahvasti tiiviimmäksi kaupunkirakenteeksi. Hämeenlinnan väylän varsi ei koskaan edes ole ollut mikään logistiikkavyöhyke eikä siitä ole tarkoitusta sellaista kehittää. Sen varrella sijaitsee Vehkalan työpaikka-alue, jonne on sijoittunut mm. tuotantoon, kauppaan ja koulutukseen liittyviä yrityksiä ja työpaikkoja. Pohjoisempana sijaitseva Kivistö on puolestaan kehittyvä aluekeskus keskustatoimintoineen. Koko suunnitelman osalta voi vielä kysyä, kuinka ristiriitaiset nämä esitetyt kehittyvät logistiikan vyöhykkeet ovat raskaan liikenteen päästöjen vähentämistavoitteiden kanssa. Vantaa esittää väylille laajasti määritellyn tuotannon, varastoinnin ja logistiikan kehittyvät vyöhykkeet merkinnän uudelleen arviointia.

Uutena aiheena suunnitelmaan on tuotu nykyisiä kaupunginosia nostavat ja eriytymiskehitykseen tarttuvat kaupunkiuudistukset, joiden alueiksi on määritelty Vantaalta Havukoski – Mikkola ja Hakunila sekä Helsinkiin ulottuvat vyöhykkeet Malminkartanosta Myyrmäkeen ja Länsimäestä Kontulaan. Helsingissä on käynnissä useita kaupunkiuudistushankkeita, joista tämä MAL-suunnitelman ehdotus hakee oppia. Valitut alueet on määritelty MAL-työssä eriytymiskehityksen uhkaa kuvaavien indikaattorien avulla. Ehdotus uudesta toimintamallista ja valtion haastaminen mukaan talkoisiin on Vantaan kaupungin puolesta perusteltu. Liikenteen näkökulman puuttuminen alueiden uudistamisesta lienee vahinko. Segregaation torjunta on tärkeää ja sen tulisi näkyä kattavasti MAL-suunnitelmassa, koska se koskee muitakin suunnitelman osa-alueita. Siitä syystä tulisi myös liikennehankkeita arvioida sen perusteella, tukevatko ne eriytymiskehityksen

Vantaan kaupunki
Toimiala

Osoite
Postinumero
Etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi

Puhelin 09 1234 1234
Matkapuhelin 040 123 1234

kannalta tarkkailtavia alueita. Liikennehankkeet uudistavat kaupunkiympäristöä, kiihdyttävät investointeja ja parantavat liikkumisen edellytyksiä ja tasa-arvoa.

Toinen suunnitelman uusi kärkitoimenpide on asemanseutujen kehittäminen, joka nivoutuu vahvasti myös kaupunkiuudistuksiin. Suunnitelman ehdotus asemanseutujen tiivistämisestä ja lähiympäristön parantamisesta on hyvä ja tuttu keino, mutta tekemistä riittää edelleen. Parannettevat asemat on jaettu kahdelle aikajaksolle. Vantaalle sijoittuvista asemista 2024–27 parannettaviksi on listattu Koivukylä, Myyrmäki, Hiekkaharju ja Korso. Tavoitteena on kuntien ja valtion yhteisrahoituksella kunnostaa asemia ensimmäisellä kaudella 45 milj. eurolla. Vantaan kaupunki pitää kärkitoimenpidettä kannatettavana. Samalla tulee sitoa asemien rakenteiden ja lähistön kaupunkiympäristön kehittäminen yhteen laajemman vaikutusten saavuttamiseksi. Vantaan kaupunki esittää myös, että asemien kehittämisen yhteydessä tarkastellaan ja tarvittaessa sovitaan uudelleen kunnossapitovastuut, koska nykyisellään vastuut ovat pirstoutuneet. Epäselvät vastuurajat eivät edistä tiloista huolehtimista eivätkä ongelmat aina selkeästi tule oikean tahon tietoon.

Vantaan kaupunki on sitoutunut mahdollistamaan uuden lähijunaliikenteen varikon rakentamisen Kehäradan varrelle. Paikka on vielä täsmentymättä, mutta alustavasti varikon sijainniksi on tarkasteltu Kehäradan vartta Kivistön ja Vehkalan välillä. Vantaan kaupunki muistuttaa, että vaikka toteutusjärjestystä ei suoraan ole suunnitelmaan kirjattu, on Kehäradan varikko vuorossa vasta kolmantena pääradan ja rantaradan varikon jälkeen. Tavoiteltavan varikoiden toteutusjärjestyksen tulee kirjata MAL-suunnitelmaan selvästi näkyville.

MAL 2023 investointiohjelmaan on ensimmäiselle kaudelle nostettu Vantaan ratikka. Hanke on Vantaan kaupunkikehitykselle erittäin merkittävä ja yksi uuden yleiskaavan tärkeimmistä kasvukäytävistä. Ratikan merkitystä voi peilata MAL-suunnitelman sisältöön: se mahdollistaa Vantaalla ja seudullisestikin useiden suunnitelman kärkitoimenpiteiden edistymisen.

Asuminen

MAL 2023 -suunnitelman tavoitteena on varmistaa asuntotuotannon riittävyys ja monipuolisuus kasvavalla Helsingin seudulla. Vuonna 2040 seudulla on ennakoitu olevan noin 1,9 milj. asukasta, mikä tarkoittaa noin 400 000 uutta asukasta nykytilanteeseen verrattuna. Asuntotuotannon korkeaa määrää ei tavoitella seudulla asumisen laadun kustannuksella, vaan asukkaiden tarpeisiin on tavoitteena rakentaa monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja. Tavoitteena on rakentaa seudulle 16 500 asuntoa vuosittain ja tuottaa uutta asuntokaavaa 1,5 milj. k-m^2 vuosittain.

Vantaa pitää MAL-suunnitelmassa esitettyjä asuntotuotannon mitoitusta ja asuntopoliittisia toimenpiteitä hyvin perusteltuina, ja ne ovat linjassa kaupungin omien maa- ja asuntopoliittisten linjausten kanssa. Asuntotuotannon monipuolisuuden turvaaminen eri puolilla Helsingin seutua on tärkeää tasapainoisen kehityksen kannalta, erityisesti valtion tukeman ARA-tuotannon osalta. Suunnitelman asuntopoliittisissa tavoitteissa on todettu, että kunnat huomioivat asuntopolitiikassaan asuntotarjonnan monipuolisuuden tarkemmista toimista omissa maa- ja asuntopolitiikkaa ohjaavissa ohjelmissa. Käytännössä erillisiä ohjelmia on vain seudun suurimmilla kunnilla, joten pienempien kuntien näkökulmasta olisi järkevää täsmentää yleispiirteisiä tavoitteita asuntotuotannon laadullisen ohjauksen osalta.

Vantaan kaupunki
Toimiala

Osoite
Postinumero
Etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi

Puhelin 09 1234 1234
Matkapuhelin 040 123 1234

Uutena elementtinä tässä MAL-suunnitelmassa on eriytymiskehityksen korjaamiseen tähtäävät kaupunkiuudistusalueet, jotka ovat ylikunnallisia ja niitä on Vantaalle esitetty neljä. Vantaa haluaa painottaa, että alueellisen eriytymisen hillitseminen on seudullisesti erittäin tärkeä teema, jonka toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää merkittävää valtion ja kuntien rahoitusta, nykyistä vahvempaa kaupunkipoliittista ohjausta, seudullista tiedonvaihtoa sekä paikallista poikkihallinnollista kehittämistä.

Vantaa pitää tärkeänä, että seudulla turvataan vuokra-asumisen ja omistusasumisen tasapainoinen suhde sekä valtion tukeman ARA-vuokra-asuntotuotannon osuuksien toteutuminen tasapainoisesti seudun eri osissa. Vuokravaltaisilla alueilla pitää pystyä monipuolistamaan asuntokantaa ja tästä syystä suunnitelmassa tulee huomioida ARA-vuokratuotantotavoitteen lisäksi tavoite luoda edellytyksiä omistusasuntotuotannolle näillä alueilla sekä kehittää vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoittuvia ns. välimuodon malleja yhdessä valtion ja muiden toimijoiden kanssa.

Erilaiset valtion infra-avustukset sekä peruskorjaus- ja energia-avustukset ovat tärkeitä yhdyskuntarakenteen tiivistämisessä, hiiliviisauden edistämisessä, asuntokannan kehittämisessä ja asuinkustannusten alentamisessa. Vantaa pitää erittäin tärkeänä, että myös näistä sovitaan tarkemmin tulevissa MAL-sopimusneuvotteluissa.

Liikenne

Valtion lisäpanostus joukkoliikenteeseen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi ovat erittäin perusteltuja Helsingin seudulla, jossa joukkoliikenteellä on tiiviin asutuksen ansiosta mahdollisuus olla monelle oikeasti kilpailukykyinen vaihtoehto. Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteet ovat kannatettavia, mutta Vantaan kaupunki huomauttaa, että pienehköillä toimenpiteillä kuten pysäkkivälin tiheydellä tai liikennevaloetuuksilla on loppujen lopuksi varsin vähäinen vaikutus joukkoliikenteen matka-ajan kilpailukykyyn henkilöautoon verrattuna. Joukkoliikenteen etuuksia ja edistämisen toimenpiteitä tulisi keskittää sinne, missä joukkoliikennettä on eniten ja nopeutuksesta siten suurimmat hyödyt.

Vantaan kaupunki muistuttaa, että autojen liityntäpysäköinti on monesti tärkeä osa matkaketjua pientalo- ja haja-asutusalueilta raideliikenteen pariin. Sen merkitys on kuitenkin joukkoliikenteen kokonaismatkustajamäärään melko pieni ja sen matkustajakohtaiset kustannukset ovat korkeat. Liityntäpysäköinnin lisäämiseen ei olla varattu rahoitusta, mutta esimerkiksi sopivien kehityshankkeiden yhteydessä sitä on syytä toteuttaa, jos se on kohtuullisin kustannuksin mahdollista. Pysäköinnin hinnoittelulla liityntäliikenteen suuntautumista voidaan ohjata tasaisesti eri asemien kesken.

Pääkaupunkiseudulla lyhytmatkainen liityntäliikenne on resurssiviisasta järjestää pyöriin, mikroliikkumisvälineisiin tai joukkoliikenteeseen perustuen. Asemien läheisyydessä tapahtuva liityntäpysäköinti on rakenteellisena ratkaisuna kallista ja maantasototeutuksena se vie paljon tilaa juuri niillä alueilla, joiden maankäyttöä halutaan tiivistää. Pyörien liityntäpysäköinnin kehittämisen mahdollisuudet ovat autopaikkoja paremmat. Usein varsin pienehkönä toimenpiteenä näiden toteuttamista ei kannata jättää vain asemaseutujen kehittämisen tai pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelman yhteyteen. Vantaalla liityntäpyöräpysäköintiä onkin parannettu määrätietoisesti paitsi asemilla myös bussiliityntänä ja tätä työtä jatketaan.

Vantaan kaupunki
Toimiala

Osoite
Postinumero
Etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi

Puhelin 09 1234 1234
Matkapuhelin 040 123 1234

Vantaan kaupunki näkee hyvänä, että ympäristövyöhykkeiden mahdollisuuksia selvitetään. Vantaalla paikallinen ilmanlaatu ei ole samalla tavoin jatkuva ongelma kuin esimerkiksi kantakaupungin katukuiluissa, mutta vyöhykkeiden avulla voitaisiin vaikuttaa mm. raskaan liikenteen ajoneuvokannan uusiutumiseen. Sopivien pysäköintitoimenpiteiden kanssa ympäristövyöhykkeet voisivat muodostaa tehokkaan kuntien käsissä olevan työkalun ajoneuvoliikenteen päästöjen rajoittamiseksi.

Vantaan kaupunki esittää, että Lapinkylän asema, joka oli mukana edellisessäkin MAL-suunnitelmassa, lisätään investointiohjelmaan viimeiselle nelivuotiskaudelle. Kivistön alue kehittyy ja laajenee jatkuvasti ja syksyllä 2023 avattava kauppakeskus nopeuttanee rakentamisen ja kaavoituksen kysyntää tulevina vuosina, kunhan asuntorakentamisen aallonpohjasta taas noustaan yleisemminkin. Lapinkylän asema ei ole juuri tällä hetkellä perusteltu, mutta olisi tärkeää, että erinomainen joukkoliikenneyhteys saadaan toteutumaan hyvin synkronoituna uuden asuinalueen kanssa.

Vantaan kaupunki näkee mt152 tärkeäksi mahdollisuudeksi poikittaisen pitkänmatkan liikenteen kehittämisessä valtion tieverkolla. Vantaan kaupungin maankäytön kehittymisen kannalta hanke ei ole kovin tärkeä eikä Vantaan kaupunki näe hanketta kaikkein tärkeimpien seudullisten hankkeiden joukossa, kun rahoitusta hankkeiden välillä joudutaan priorisoimaan.

Vantaan kaupunki haluaa nostaa esiin, että valtio ei ole osallistunut Helsingin seudun ratikkavarikoiden kustannuksiin toisin kuin Tampereella. Jos menettelyä haluttaisiin pyrkiä muuttamaan, pitäisi ratikoiden varikkokustannukset mahdollisesti eriyttää liikennöintikustannuksista tai tuoda varikkokustannukset selvästi esiin MAL-suunnitelmassa osana ratikkahanketta. Varmuuden vuoksi ratikkavarikko tulee kirjata Vantaan ratikan oheen suunnitelmaan ja kustannuksiin. Aihetta on hyvä selvittää ja tarkastella pidemmän aikavälin kustannusten kannalta yhdessä HSL:n, Kaupunkiliikenne Oy:n ja tulevien ratikkakaupunkien yhteistyönä.

Vantaan kaupunki nostaa esiin sen, että raskaan liikenteen taukopaikkoja on Vantaalla edistetty ja mahdollistettu vuoden 2027 loppuun saakka Keimolan palvelualueen laajennuksen ja Katriinantien rekkojen pysäköintialueen muodossa. Vantaan kaupunki on myös aktiivisesti mukana mahdollistamassa vt3:n pysyvän taukopaikan toteutusta, mistä valtio on parhaillaan tekemässä tiesuunnitelmaa. Tiesuunnitelma on näillä näkymin valmistumassa vuoden 2023 loppuun mennessä, jonka jälkeen tulee aloittaa kaavoitus mahdollisimman pian.

Vantaan kaupunki huomauttaa, että Santaradan osalta suunnitelmaan tulee kirjata, että valtio luopuu Hosantien sepelinkuormauksen mahdollistuttua Santaradan maa-alueista ja luovuttaa ne Vantaan kaupungille edistääkseen ensisijaisten vyöhykkeiden maankäytön kehittämistä.

Vantaan kaupunki korostaa, että Vantaan alueelle sijoittuvien, suunnitelmaan sisältyvien eri kehittämishankkeiden tulee edetä samatahtisesti ja kaikkia osapuolia tyydyttävällä tavalla.

Vantaan kaupunki huomauttaa, että pyöräilyn pääverkon baanat ovat huomattavan kallis panostus ja tarkoittaisi Vantaalle jopa 40 M€ panostusta vuosille 2024–2027. Tällainen investointivauhti pyöräilyyn ei ole kaupungin investointibudjetissa realistinen. Vantaan kaupungin tekemien tarkastelujen perusteella myöskään kaikki pyöräilyn väylät eivät välttämättä ole resurssiviisaita raskaan infrarakentamisen vuoksi, joten niitä tulee priorisoida.

Vantaan kaupunki
Toimiala

Osoite
Postinumero
Etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi

Puhelin 09 1234 1234
Matkapuhelin 040 123 1234

MAL-suunnitelman investoinneista on suurten kokonaispakettien - kuten kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelmat sekä asemien kehittämien - vuoksi hankalaa hahmottaa kuntakohtaisia kustannuksia.

Vantaan kaupunki näkee hyvänä, että myös joukkoliikenteen poikittaisia runkoyhteyksiä kehitetään. Erityisen positiivisena näkyy Espoon puolella Matinkylä-Leppävaara-yhteyden toteutumisen nostaminen vuosille 2028–2031.

Vantaan kaupunki haluaa nostaa esiin, että pääradan lisäraiteiden tarve ja niiden vaatima tilantarve ovat epäselviä. Aiemmin laaditut suunnitelmat eivät tarjoa kaikin puolin toimivia ja toteutuskelpoisia ratkaisuja. Ne eivät myöskään huomioi uutta ajatusta Santaradan korvaamisesta Hosantien huoltoraiteella. Lisäraiteiden toteutuskelpoinen suunnitelma on nyt ajankohtainen, jotta radanvarren kaavoitusta voidaan kehittää ja toisaalta varautua tulevaisuuteen.

Lentorata on mahdollinen vaihtoehto pääradan lisäraiteille välillä Kerava – Pasila etenkin siinä tilanteessa, että edellä esitetyllä pääratata koskevalla suunnitelmalla ei pystytä varmistamaan riittävää ratakapasiteettia. Vantaan kaupunki katsookin, että tulevaisuudessa kaikkiin pääratatan Helsingin seudulla liittyviin tarkasteluihin tulee liittää vaihtoehto, joka perustuu Lentoradan toteuttamiseen.

Vantaa katsoo, että seudulla voitaisiin tehdä hyvin nykyistä yhtenäisempää pysäköintipolitiikkaa. Vantaallakin johdonmukainen pysäköintipolitiikka on varsin nuorta ja maksullista pysäköintiä on ollut tiiveimmissä keskustoissa vasta 6 vuotta. Mitä tiiviimpää kaupunkia ja toisaalta toimivampaa joukkoliikennettä halutaan tavoitella, sitä enemmän tulee keskittää resursseja myös pysäköintikysymysten ratkaisemiseksi. Tällä on suora kytkentä maankäytön suuntaamiseksi ensisijaisille maankäyttövyöhykkeille sekä joukkoliikenteen tehostamiseen.

Vantaan kaupunki huomauttaa, että liikenteen päästövähennysten osalta kunnilla on hyvin rajalliset vaikutusmahdollisuudet. Pysäköintipolitiikka, keskustojen tiivistäminen ja tehokas joukkoliikenne ovat näistä merkittävimpiä suoria keinoja, mutta myös uusiutuvien liikennepolttoaineiden jakelun edistäminen on tärkeää. Se mitä ympäristövyöhykkeet voivat mahdollistaa, on vielä epäselvää. Joka tapauksessa on selvää, että Vantaan alueella liikenteeseen vaikuttamisen mahdollisuudet ovat erilaiset kuin Helsingissä senkin vuoksi, että sen alueella tieliikenteen suoritteesta noin 2/3 syntyy valtion väyläverkolla. Suuri osa tästä on lisäksi läpiajoliikennettä, joten valtion rooli liikenteen päästöjen vähentämisessä on keskeinen.

Vantaan kaupunki muistuttaa painokkaasti, että meluntorjuntaa on laiminlyöty investointirahoituksessa niin pitkään, että sen kirjattujen toimenpiteiden toteutus pitäisi olla KUHA-hankkeiden ykkösprioriteetti. Muussa tapauksessa on merkittävänä riskinä, että muut teemapaketit menevät herkästi melutoimenpiteiden ohi. Vantaa kannattaa myös meluntorjunnan vastuuperiaatteiden tarkastamista.

Vaikutusten arviointi

MAL-suunnitelmaa on laadittu vahvassa vuorovaikutuksessa vaikutusten arviointien kanssa. Arviointien pohjana toimivat suunnitelmat tavoitteet ja niiden pohjalta määritellyt mittarit. Arvioinnissa todetaan, että monet tavoitteet toteutuvat suunnitelmasta huolimatta. Seudun väestö- ja työpaikkakehitys on voimakasta ja henkilöajoneuvokanta uudistuu sähköiseksi nopeasti. Jälkimmäinen tekee liikkumisesta edullisempaa ja sitä kautta lisää ajokilometrien määrää.

Vantaan kaupunki
Toimiala

Osoite
Postinumero
Etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi

Puhelin 09 1234 1234
Matkapuhelin 040 123 1234

Suunnitelman kolmen päätavoitteen toteutumista on arvioitu aiheittain. Hiilineutraalisuustavoitteeksi on määritelty, että liikenteen CO2- päästöt saataisiin suunnitelmaratkaisuilla lähelle nollaan. Tämä tavoite ei toteudu, koska esitetty kehitys on hiilineutraaliustavoitteen kannalta riittämätöntä. Henkilöautolla ajettujen kilometrien määrä kasvaa, vaikka joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus lisääntyy kolme prosenttiyksikköä. Toinen osa samasta tavoitteesta toteutuu: asumisen energiankulutus laskee kasvusta huolimatta ja suunnitelmalla voidaan tukea tavoitteeseen pääsyä. Vantaa haluaa painottaa, että hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi käytännön toimenpiteitä on suunnitelmaan vielä lisättävä sekä liikenteen että asumisen ja rakentamisen osalta, jotta suunnitelman tavoitteet on hiilineutraalisuuden osalta mahdollista saavuttaa.

Hyvinvoivan päätavoitteena on alueiden tasapainoinen kehitys. Tätä on arvioitu portaittaisen laadullisen arvioinnin kautta. Suunnitelman vaikutukset sijoittuvat mahdollistavan ja kannustavan vaikutuksen tasoille ja pääosin suunnitelmassa päästään tavoitteeseen (kannustava). Sosiaalisen kestävyyden näkökulmasta MAL-suunnitelman toimenpiteet vaikuttavat laajasti hyvinvoinnin eri osa-alueisiin ja ohjaavat kehitystä oikeaan suuntaan. Toimenpiteet tukevat laajasti eri osa-alueita, mutta asiaan liittyy epävarmuutta. Monet toimet edellyttävät konkretisointia kuntatason suunnittelussa sekä MAL-suunnitelman jatkotyöstössä. Kaupunkiuudistusalueille kohdennetut toimet ja taloudelliset investoinnit vähentävät pitkällä aikavälillä muun muassa syrjäytymisriskiä ja kaventavat alueellisia hyvinvointi- ja terveyseroja. Alueellisen eriytymisen ehkäiseminen ja korjaaminen ovat myös Vantaalla erittäin tärkeitä tavoitteita ja teeman painottaminen MAL-suunnitelmassa ja sen toteuttamiseen tähtäävässä MAL-sopimuksessa on koko seudun tulevan kehityksen kannalta oleellinen asia.

Menestyvän osuus on arvioitu pääasiassa yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden kautta. Se on suunnitelmassa tavoitteen mukaisesti yli 1 (1,18). Kestävien kulkumuotojen saavutettavuus paranee merkittävästi ja työpaikkojen kasautuminen lisääntyy. Joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen tuottaa laaja-alaisia hyötyjä, mutta sitä voinee pitää epätodennäköisenä toimenpiteenä.

MAL-suunnittelu- ja sopimisprosessin kehittäminen

MAL-suunnittelu on ollut järkevä työkalu edistää Helsingin seudun kestävää kasvua ja yhteistyötä. Suunnitteluprosessi ja siihen liittyvä päätöksentekorakenne ovat kuitenkin vuosien saatossa muotoutuneet liian monimutkaiseksi. On syytä tehdä kattava arviointi siitä, miten Helsingin seudulla olisi jatkossa perusteltua tehdä seudullista maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelua. Arviointi liittyy sekä suunnittelun sisältöön että siihen millainen organisoituminen ja prosessi palvelisi tarkoitusta parhaiten.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

Vantaan kaupunki
Toimiala

Osoite
Postinumero
Etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi

Puhelin 09 1234 1234
Matkapuhelin 040 123 1234

03.04.2023 752/08.00.00.01/2020
[MAL-suunnitelma 2023]

Lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2023 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta

Luonnos Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmasta MAL 2023 on valmistunut lausuntoja ja kannanottoja varten. Suunnitelmaluonnos muodostaa kokonaisuutena yleispiirteisen näkemyksen Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta, asumisesta ja liikennejärjestelmästä. Samalla suunnitelma on seudun lakisääteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sitä koskee viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetussa laissa (200/2005) ja asetuksessa (347/2005) tarkoitettu velvoite laatia suunnitelmasta ympäristöarviointi.

Pyydämme teiltä lausuntoa suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta, joka on samalla SOVA-lain 8§:n mukainen ympäristöselostus. Lausunnot tulee toimittaa viimeistään torstaina 25.5.2023. Myös asukkailla ja muilla toimijoilla on mahdollisuus antaa kannanotto suunnitelmaluonnoksesta ja arviointiselostuksesta.

Suunnitelman valmistelu ja päätöksenteko

Suunnitelmaluonnos on valmisteltu tiiviissä yhteistyössä ja siitä ovat vastanneet alueen kunnat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo sekä liikenteen osalta Siuntio. Lisäksi mukana ovat olleet HSL, HSY, Uudenmaan liitto ja valtion liikenne- ja ympäristöviranomaiset. Suunnitelmaluonnosta on käsitelty myös poliittisessa prosessissa ennen lausuntokierrosta alkuvuonna 2023.

HSL:n hallitus päätti kokouksessaan 28.3.2023 lähettää Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman luonnoksen liikenteen osalta lähetettäväksi lausunnoille. Lausuntojen ja kannanottojen jälkeen MAL 2023 -suunnitelma viimeistellään, minkä jälkeen HSL:n hallitus tekee liikennejärjestelmäpäätöksen HSL:n jäsenkuntien osalta ja lähettää suunnitelman KUUMA-seutu liikelaitoksen johtokunnan kautta HSL-kuntayhtymään kuulumattomiin KUUMA-kuntiin liikennejärjestelmäpäätöksen tekemistä varten.

Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK päätti kokouksessaan 29.3.2023 Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman luonnoksen maankäytön ja asumisen osalta lähetettäväksi lausunnoille. Lausuntojen ja kannanottojen jälkeen suunnitelma viimeistellään ja HSYK käsittelee ja hyväksyy omalta osaltaan sen maankäyttöä ja asumista koskevat osat ja lähettää ne edelleen hyväksyttäväksi pääkaupunkiseudun kuntiin. KUUMA-kunnat saavat suunnitelman maankäytön ja asumisen osalta hyväksyttäväkseen kuntien yhteisen KUUMA-seutu liikelaitoksen johtokunnan kautta.

Suunnitelmaluonnos ei edusta Helsingin seudun kuntien lopullista sitoutumista, vaan kuntien kannat muodostetaan virallisesti lausuntokierroksen yhteydessä.
Vaikutusten arviointi päivitetään osaksi lausuntomateriaalia viimeistään 17.4.2023.
Tavoitteena on, että MAL 2023 -suunnitelman valmistumisen jälkeen suunnitelman pohjalta voidaan neuvotella seuraava 12-vuotinen MAL-sopimus.

Pyydämme lausunnon antajia ja kannanottojen esittäjiä vastaamaan erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1. Miltä MAL 2023 -suunnitelman kokonaisuus vaikuttaa?
    i. Onko kärkitoimenpiteissä tunnistettu oikeat asiat?
    ii. Mitkä luonnoksen toimenpiteistä on tärkeintä toteuttaa?
    iii. Saako suunnitelman vaikutuksista selkeän käsityksen arviointiselostuksen pohjalta (päivitetty arviointiselostus julkaistaan 17.4.2023)?
2. Mitä muuttaisitte suunnitelman toimenpiteissä, jotta suunnitelman tavoitteet täyttyisivät?
    i. Mitkä vaikutusten arvioinnin jatkosuositusten toimenpiteistä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan?
    ii. Puuttuuko suunnitelmasta jotain? Mitä muita toimenpiteitä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin?
    iii. Onko suunnitelmassa jotain, jonka voisi jättää pois?
3. Miten seudullinen yhteistyö MAL 2023 -suunnitelman valmistelussa on toiminut? Mitä kehittämistarpeita näette yhteistyössä?
4. Muuta avointa palautetta

Esittelytilaisuus lausunnonantajille ja kannanottojen esittäjille maanantaina 17.4.2023

Suunnitelmaluonnoksesta järjestetään lausunnonantajille esittelytilaisuus maanantaina 17.4.2023 klo 13.00–15.30 Teamsissa. Teams-linkki toimitetaan ilmoittautuneille. Tilaisuudessa esitellään suunnitelmaluonnoksen ja sen vaikutusten arvioinnin keskeinen sisältö. Tilaisuudessa voi esittää kysymyksiä ja kommentteja suunnitelmaluonnosta koskien. Esittelytilaisuuteen voi ilmoittautua oheisesta linkistä:
https://link.webropolsurveys.com/S/331987E0AA76C590

Lausuntoaineistot

MAL 2023 -suunnitelman luonnos ja sen vaikutusten arviointiselostus, joka on SOVA-laissa (200/2005) tarkoitettu ympäristöselostus, tausta-aineistoineen ovat saatavilla verkko-osoitteessa www.hsl.fi/hsl/mal

Vaikutusten arviointia koskeva materiaali päivitetään osaksi lausuntoaineistoa 17.4.2023.

Lausunnot toimitetaan HSL:ään

HSL toimii teknisenä lausuntojen pyytäjänä koko MAL2023-suunnitelman luonnokseen ja sen vaikutusten arviointiselostuksen luonnokseen liittyen.
MAL 2023 -suunnitelmaluonnosta koskevat lausunnot tulee toimittaa HSL:n kirjaamoon viimeistään torstaina 25.5.2023 mieluiten sähköpostitse osoitteeseen hsl@hsl.fi.
Lausunnoissa tulee esittää lausuntopyynnön diaarinumero 752/08.00.00.01/2020.
Seudun asukkaat voivat kertoa kannanottonsa lausuntoaikana samaan sähköpostiosoitteeseen tai verkkosivulla www.hsl.fi/hsl/mal olevan kyselyn kautta tai

osoitteella Helsingin seudun liikenne HSL, Kirjaamo, PL 100, 00077 HSL, käyntiosoite Opastinsilta 6 A, 00520 Helsinki.

Lisätietoa suunnitelmasta:

- Maankäyttöosa: Heikki Salmikivi (heikki.salmikivi@hel.fi, p. 050 595 1385)
- Asumisosa: Tomi Henriksson (tomi.henriksson@vantaa.fi, p. 050 318 0992)
- Liikenneosa: Sini Puntanen (sini.puntanen@hsl.fi, p. 040 501 3362)

Yhteisvalmisteluprosessin puolesta

Rikhard Manninen
MAL-neuvottelukunnan
puheenjohtaja

Mika Nykänen
HLJ-toimikunnan
puheenjohtaja

JAKELU Tahot, joilta pyydetään lausunto:

Helsingin kaupunki
Espoon kaupunki
Vantaan kaupunki
Kauniaisten kaupunki
Keravan kaupunki
Kirkkonummen kunta
Sipoon kunta
Tuusulan kunta
Hyvinkään kaupunki
Järvenpään kaupunki
Mäntsälän kunta
Nurmijärven kunta
Pornaisten kunta
Siuntion kunta
Vihdin kunta
KUUMA-seutu
Uudenmaan liitto
Suomen Kuntaliitto
HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut
Keski-Uudenmaan ympäristökeskus
Huoltovarmuuskeskus
Hämeen liitto
Päijät-Hämeen liitto
Liikenne- ja viestintäministeriö
Työ- ja elinkeinoministeriö
Valtionvarainministeriö
Ympäristöministeriö
Väylävirasto
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
ARA
Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy
Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy

Tahot, joille tiedotetaan mahdollisuudesta antaa kannanotto:

Helsingin seudun Kauppakamari
Keskuskauppakamari
Elinkeinoelämän keskusliitto EK
Suomen yrittäjät
Finavia
Suomen paikallisliikenneliitto
Linja-autoliitto
VR Yhtymä Oy
Pyöräliitto
Autoliitto
Taksiliitto
Kuorma-autoliitto
Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry
Helsingin polkupyöräilijät
Liikenneturva
Suomen tieyhdistys
Liikennesuunnittelun seura ry
Suomen liikenneliitto
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
Dodo ry
Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry
Yhdyskuntasuunnittelun seura YSS ry
Rakennusteollisuus RT
Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry
Hoas
YVA ry

TIEDOKSI HSL:n kirjaamo

MAL 2023

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma

Luonnos 14.4.2023

MAL 2023

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma

Luonnos 28.3.2023 HSL hallitus
Luonnos 29.3.2023 HSYK
Lausuntokierrokselle 3.4.-25.5.2023

HSL Helsingin seudun liikenne

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

Lisätietoja: Sini Puntanen, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Heikki Salmikivi, etunimi.sukunimi@hel.fi
Tomi Henriksson, etunimi.sukunimi@vantaa.fi

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

Esipuhe

Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelma on valmisteltu ja valmistunut aikana, joka on ollut täynnä yhteiskunnallisia mullistuksia. Edellisen MAL 2019 -suunnitelman valmistumisen jälkeen, vuonna 2020 käynnistyi maailmanlaajuinen COVID19-pandemia, joka muutti, ehkä jopa pysyvästi, käsitystämme mm. liikkumisesta, työn tekemisen tavoista ja asumistoiveista. MAL-suunnittelussa on pyritty ennakoimaan tulevaisuutta täysin uudenlaisessa tilanteessa.

Suuren haasteen eteen on joutunut erityisesti joukkoliikenne matkustajamäärien romahdettua pandemian ja liikkumisrajoitusten alettua. Matkustajat ovat hiljalleen rajoitusten poistuttua palanneet joukkoliikenteen pariin, mutta pysyväksi toimintatavaksi jäänyt etätyö jättänee, erityisesti työmatkaliikkumisen osalta matkustajamäärät myös lähivuosina aiempaa alemmalle tasolle. Joukkoliikennejärjestelmä on tärkeä osa kestävää liikennejärjestelmää, joten sen kilpailukyvystä ja toimivuudesta on pidettävä erityistä huolta myös tässä liikkumisen murrosvaiheessa.

Pandemia muutti ajatteluamme myös asumiskysymyksiin liittyen. Viher- ja virkistysalueiden merkitys korostui ihmisen arjessa ja vapaa-ajalla, kun muut palvelut olivat suljettuina. Lisääntynyt kotona vietetty aika ja etätyöt asettivat myös uudenlaisia toiveita väljemmästä asumisesta. Monille etätyö on mahdollistanut piilevien asumistoiveiden toteuttamisen, mikä on näkynyt esimerkiksi monipaikkaisen asumisen lisääntymisenä ja muuttona kauemmaksi työpaikasta. Tilanne on osittain palautunut, mutta erityisesti asumisväljyyden kasvu näkyy seudun asuntomarkkinoilla.

Venäjän hyökättyä Ukrainaan keväällä 2022 syntyi toimintaympäristöön uusi merkittävä epävarmuustekijä ja Suomen geopoliittinen tilanne muuttui ratkaisevasti. Panostukset huoltovarmuuteen ja puolustukseen hallitsevat yhteiskunnallista keskustelua ja vaikuttavat kokonaisvaltaisesti siihen, kuinka yhteisiä varoja priorisoidaan. Tiukka taloudellinen tilanne heijastuu myös liikenteen hallinnonalalle, mikä väistämättä tulee vaikuttamaan liikennejärjestelmän kehittämisen mahdollisuuksiin vähintäänkin keskipitkällä aikavälillä. SOTE-uudistus vaikeuttaa osaltaan kuntien taloudellista tilannetta ja heikentää kuntien investointikykyä. Samanaikaisesti energian hinnan nousu on vaikuttanut mm. liikenteen, asumisen ja rakentamisen kustannuksiin merkittävästi. Liikenteen kustannusten kasvu vaikuttaa kuljetusten kustannustasoon ja sen myötä kaikkien tuotteiden hintoihin, mutta myös kansalaisten arkeen liikkumisen kallistuessa.

Asuntokauppa vilkastui COVID19-pandemian myötä koko seudulla. Esimerkiksi Helsingissä tehtiin asuntokauppaa vilkkaammin kuin koskaan aiemmin 2010-luvulla. Muuttoliike suuntautui erityisesti kehyskuntiin, jossa myös asuntokauppa kävi vilkkaana. Erityisesti etsittiin lisätilaa, ja pienimpien asuntojen kysyntä laski. Venäjän hyökkäyssodan alettua ja sen vaikutusten levittyä laajemmalle epävarmuus asuntomarkkinoilla on lisääntynyt. Sekä valmistuneiden että aloitettujen asuntojen määrät ovat laskeneet verrattuna viime vuosien korkeisiin rakentamislukuihin. Rakentamiskustannukset ja energian hinta ovat nousseet, samoin asuntolainojen korot, ja kuluttajien luottamus omaan talouteen on vähentynyt. Kaikella tällä on vaikutuksia sekä rakennuttajien ja rakennusliikkeiden että kuluttajien käyttäytymiseen.

Venäjän hyökkäyssota on vauhdittanut tarvetta luopua fossiilisista polttoaineista ja erityisesti venäläisestä öljystä ja kaasusta. Samaan aikaan ilmastonmuutos ei odota ja vihreää siirtymää on

tehtävä pikaisella vauhdilla. Erityisesti liikenteen sähköistyminen on ottanut suuria harppauksia. Toisaalta vaade hiilinielujen ja biodiversiteetin suojeluun on kasvanut entisestään.

Merkittävin muutos on epävarmuuden lisääntyminen kaikessa suunnittelussa. Esimerkiksi seudun kasvunäkymä ja investointien kiireellisyys ovat muuttuneet epäselvemmiksi. Suunnitelman valmistelussa on hyväksytty, että näkymä tulevaisuuteen on nykyisellään sumuinen. Samalla on huomioitava, että teemme suunnitelmaa vuoteen 2040. Siihen mennessä ehdimme käydä läpi monenlaisia uusia mullistuksia sekä päivittää suunnitelmaa vielä lukuisia kertoja. Suhtautukaamme tulevaisuuteen siis positiivisella mielellä, mutta riittävällä maltilla.

Tiivistelmäsivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne	
Tekijät: MAL-valmistelu	Päivämäärä 28.3.2023
Julkaisun nimi: MAL 2023, Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma	

Tiivistelmä:

Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL 2023 jatkaa seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun perinnettä ja päivittää edellisen MAL 2019 -suunnitelman. MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

Visiona on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue. Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastaamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.

Helsingin seutua kehitetään yhdyskuntarakenteeltaan monikeskuksisena metropolina. Merkittävin osa kasvusta ohjataan joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille, erityisesti raideliikenteeseen, asemiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin tukeutuen. Kasvun ohjaamisessa hyödynnetään maankäytön ensisijaista kehittämisvyöhykettä. Seudun erilaiset alueet tarjoavat asukkaiden vaihtelevia mieltymyksiä ja tarpeita vastaavia laadukkaita ja monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Keskukset ovat yhdyskuntarakenteen tiivistämisen painopistealueita ja joukkoliikenteen solmukohtia, keskusten ulkopuolella ympäristö on luonnonläheinen ja rakenne väljempi. Keskuksia kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneina alueina, joissa asuminen, työpaikat ja palvelut kohtaavat ja joissa palvelut ovat helposti saavutettavissa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Seudun alueiden tasapainoiseen kehitykseen vaikutetaan esimerkiksi saavutettavuutta parantavin liikenneinvestoinnein ja edistämällä kohtuuhintaista asumista tasapuolisesti seudun eri osissa. Suunnitelmassa on tunnistettu seudullisella tasolla erityisiä uudistustoimenpiteitä kaipaavia kaupunkiuudistusalueita, joille suunnataan monipuolisia kaupunkikehittämisen toimenpiteitä.

Jo tehdyt tai rakenteilla olevat investoinnit seudulla hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti. Keskeistä on olemassa olevan liikennejärjestelmän ja erityisesti raideverkon varren täydennysrakentamis- ja kaupunkikehittämispotentiaalin hyödyntäminen sekä olemassa olevan liikennejärjestelmän tehostamis- ja ylläpitotoimenpiteet. Suunnitelman Investointiohjelman mukaiset uudet raideliikenneinvestoinnit parantavat pääkaupunkiseudun esikaupunkivyöhykkeen joukkoliikenneyhteyksiä merkittävästi, mahdollistavat kestävän kasvun sekä tukevat poikittaisen joukkoliikenteen yhteyksiä ja liikennejärjestelmän verkostomaista kehitystä. Asemanseuduilla panostetaan paitsi tiivistämiseen myös ympäristön viihtyisyyden sekä monipuolisten palvelujen ja asuntotarjonnan parantamiseen. Juna-asemien laatutasoa ja käytettävyyttä parannetaan. Liikennejärjestelmän kehittämishankkeet parantavat olemassa olevan järjestelmän hyödyntämismahdollisuuksia, toimivat edellytyksenä muun järjestelmän kehittämiselle tai mahdollistavat uutta maankäyttöä ja kaupunkikehittämistä sekä tukevat logistiikan toimintaedellytyksiä. Kävely tunnistetaan omana kulkumuotonaan ja sen edellytyksiä parannetaan erityisesti seudun keskuksissa sekä osana joukkoliikenteen matkaketjuja. Pyöräliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan toteuttamalla laadukas seudullinen pyöräverkko. Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen parannetaan esimerkiksi kilpailukykyisillä lipun hinnoilla, palvelutason kehittämisellä, joukkoliikenteen nopeuttamisella sekä varmistamalla laajemmin joukkoliikenteen järjestämisen taloudellinen kestävyys. Suunnitelma sisältää laajan toimenpidekokonaisuuden liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Avainsanat: X			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja X/2023			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Kieli: suomi	Sivuja: X
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: X			Datum xx.xx.2023
Publikationens titel: X			
Finansiär / Uppdragsgivare: X			
Sammandrag: x			
Nyckelord: X			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer X/2015			
ISSN 1798-6176 (häft.)	ISBN (häft.)	Språk: X	Sidantal: X
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Sisällys

Esipuhe 3

1. Mikä on MAL-suunnitelma? 9

2. Seudun nykytila ja kehityssuunnat 9

3. Helsingin seutu 2040 - Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue 10

4. MAL 2023 -suunnitelma pähkinänkuoressa 12

5. MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet 16

5.1 Helsingin seutu kasvaa kestävästi 18

5.1.1 Varmistamme asunnontuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla 18

5.1.2 Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen 19

5.1.3 Edistämme kestävää liikkumista 22

5.1.4 Vähennämme liikenteen ja asumisen CO2 -päästöjä 28

5.2 Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön 32

5.2.1 Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta 32

5.2.2 Varmistetaan riittävä ja monipuolinen asuntotuotanto 33

5.2.3 Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä kaupunkiuudistuksen keinoin 33

5.2.4 Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle ja laadukkaalle arjelle 35

5.2.5 Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta 36

5.3 Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti 37

5.3.1 Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä 37

5.3.2 Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä 38

5.3.3 Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden 40

5.3.4 Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota 41

5.3.5 Investoimme resurssiviisaasti 42

6. MAL 2023 -suunnitelman vaikutukset 45

6.1 Arviointikokonaisuuksien tavoitetasojen saavuttaminen 45

6.2 Ristiriitaiset vaikutukset 48

6.3 Vaikutusten arvioinnin jatkosuositukset 49

6.3.1 Useampaa tavoitetta tukevat suositukset 50
6.3.2 Hiilineutraali-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun 51
6.3.3 Hyvinvoiva-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun 52
6.3.4 Menestyvä-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun 53
7.Jatkotoimet 54

1. Mikä on MAL-suunnitelma?

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Lisäksi Siuntio on mukana liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL 2023 jatkaa seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun perinnettä ja päivittää edellisen MAL 2019 -suunnitelman. MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

Helsingin seutu on Suomen ylivoimaisesti suurin kaupunkiseutu ja toimii koko valtakunnan veturina. Helsingin seudulla tehtävillä kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen ratkaisuilla on suuri vaikutus myös valtakunnallisesti, sillä useampi kuin joka neljäs suomalainen (27 %) asuu Helsingin seudulla. Helsingin seudun osuus koko maan BKT:stä on 35 %, joten myös taloutta ja elinkeinoelämää tukevilla ratkaisuilla on merkittävä vaikutus koko maan hyvinvoinnille. Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelman ratkaisut eivät olekaan tärkeitä ainoastaan seudun asukkaille tai elinkeinoelän toimijoille, vaan laajemminkin koko valtakunnan näkökulmasta.

2. Seudun nykytila ja kehityssuunnat

Helsingin seudun väestö on kasvanut merkittävästi koko 2000-luvun ja jatkaa kasvuaan. Asukasmäärän ennustetaan kasvavan vuoden 2020 1,5 miljoonasta lähes 1,9 miljoonaan vuonna 2040. Väestönkasvun odotetaan jatkuvan pitkällä aikavälillä, vaikka muuttoliike onkin koronavuosina 2020–2022 hidastunut. Seudun vieraskielisen väestön osuus kasvaa vuoteen 2035 mennessä nykyisestä 17 prosentista 25 prosenttiin.

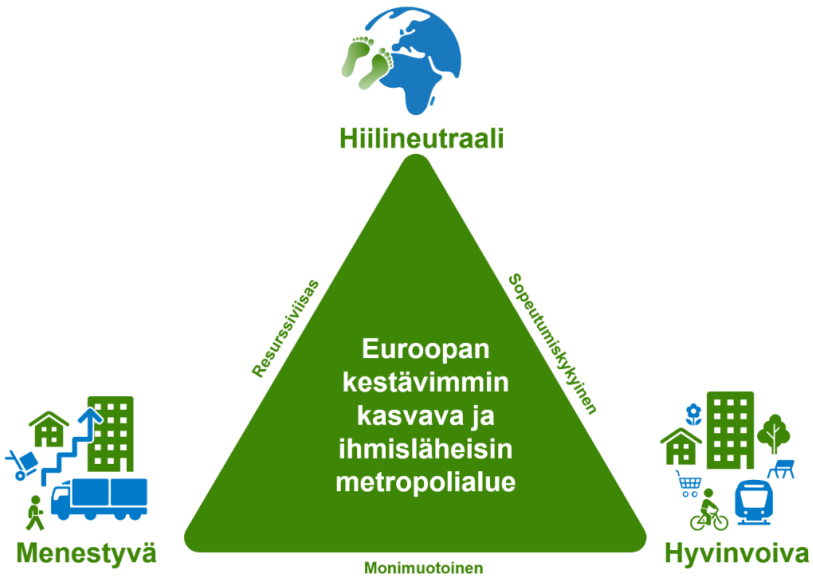
Asuinkerrosalaa tarvitaan seudulla 1,5-kertainen määrä nykyisestä vuoteen 2060 mennessä väestön kasvaessa ja asumisväljyyden lisääntyessä. Asuntojen hinnat ja asumisen kustannukset ovat haasteena etenkin pieni- ja keskituloisille. Alueellinen eriytyminen seudulla ei ole kuitenkaan merkittävästi kasvanut 2000-luvulla voimakkaasta muuttoliikkeestä ja korkeista asumisen kustannuksista huolimatta.

Ennusteen mukaan noin 50 % Helsingin seudun henkilöautoista on sähköautoja tai ladattavia hybridejä vuonna 2040. Liikenteen sähköistyminen on seudulla hieman nopeampaa kuin muualla Suomessa. Kuorma-autojen sähköistymisen arvioidaan olevan erittäin hidasta: vuonna 2040 bensiini- ja dieselkäyttöisiä kuorma-autoja on edelleen 90 % autokannasta, eikä Helsingin seutu eroa tässä valtakunnan ennusteesta. Henkilöautot muodostavat valtaosan seudun liikennesuoritteesta nyt ja tulevaisuudessa. Kuorma-autot ja yhdistelmäajoneuvot muodostavat melko pienen osan suoritteesta, mutta suuren osan päästöistä. Erityisesti sähköautojen yleistyminen (vuosiin 2030–2040 mennessä) tarkoittaa nykykehityksellä autoilun keskimääräisten kustannusten laskua. Sen sijaan joukkoliikenteen kustannukset ovat nousussa. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ja lipputulot ovat romahtaneet koronan takia ja niiden palautumisessa ennalleen kestää.

Syksyllä 2018 Helsingin seudun asukkaat tekivät 60 % matkoista kestävin kulkutavoin. Koronapandemia on muuttanut liikkumistottumuksia, eivätkä vuoden 2018 kulkumuoto-osuudet vastaa nykytilannetta. Helsingin kaupungin tekemien tutkimusten perusteella vaikuttaa siltä, että korona-aikana tehtiin selvästi aiempaa enemmän kävelymatkoja ja vähemmän joukkoliikennematkoja kuin ennen koronaa, sen sijaan pyöräilyn ja henkilöautoilun kulkutapaosuudet pysyivät ennallaan. Liikkumistutkimus tehdään seuraavan kerran vuonna 2023.

3. Helsingin seutu 2040 - Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue

Visiona on, että **Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue** (kuva 1). Suomen suurimpana kaupunkiseutuna ja ainoana metropolialueena Helsingin seutu kilpailee osaavasta työvoimasta, investoinneista ja yritystoiminnasta muiden kansainvälisesti merkittävien eurooppalaisten metropolialueiden kanssa. Tavoitetilana on, että vuonna 2040 Helsingin seutu on parantanut kilpailukykyään suhteessa muihin Euroopan metropolialueisiin. Arki on toimivaa, elinympäristö ihmisläheistä ja seudun kasvu on kestävää sekä tarjoaa houkuttelevia yritysmahdollisuuksia vastaten samalla ilmastonmuutoksen haasteisiin.



Kuva 1. MAL 2023 visio, päätavoitteet sekä periaatteet MAL-tavoitteiden saavuttamiseen.

Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastaamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.

Hiilineutraaliustavoite vastaa keskeisiin ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin. Tärkeää on, että seutu tekee rohkeita päästövähennystoimia asumisen ja liikenteen osalta sekä kasvaa kestävästi olemassa olevan rakenteen sisään luontoa säästäen. Seudun hiilineutraaliustavoite tukee sekä valtion että kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden toteuttamista.

Menestyvä Helsingin seutu parantaa kilpailukykyään kehittämällä seudun houkuttelevuutta ja kiinnostavuutta. Tavoitteeseen pääsemistä tukee kestävä ja kustannustehokas liikennejärjestelmä, joka takaa hyvän saavutettavuuden niin yrityksille kuin työntekijöille. Myös elin- ja toimintaympäristö houkuttelee työvoimaa ja yrityksiä sekä tarjoaa monipuolisia asumisen ratkaisuja.

Hyvinvoiva Helsingin seutu -tavoitteella mahdollistetaan seudun asukkaille terveellinen ja turvallinen elinympäristö, jossa asukkaat voivat valita laadukasta, tarpeita ja varallisuutta vastaavaa asumista monipuolisista asumisvaihtoehdoista sekä saavuttaa työpaikat, palvelut, ja lähiluonto kestävästi ja kohtuullisesti. Tavoitteena on, että Helsingin seudulla arki sujuu - eläminen on helppoa ja onnellista.

Kolmen päätavoitteen toteutumista suunnitelman toimenpitein selvitetään arviointikokonaisuuksien avulla (kuva 2). Tavoitteista hiilineutraalisuutta arvioidaan liikenteen ja asumisen päästöjen osalta, hyvinvoivaa alueiden tasapainoisen kehityksen suhteen ja menestyvää yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulmasta. MAL 2023 -suunnitelman visio, tavoitteet ja arviointikokonaisuudet ovat ohjanneet suunnitelman toimenpiteiden laadintaa.

Kuva 2. MAL 2023 -suunnitelman arviointikokonaisuuksia vastaavat mittarit ja tavoitetasot.

4. MAL 2023 -suunnitelma pähkinänkuoressa

MAL-suunnitelma tiivistää ne keskeiset yhdyskuntarakenteen, liikennejärjestelmän ja asuntotarjonnan kehittämisen toimenpiteet ja seudun tavoitellut ominaispiirteet, jotka toteuttavat suunnitelmalle asetettuja tavoitteita. Kiteytetysti MAL 2023 -suunnitelman sisältö voidaan kuvata viiden kohdan mukaan:

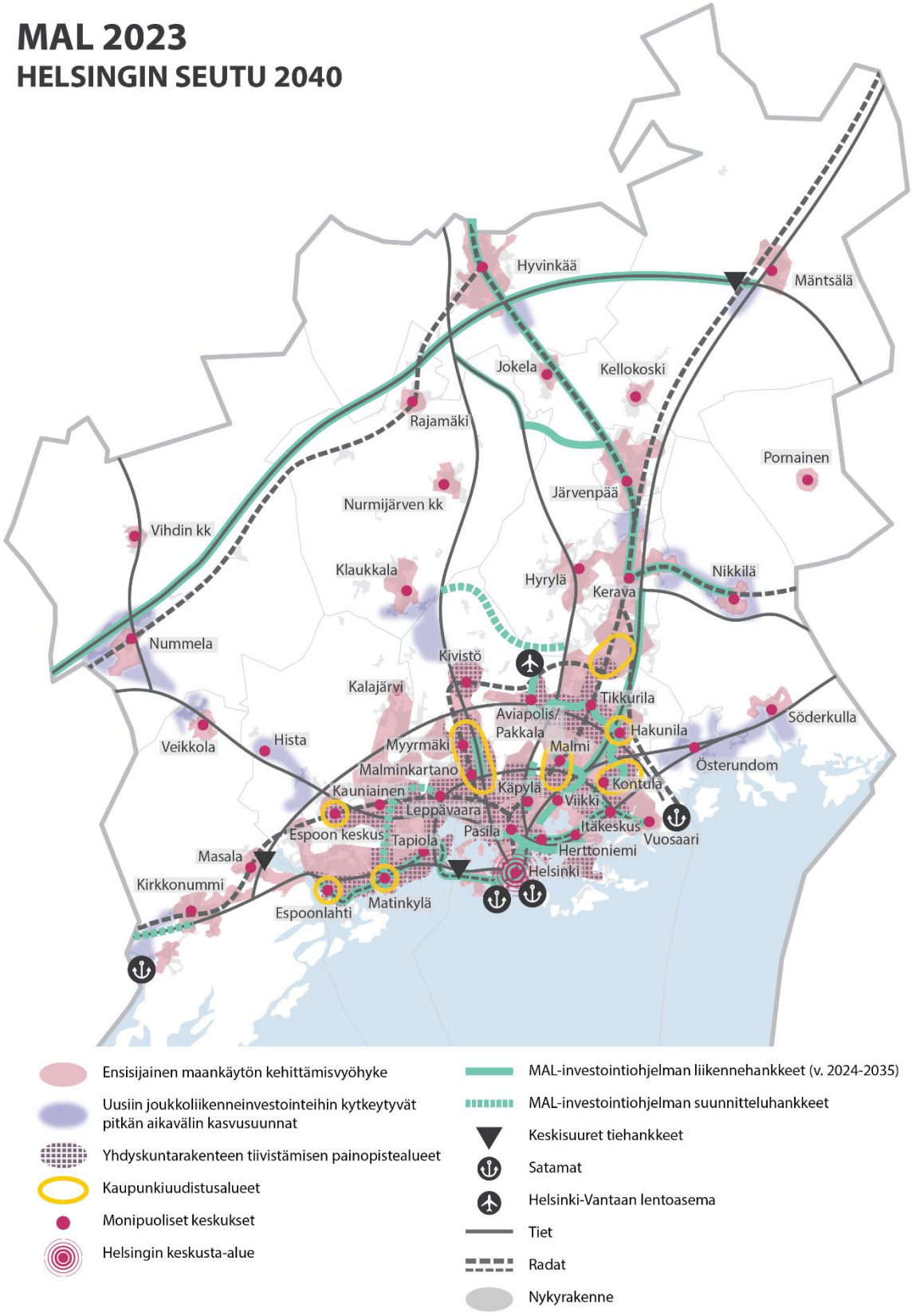
1. Jatketaan Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen.
2. Rakennetaan Helsingin seudun asukkaiden tarpeisiin monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja ja uudistetaan määrätietoisesti asuinalueita, jotka uhkaavat jäädä kehityksestä jälkeen.
3. Panostetaan aiempaa vahvemmin Helsingin seudun kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen ja varmistetaan tehokas joukkoliikennejärjestelmä myös tulevaisuudessa.
4. Seudullisella ja kansallisella tasolla toteutetaan monipuolisia toimenpiteitä, joilla vähennetään liikenteen päästöjä ja asumisen energiankulutusta.
5. Vahvistetaan Helsingin seudun elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kehittämällä keskeisiä elinkeinoalueita sekä parantamalla kansainvälistä saavutettavuutta ja logistiikan tehokkuutta.

Helsingin seutu kehittyy monikeskuksisena metropolina joukkoliikennejärjestelmään tukeutuen

Helsingin seutua kehitetään yhdyskuntarakenteeltaan monikeskuksisena metropolina (kuva 3). Seudun keskukset ja raideverkko luovat kasvavan metropolin yhdyskuntarakenteen selkärangan. Merkittävin osa kasvusta ohjataan joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille, erityisesti raideliikenteeseen, asemiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin tukeutuen. Seudun kasvu perustuu näillä alueilla pääosin tiivistävään täydennysrakentamiseen. Kasvun ohjaamisessa hyödynnetään maankäytön ensisijaista kehittämisvyöhykettä, mikä luo edellytyksiä seudun menestykselle ja kilpailukyvylle. Uudisrakentaminen aiheuttaa seudun hiilivarastoille ja -nieluille painetta, jota tiivistäminen vähentää.

Seudun eri osien omaleimaiset asuinalueet tarjoavat monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja. Seudun alueiden tasapainoiseen kehitykseen vaikutetaan esimerkiksi saavutettavuutta parantavin liikenneinvestoinnein ja edistämällä kohtuuhintaista asumista tasapuolisesti seudun eri osissa. Suunnitelmassa on tunnistettu seudullisella tasolla erityisiä uudistustoimenpiteitä kaipaavia kaupunkiuudistusalueita, joille suunnataan monipuolisia kaupunkikehittämisen toimenpiteitä. Toimenpiteillä varmistetaan, ettei mikään alue jää kehityksestä jälkeen.

Monimuotoinen seutu jakautuu erilaisiin alueisiin, joilla on oma roolinsa seudun yhteisten tavoitteiden toteuttamisessa. Seudun ytimessä pääkaupunkiseudulla on kaupunkirakenteeltaan tehokkaampi alue, jonka saavutettavuus kestävin kulkumuodoin on muita alueita parempi. Näillä sijainneilla suositaan tiivistä kerrostalovaltaista rakentamista, mutta muualla on tarjolla myös väljempiä asumisratkaisuja.



Kuva 3. Helsingin seudun kehityskuva vuoteen 2040.

Jo tehdyt tai rakenteilla olevat investoinnit seudulla hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti. Keskeistä on olemassa olevan liikennejärjestelmän ja erityisesti raideverkon varren täydennysrakentamis- ja kaupunkikehittämispotentiaalin hyödyntäminen sekä olemassa olevan liikennejärjestelmän tehostamis- ja ylläpitotoimenpiteet. Suunnitelmassa valtaosa seudun uudesta asuntotuotannosta on ohjattu näiden olemassa olevien ja niitä täydentävien uusien yhteyksien varrelle. Vuoteen 2040 liikennejärjestelmää kehitetään MAL 2023 -suunnitelman 12-vuotisen investointiohjelman ja muiden toimenpiteiden sekä tulevien rahoituspäätösten mukaisesti.

Investointiohjelman mukaiset uudet raideliikenneinvestoinnit parantavat pääkaupunkiseudun esikaupunkivyöhykkeen joukkoliikenneyhteyksiä merkittävästi, mahdollistavat kestävän kasvun sekä tukevat poikittaisen joukkoliikenteen yhteyksiä ja liikennejärjestelmän verkostomaista kehitystä. Esikaupunkivyöhyke laajenee ja tiivistyy erityisesti pikaraitioteiden ja metron uusien asemien varrella.

Seudun erilaiset alueet tarjoavat asukkaiden vaihtelevia mieltymyksiä ja tarpeita vastaavia monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Keskukset ovat yhdyskuntarakenteen tiivistämisen painopistealueita ja joukkoliikenteen solmukohtia, keskusten ulkopuolella ympäristö on luonnonläheinen ja rakenne väljempi.

Keskustojen täydentäminen ja niiden saavutettavuuden parantaminen kestävin kulkumuodoin lisäävät keskustojen houkuttelevuutta ja palvelutarjontaa sekä mahdollistavat niiden kehittymisen monipuolisina palvelukeskittyminä. Keskuksia kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneina alueina, joissa asuminen, työpaikat ja palvelut kohtaavat ja joissa palvelut ovat helposti saavutettavissa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä.

Myös asemanseutuja kehitetään tiiviinä ja toiminnoiltaan sekoittuneita noodeina verkostomaisessa kaupunkirakenteessa. Asemanseuduilla panostetaan paitsi tiivistämiseen myös ympäristön viihtyisyyden sekä monipuolisten palvelujen ja asuntotarjonnan parantamiseen. Juna-asemien laatutasoa ja käytettävyyttä parannetaan, sillä toimivat ja viihtyisät asemat lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Hyvät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet asemille sekä toimivat ja turvalliset pyörien liityntäpysäköintimahdollisuudet varmistetaan.

Liikennejärjestelmän kehittämisen lähtökohtana on kestävyys ja pääpainona joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyvyn edistäminen. Liikennejärjestelmän kehittämishankkeet parantavat olemassa olevan järjestelmän hyödyntämismahdollisuuksia (kuten metron kulunvalvonnan uudistaminen, Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet sekä Helsinki-Pasila -ratayhteyden kehittämistoimenpiteet), toimivat edellytyksenä muun järjestelmän kehittämiselle (kuten lähijunaliikenteen varikot ja raskaan liikenteen palvelualueet) tai mahdollistavat uutta maankäyttöä ja kaupunkikehittämistä sekä tukevat logistiikan toimintaedellytyksiä (esim. pikaraitiotiet, Kerava-Nikkilä -rataosan avaaminen henkilöliikenteelle, tärkeiden tavaraliikenteen väylien kehittäminen).

Kävely tunnistetaan omana kulkumuotonaan ja sen edellytyksiä parannetaan erityisesti seudun keskuksissa sekä osana joukkoliikenteen matkaketjuja. Pyöräliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan toteuttamalla laadukas seudullinen pyöräverkko. Lisäksi pyöräilyn yhteyksiä kehitetään kuntien sisällä kytkeytyen seudulliseen verkkoon. Pyöräverkon kehittämisen rahoitustasoa nostetaan nykyisestä. Kestäviä matkaketjuja täydentävät erilaiset liikkumisen palvelut, kuten sähköpotkulaudat tai muu mikroliikkuminen.

Seudun tiiviisti rakennetuilla alueilla joukkoliikenteen palvelutaso pidetään korkeana. Väljemmän asukastiheyden alueilla joukkoliikenteen palvelutasoa ei ole mahdollista tarjota yhtä korkeana, jolloin vaihtoehdoksi nousevat mm. toimivien liityntäyhteyksien toteuttaminen joukkoliikenteen runkoverkkoon. Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen parannetaan esimerkiksi kilpailukykyisillä lipun hinnoilla, palvelutason kehittämisellä, joukkoliikenteen nopeuttamisella sekä varmistamalla laajemmin joukkoliikenteen järjestämisen taloudellinen kestävyys.

Raskaan liikenteen taukopaikat ovat keskeisiä logististen ketjujen ja kuljetusten toimivuuden kannalta, minkä vuoksi raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus varmistetaan. Myös tulevaisuuden taukopaikkatarpeisiin varaudutaan. Erityisesti yönaikaista pysäköintiä varten tarvitaan logistisesti hyvillä sijainneilla sijaitsevia, riittävän laajoja ja turvallisia alueita, joilla on tarjolla kuljettajille peruspalvelut.

MAL 2023 -suunnitelma sisältää laajan toimenpidekokonaisuuden liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Helsingin seudulla kehitetään liikennejärjestelmää, joka hillitsee henkilöautosuoritteiden kasvua ja mahdollistaa liikenteen päästövähennysten toteutumisen. Liikenteen vaihtoehtoisia käyttövoimia ja vähäpäästöisyyttä edistetään niin henkilöautoliikenteen, tavaraliikenteen kuin joukkoliikenteenkin osalta.

5. MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet

Tässä luvussa on esitetty MAL 2023 -suunnitelman toimenpidekokonaisuus, joka on jaettu suunnitelman päätavoitteiden (hiilineutraali, hyvinvoiva, menestyvä) mukaisiin alalukuihin: Helsingin seutu kasvaa kestävästi, Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön sekä Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti. MAL-suunnitelman toimenpiteet on jäsennetty keskeisten teemojen alle. Lähes kaikkien suunnitelman toimenpiteiden avulla edistetään kuitenkin useiden suunnitelmalle asetettujen päätavoitteiden toteutumista.

Helsingin seutu kasvaa kestävästi

- Varmistamme asunnontuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla
- Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen
- Edistämme kestävää liikkumista
- Vähennämme liikenteen ja asumisen päästöjä

Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön

- Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta
- Varmistetaan riittävä ja monipuolinen asuntotuotanto
- Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä
- Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle arjelle
- Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta

Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti

- Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä
- Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
- Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden
- Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota
- Investoimme resurssiviisaasti

MAL 2023 -suunnitelman kärkitoimenpiteet

MAL 2023- suunnitelmalle on määritetty seuraavat kärkitoimenpiteet.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen

- Rakennetaan 16 500 uutta asuntoa vuosittain.
- Kohdistetaan 95% seudun uudesta asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille.
- Mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen (mm. asemanseutujen kehittäminen, maanteiden uudet liittymät).

Asumisen monipuolisuus ja kaupunkiuudistus

- Toteutetaan ARA-asuntotuotantoa pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % ja KUUMA-kunnissa 20 % vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta.
- Ohjataan huoneisto- ja talotyyppi sekä hallintamuoto- ja rahoitusjakaumaa laadullisesti.
- Ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunkiuudistuksen keinoin.

Kestävä liikennejärjestelmä

- Varmistetaan joukkoliikenteen kilpailukyky palvelutasolla ja lipun hinnalla.
- Kehitetään kestävien matkaketjujen toimivuutta (ml. joukkoliikenteen nopeutustoimet).
- Varmistetaan joukkoliikennejärjestelmän toimivuus (ml. varikot).
- Toteutetaan keskeiset kaupunkiraidehankkeet.
- Toteutetaan pyöräilyn pääverkko.
- Toteutetaan juna-asemien parantamistoimenpiteitä.

Päästövähennykset

- Sähköistetään liikennettä ja edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkoston kehittymistä.
- Selvitetään ajonopeuksien laskun vaikutuksia kaupunkirakenteen sisällä.
- Toteutetaan tiukempaa pysäköintipolitiikkaa.
- Selvitetään ympäristövyöhykkeiden käyttöönottoa.
- Vähennetään asuntojen ostoenergiankulutusta ja rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa.
- Edistetään puurakentamista

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

- Toteutetaan tieverkon kehittämistoimia tavara- ja joukkoliikenteen edellytyksiä parantaen.
- Toteutetaan raskaan liikenteen taukopaikat.
- Huomioidaan elinkeinoelämän tila- ja kuljetustarpeet maankäytön suunnittelussa sekä liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamisessa.

5.1 Helsingin seutu kasvaa kestävästi

5.1.1 Varmistamme asunnontuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla

Vuonna 2040 seudulla on ennakoitu olevan noin 1,9 milj. asukasta, mikä tarkoittaa noin 400 000 uutta asukasta nykytilanteeseen verrattuna. Väestönkasvuun varaudutaan seudulla varmistamalla asuntotuotannon riittävyys. Valtio ja kunnat huolehtivat asuntotuotannon edellytyksistä. Asuntotuotannon korkeaa määrää ei tavoitella seudulla asumisen laadun kustannuksella, vaan asukkaiden tarpeisiin rakennetaan monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja. Monipuolinen asuntotarjonta seudun eri osissa on keskeinen tekijä Helsingin seudun asukkaiden hyvinvoinnin, tasapainoisen sosiaalisen rakenteen sekä seudun veto- ja pitovoiman kannalta. Helsingin seudun asuntotuotantotavoite ja sitä vastaava asemakaavan määrä kunnittain vuosille 2024–2027 on kuvattu taulukossa 1.

Taulukko 1. Helsingin seudun asuntotuotantotavoite ja sitä vastaava asemakaavan määrä kunnittain (2024–2027)

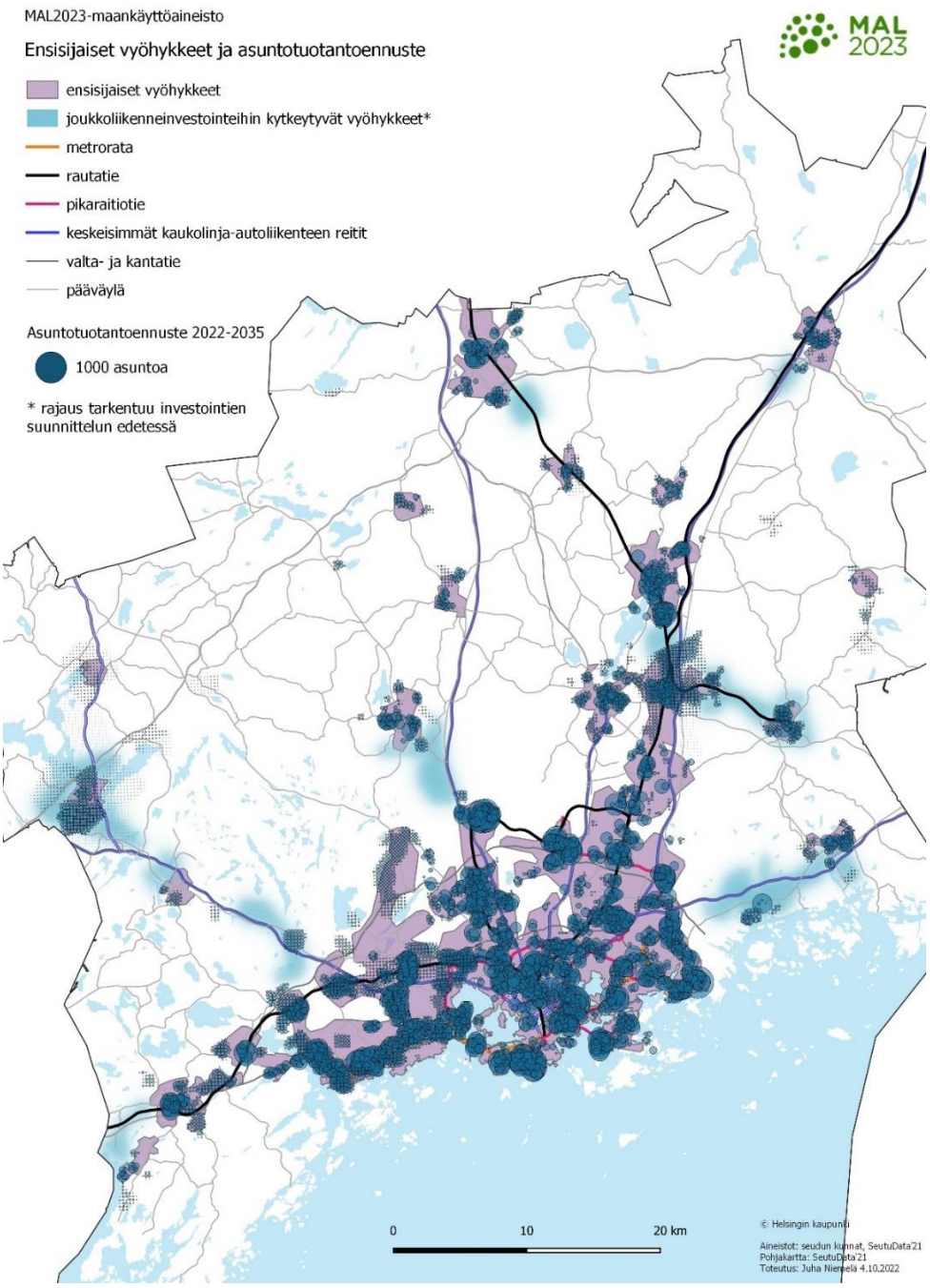
	Asuntotuotantotavoite (asuntoa/vuosi)	Asuntokaavatarve (kem/vuosi)
Espoo	3 300	300 100
Helsinki	6 600	600 200
Kauniainen	80	7 300
Vantaa	2720	247 300
Pääkaupunkiseutu	**12 700**	**1 154 900**
Hyvinkää	400	36 400
Järvenpää	560	50 900
Kerava	510	46 400
Kirkkonummi	430	39 100
Mäntsälä	210	19 100
Nurmijärvi	380	34 600
Pornainen	80	7 300
Sipoo	430	39 100
Tuusula	460	41 800
Vihti	340	30 900
Kuuma-kunnat	**3 800**	**345 600**
Helsingin seutu	**16 500**	**1 500 500**

Asuntotuotanto

- Seudulla rakennetaan 16 500 asuntoa vuosittain.
- Seudulla tuotetaan uutta asuntokaavaa 1,5 miljoonaa kerroneliömetriä vuosittain.
- Kunnat huolehtivat määrätietoisesti asuntorakentamisen toteuttamisedellytyksistä maapolitiikan, kaavoituksen ja infrarakentamisen keinoin.
- Valtio varmistaa seudun asuntotuotantotavoitteiden toteuttamisen edellytykset. Valtio osoittaa riittävän määrän kunnallistekniikka-avustuksia asuntorakentamiseen. Valtio osoittaa kaupunkiseutujen kasvun varmistamisen jonkin valtion toimijan vastuulle.
- Valtio tukee kuntien pitkäjänteisen maapolitiikan harjoittamista ja tämä näkyy myös lainsäädäntöuudistuksissa.

5.1.2 Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen

Helsingin seudun pitkäjänteistä tiivistämistä nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja kestävään liikennejärjestelmään tukeutuen jatketaan. Seudullisena tavoitteena on ohjata vähintään 95 % seudun tulevasta asuntotuotannosta ensisijaisille maankäytön kehittämisvyöhykkeille (kuva 4). Lisäksi suunnitelmassa on osoitettu seudun pitkän aikavälin kasvusuunnat, jotka edellyttävät uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja. Kasvusuunnat tulevat käyttöön suurelta osin suunnitelman tavoitevuoden 2040 jälkeen.



Kuva 4. MAL 2023 -suunnitelman ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet ja asuntotuotantoennuste.

Tiivistäminen säästää seudun hiilinieluja ja -varastoja, joista tärkeimmät ovat seudun metsät. Tiivistäminen luo myös edellytykset palveluiden paremmalle saavutettavuudelle kestävillä kulkutavoilla ja seudun keskusten elinvoimalle. Tiivistäminen toteutetaan lähiluontoa säästäen ja rakentamalla viherelementtejä. Seudullisten viheralueiden yhtenäisyys ja jatkuvuus varmistetaan. Hiilinielut ja -varastot huomioidaan osana maankäytön vaikutusten arviointia.

Täydennysrakentamismahdollisuuksien lisäämiseksi selvitetään valtion ja kuntien yhteistyönä korkeajännitejohtojen tunnelointia seudulla. Korkeajännitejohtojen tunneloinnin avulla voidaan ottaa keskeisiä alueita tehokkaan rakentamisen piiriin ja tiivistää kaupunkirakennetta hyvillä sijainneilla ja hyvän joukkoliikenteen alueilla. Selvityksessä arvioidaan tunneloinnin teknistä ratkaisua ja kustannuksia, tunneloinnin hyötyjä asuntorakentamisen ja kaupunkirakenteen näkökulmista sekä selvitetään ARAn infra-avustusrahojen ja muiden rahoituslähteiden hyödyntämisen mahdollisuuksia rakentamisen avustamiseksi.

Kestävän kasvun ohjaaminen

- Seudun uudesta asuntotuotannosta vähintään 95 % ohjataan maankäytön ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille erityisesti keskustoihin ja raideliikenteeseen tukeutuen. Tavoite on seudullinen, ei kuntakohtainen. Kunnat kehittävät vyöhykkeitä pitkäjänteisesti maankäytöltään tehokkaina ja sekoittuneina alueina.
- Sidotaan seudun uusien kasvusuuntien avaaminen kestävää liikkumista edistäviin tulevaisuuden joukkoliikenneinvestointeihin.
- Kunnat huomioivat hiilinielut ja -varastot osana maankäytön (ilmasto)vaikutusten arviointia.
- Kunnat säästävät täydennysrakentamisen yhteydessä lähiluontoa yleis- ja asemakaavaratkaisuin ja huomioivat erilaisten viherelementtien merkityksen luonnon monimuotoisuudelle ja ilmastonmuutokseen sopeutumiselle.
- Valtio osoittaa kunnallistekniikka-avustukset ja korkotuettujen asuntojen käynnistysavustukset maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeillä sijaitseville kohdealueille. Kunnallistekniikka-avustuksia myönnettäessä tulee huomioida entistä paremmin tarve täydennysrakentamiselle.
- Selvitetään valtion ja kuntien yhteistyönä korkeajännitejohtojen tunnelointia täydennysrakentamismahdollisuuksien lisäämiseksi seudulla. Valtio sitoutuu rahoittamaan selvityksiä ja rakentamisen kustannuksia 30 % rahoitusosuudella.

Asemanseutujen kehitystä vauhditetaan asemien laatutasoa ja käytettävyyttä parantamalla

Asemanseuduilla on paljon tiivistämispotentiaalia ja niiden kehittäminen on koko seudun kannalta tärkeää. Asemanseutuja kehitetään toiminnoiltaan, kaupunkikuvaltaan ja asumistarjonnaltaan monipuolisina alueina. Asemanseutujen kehitykseen haetaan vauhtia asemien korjaus- ja parantamishankkeista (taulukko 2). Asemien korjaus- ja parantamistoimenpidekokonaisuuden tavoitteena on kehittää Helsingin seudun asemien viihtyisyyttä, toimivuutta ja turvallisuutta sekä sen myötä parantaa kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta, lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja vauhdittaa asemanseutujen kehitystä. Lisäksi asemien parantamisella tuetaan kaupunkiuudistusalueiden kehitystä (luku 5.2.3).

Asemien toimenpidepaketti on määritetty Helsingin seudun juna-asemien kehittämis- ja peruskorjaustarve -selvityksessä tunnistettujen toimenpiteiden kiireellisyyden pohjalta. Asemien

toimenpidekokonaisuudet täsmentyvät yksityiskohtaisempien kuntotarkastusten ja jatkosuunnittelun perusteella. Lisäksi kunnossapitoon tulee varata riittävä rahoitus ja kunnossapidon vastuut tulee selkeyttää. Toimenpiteiden etenemisen varmistamiseksi tulee koota asematoimijoiden verkosto. Parannushankkeiden yhteydessä on hyvä pyrkiä myös laajemmin kehittämään asemia ja niiden ympäristön laatua. Asemien korjaus- ja parantamistoimenpiteitä jatketaan koko MAL-investointiohjelmakauden ajan eli vuoteen 2035 saakka.

Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteydet junista muuhun joukkoliikennejärjestelmään ovat pitkiä, eivätkä nykyisellään palvele käyttäjää parhaalla mahdollisella tavalla. MAL-suunnitelman jatkotyössä selvitetään, kuinka vaihtoyhteyksiä olisi mahdollista nopeuttaa päärautatieasemalla.

Taulukko 2. Vuosina 2024–2027 ja vuoden 2028 jälkeen parannettavat juna-asemat.

Vuosina 2024–2027 parannettavat asemat	Vuoden 2028 jälkeen parannettavat asemat
Malmin asema, Helsinki	**Espoon asema,** Espoo
Kannelmäen asema, Helsinki	**Ilmalan asema**, Helsinki
Puistolan asema, Helsinki	**Jokelan asema**, Tuusula
Oulunkylän asema, Helsinki	**Järvenpään asema**, Järvenpää
Koivukylän asema, Vantaa	**Louhelan asema**, Vantaa
Pohjois-Haagan asema, Helsinki	**Malminkartanon asema**, Helsinki
Tapanilan asema, Helsinki	**Martinlaakson asema**, Vantaa
Kirkkonummen asema, Kirkkonummi	**Rekolan asema**, Vantaa
Leppävaaran asema, Espoo	**Saunakallion asema**, Järvenpää
Huopalahden asema, Helsinki	**Savion asema**, Kerava
Keravan asema, Kerava	
Myyrmäen asema, Vantaa	
Hiekkaharjun asema, Vantaa	
Korson asema, Vantaa	
Käpylän asema, Helsinki	
Hyvinkään asema, Hyvinkää	
Masalan asema, Kirkkonummi	
Pukinmäen asema, Helsinki	

Asemat ja asemanseudut

- Kunnat kaavoittavat ja toteuttavat asemanseuduista tehokkaita ja toimivia asumisen ja työn tekemisen paikkoja, joissa palvelut ovat helposti ja kestävästi saavutettavissa. Kunnat tiivistävät asemanseutujen maankäyttöä huomioiden paikan ominaispiirteet, monimuotoinen ja laadukas kaupunkikuva sekä asuntokysyntä.
- Toteutetaan seudun juna-asemien korjaus- ja parantamishankkeita kuntien ja valtion yhteisrahoituksella sekä huolehditaan jatkuvasta kunnossapidosta asemien yleisilmeen ja viihtyisyyden parantamiseksi. Juna-asemien perusparannus- ja kehittämistoimenpiteiden teemapaketille varataan vuosille 2024–2027 45 milj. euroa. Vuoden 2028 jälkeen parannettavien asemien kustannusarvio on 21 milj. euroa.
- Asemien korjaus- ja kehittämispaketin toimeenpanon varmistamiseksi ja asemanseutujen kehittämisen edistämiseksi kootaan asematoimijoiden verkosto.
- Valtio luopuu tarpeettomista kiinteistöomistuksistaan asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla sekä edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä.
- Selvitetään Helsingin päärautatieaseman joukkoliikenteen vaihtojen parantamistoimenpiteitä.

5.1.3 Edistämme kestävää liikkumista

Joukkoliikenteen taloudellinen kestävyys ja kilpailukykyisyys varmistettava

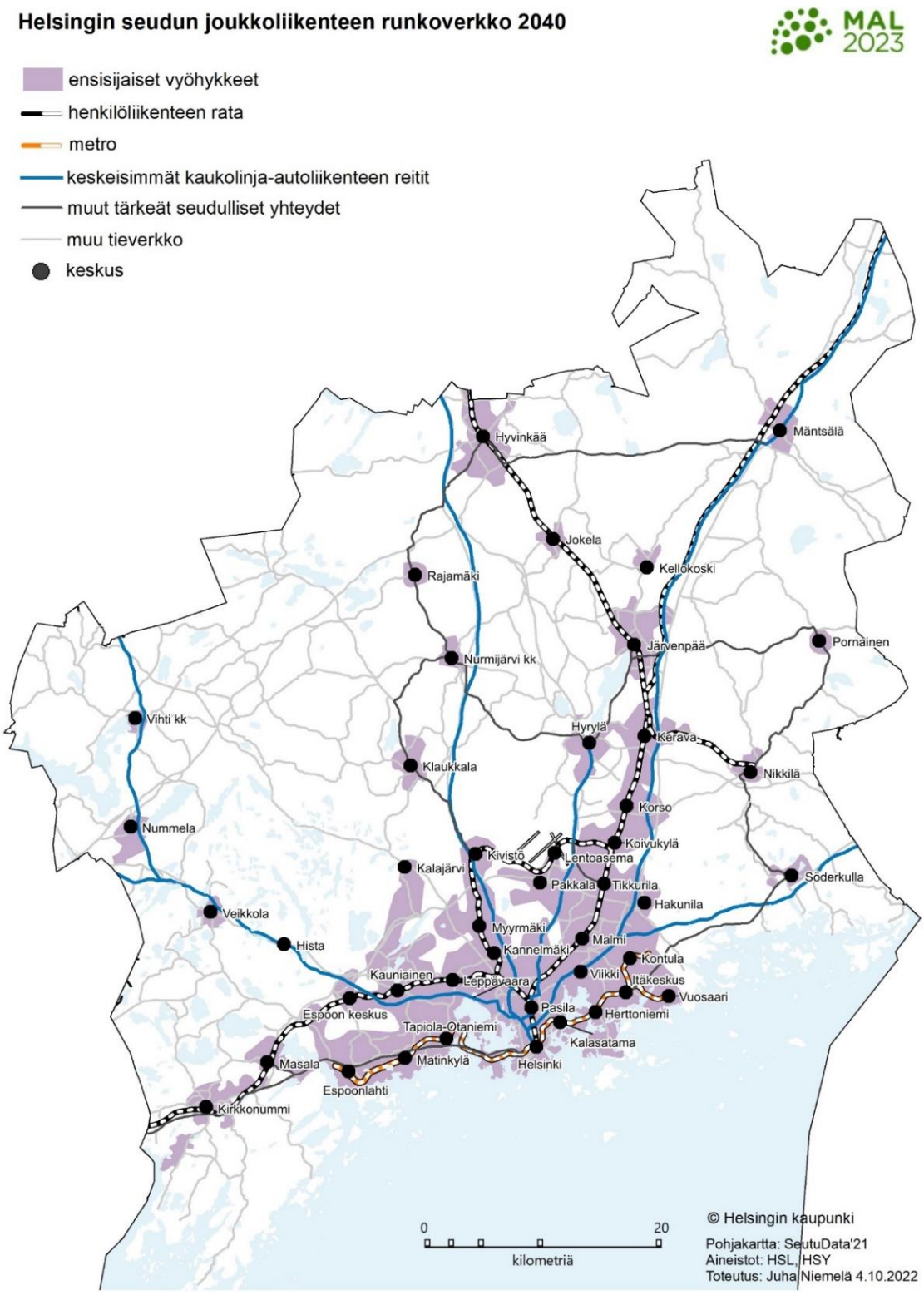
Toimiva joukkoliikennejärjestelmä on kestävän liikennejärjestelmän selkäranka. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä ja taloudellisesta kestävyydestä on huolehdittava niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä. Pitkällä aikavälillä on varmistettava, että joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoliikenteeseen paranee. Joukkoliikenteen kilpailukykyä ja kulkutapaosuutta kasvatetaan esim. joukkoliikenteen palvelutasoa parantamalla ja liikennettä nopeuttamalla sekä pitämällä lippujen hinnat kilpailukykyisellä tasolla. Tämä edellyttää valtiolta ja kunnilta vahvoja panostuksia joukkoliikenteeseen.

Valtion avustukset joukkoliikenteeseen ovat olleet ennen koronapandemiaa joukkoliikenteen järjestämisen kokonaiskustannuksiin nähden hyvin pieniä. Joukkoliikenteen kilpailukykyisyyden säilyttämisen näkökulmasta on kriittistä, että valtion joukkoliikenneavustus pidetään jatkossakin samalla tasolla kuin koronapandemian vuosina. Valtio lisää panostuksiaan joukkoliikenteeseen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Tämä osaltaan lisää olemassa olevan joukkoliikennejärjestelmän tehokkaampaa hyödyntämistä. Panostukset kohdistetaan koko seudun joukkoliikennejärjestelmään.

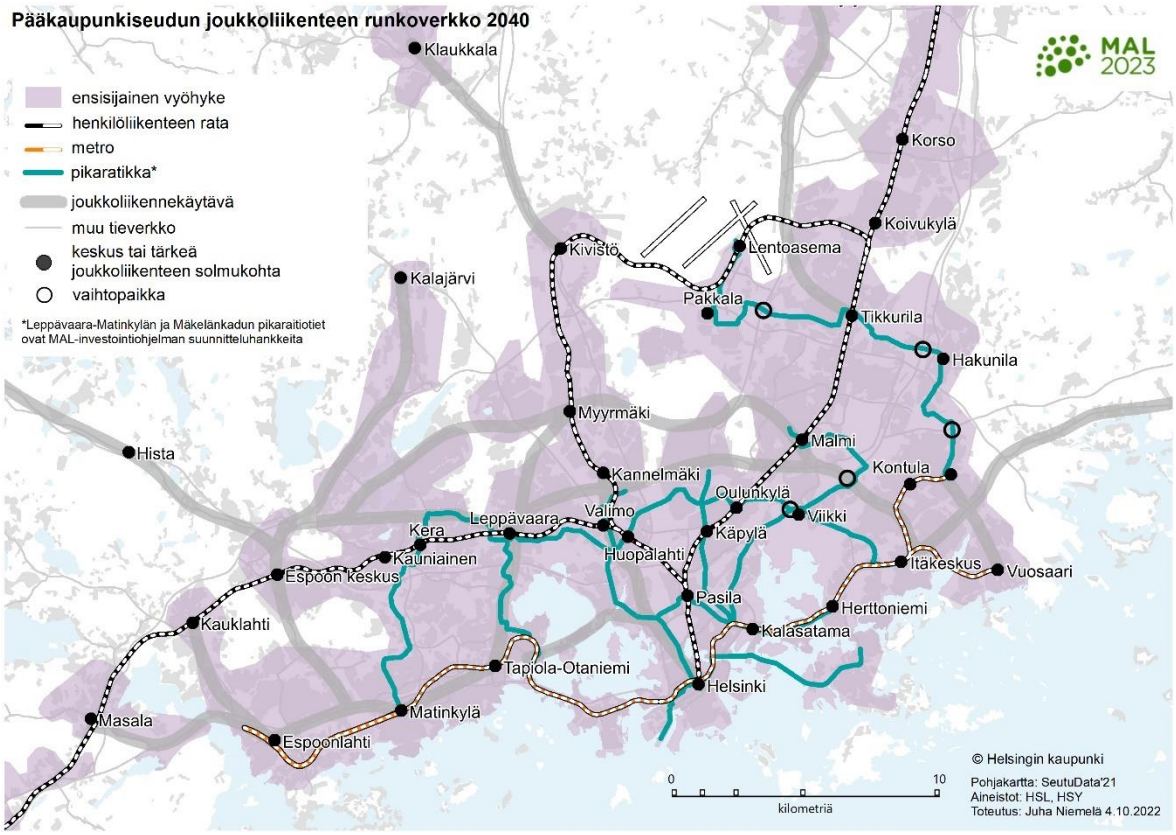
Joukkoliikenteen investointien mukaiset infrakustannukset ovat kasvaneet 2010-luvulta alkaen ja kasvu jatkuu myös tulevaisuudessa. Myös joukkoliikenteen operointikustannukset lisääntyvät, kun uusia raidehankkeita toteutetaan ja liikennöinnin toteuttamiseksi investoidaan uuteen kalustoon sekä varikoihin. HSL:n jäsenkunnat varmistavat osaltaan joukkoliikenteen taloudellisen kestävyyden ja kilpailukyvyn.

Joukkoliikenteen runkoverkko toimii joukkoliikennejärjestelmän selkärankana

MAL 2023 -suunnitelmassa on päivitetty Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko vuoteen 2040 (kuvat 5 ja 6). Tiivistämällä maankäyttöä luodaan edellytykset joukkoliikenteen runkoverkoston riittävälle käyttäjäpotentiaalille ja liikennöinnin parantamiselle. Joukkoliikenteen runkoverkon osalta on tärkeää, että liikenne on nopeaa, luotettavaa ja että vuoroväli on riittävän tiheä. Joukkoliikennettä nopeuttamalla tarjotaan henkilöautolle kilpailukykyinen liikkumisvaihtoehto. Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteet voivat käsittää esim. liikennevaloetuisuuksia, pysäkkivälien tiheyttä, kaistavarauksia tai muita infrastruktuurin parantamistoimia, joilla nopeutta voidaan lisätä. Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteitä selvitetään yksityiskohtaisemmin, minkä jälkeen valtio ja kunnat edistävät niiden toteutusta.



Kuva 5. Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko 2040.



Kuva 6. Joukkoliikenteen runkoverkko 2040 pääkaupunkiseudulla.

Toimivat matkaketjut ja liityntäpysäköinti

Joukkoliikenteen sujuvilla vaihdoilla on merkittävä vaikutus matkaketjujen toimivuuteen ja sen myötä koko kestävän liikennejärjestelmän houkuttelevuuteen. Joukkoliikenteen solmukohtien matkustajainformaatiota, esteettömyyttä ja viihtyisyyttä tulee parantaa. Vaihtopaikat ja terminaalit tulee suunnitella joukkoliikenteen ja sen toiminnan parantamiseksi. Joukkoliikenteen näkökulmasta on tärkeä kehittää myös kestäviä ja vähäpäästöisiä ns. last-mile -yhteyksiä joukkoliikenteen solmukohtiin kytkeytyväksi.

Sekä autojen että pyörien liityntäpysäköinti on tärkeä osa kestäviä matkaketjuja. Liityntäpysäköinti palvelee erityisesti seudun kehysalueita, joissa joukkoliikenteen palvelutaso ei ole yhtä korkea kuin seudun ydinalueilla. Liityntäpysäköinnin osalta merkittäviä puutteita on erityisesti pyörien liityntäpysäköinnissä ja runkolukituksen mahdollisuuksissa. MAL-suunnitelman toimenpitein edistetään turvallisen pyöräpysäköinnin toteutumista. Pyörien liityntäpysäköintiä edistetään osana valtion ja kuntien yhteistä pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelmaa sekä juna-asemien kehittämistoimien yhteydessä. Muita liityntäpysäköinnin toimenpiteitä arvioidaan liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman päivityksen yhteydessä, joka valmistuu loppuvuodesta 2022.

Kestävien matkaketjujen toteutumista edistää myös seudun yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä. Seuraavaksi sopimuskaudeksi vuodesta 2026 alkaen kilpailutetaan yhteinen seudullinen kaupunkipyöräpalvelu, johon voivat osallistua kaikki halukkaat HSL-jäsenkunnat.

Kilpailukykyinen joukkoliikenne

- Parannetaan joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen.
- Valtio panostaa 150 milj. euroa vuodessa lisää joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi. Lipun hintoja alennettaisiin 20–30 %.
- Varmistetaan joukkoliikenteen runkoverkon houkuttelevuus riittävällä vuorovälillä, luotettavuudella ja nopeudella.
- Toteutetaan joukkoliikennettä nopeuttavia toimenpiteitä katu- ja tieverkolla ml. kaistajärjestelyt.
- Kehitetään lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta eri toimijoiden yhteistyönä.
- HSL:n jäsenkunnat varmistavat joukkoliikenteen taloudellisen kestävyyden ja kilpailukyvyn.

Joukkoliikenteen matkaketjut ja liityntäliikenne

- Varmistetaan toimivat liityntäyhteydet joukkoliikenteen runkoverkkoon ja huolehditaan vaihtopaikkojen sujuvat vaihdot liikennemuodosta toiseen. Mikroliikkumisen palvelut, kuten sähköpotkulaudat ja kaupunkipyörät, täydentävät kestäviä matkaketjuja ja joukkoliikennejärjestelmää.
- Toteutetaan pyörien liityntäpysäköintikohteita liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa tunnistettujen tarpeiden pohjalta (toimenpideohjelma päivitetään syksyn 2022 aikana).
- Toteutetaan autojen ja pyörien liityntäpysäköintiä infrahankkeiden yhteydessä, valtionavustuksia hyödyntäen sekä asemien kehittämishankkeiden yhteydessä.
- Toteutetaan seudullisesti yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä.

Junaliikenteen kehittämisessä varaudutaan kalustoinvestointeihin ja toteutetaan lähijunaliikenteen varikot

Helsingin seudun lähijunaliikenteen palvelutason kehittäminen tulee ajankohtaiseksi käynnissä olevien rataverkon kehittämishankkeiden valmistumisen sekä mahdollisen Järvenpään lisäliikenteen myötä, mutta myös pidemmällä aikavälillä muun rataverkon kehittämisen, kuten Kerava-Nikkilä-ratayhteyden henkilöliikenteelle avaamisen myötä. Lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää uusia kalustoinvestointeja, jotka osaltaan edellyttävät myös uusien lähijunaliikenteen varikoiden toteutusta. Digirata-hankkeen mukainen ETCS-järjestelmä (European Train Control System) edellyttää uutta laitteistoa sekä ratainfraan että kalustoon. Valtio ja kunnat valmistautuvat omistamiensa yhtiöiden junakaluston varusteluun.

Rataverkon kunnossapidon toimintaedellytyksiä varmistamaan rakennetaan pistoraide pääradalta Hiekkaharju-Koivukylä-väliltä Hosantielle perustettavalle ratasepelin kuormauspaikalle. Lisäksi raide mahdollistaa Santaradan ympäristön vapauttamisen asuntorakentamiseen ja kaupunkirakenteen tiivistämisen niin, että 95 % uusista asunnoista on mahdollista sijoittaa ensisijaiselle vyöhykkeelle. Pistoraiteen kustannusarvio on 4 milj. euroa. Raiteen toteuttaminen vastaa Santarataa koskevaan MAL-sopimuskirjaukseen (2020–2031).

Tulevaisuuden lähijunaliikenteen käyttöön hankittava uusi kalusto ei tule mahtumaan Ilmalan varikolle, joka toimii nykyisellään lähi- ja kaukojunaliikenteen junakaluston varikkona. Helsingin seudulla lähiliikenteen junien käyttöön tarvitaan kolme uutta varikkoa, joista kaksi on kunnossapitovarikkoja ja yksi säilytysvarikko. Varikoiden sijainnit tulee päättää ja suunnittelu sekä toteutus käynnistää mahdollisimman pian, jotta uudet kalustohankinnat voidaan toteuttaa ja lähijunaliikennettä kehittää. Lähijunaliikenteen varikkoja koskeva toimenpide täsmentyy varikkoselvityksen valmistuttua.

Alueellisen junaliikenteen toimivuus ja palvelutaso ovat tärkeitä erityisesti HSL-alueen ulkopuolisille kunnille ja laajemmin koko työssäkäyntialueelle. Alueellisen junaliikenteen kehittämisen ja mahdollisten junavuorojen lisäämisten osalta on tarve tiivistää yhteistyötä eri osapuolten kesken.

Junaliikenteen kehittäminen ja kalustoinvestoinnit

- Valmistaudutaan lähijunaliikenteen kehittämiseen Kauklahteen, Järvenpäähän, Nikkilään sekä tarvittaviin kalustoinvestointeihin.
- Varmistetaan lähijunaliikenteen kaluston varustelu Digirata-hankkeen mukaisesti ja valmistaudutaan kaluston investointikustannuksiin. Valtio rahoittaa kalustovarustelun. Hyödynnetään mahdollista EU:n investointitukea rautatiekaluston varustelun kustannuksiin.
- Rakennetaan pistoraide pääradalta Hiekkaharju-Koivukylä-väliltä Hosantielle perustettavalle ratasepelin kuormauspaikalle.
- Lisätään eri toimijoiden yhteistyötä alueellisen junaliikenteen kehittämiseksi (mm. Päijät-Hämeen liitto, Uudenmaan liitto, kunnat, LVM, VR ja HSL).

Lähijunaliikenteen varikot

- Suunnitellaan ja toteutetaan kolme uutta lähijunaliikenteen varikkoa Pääradalle, Rantaradalle ja Kehäradalle.
- Junakalustoyhtiö tunnistaa kohteet varikoille sekä järjestää rahoituksen ja toteuttaa varikot junakalustolle.
- Kunnat laativat varikoiden toteuttamisen edellyttävät kaavat.
- Valtio osallistuu varikoiden suunnittelun ja rakentamisen kustannuksiin 30 % osuudella.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee kestävää ja terveellistä liikkumista

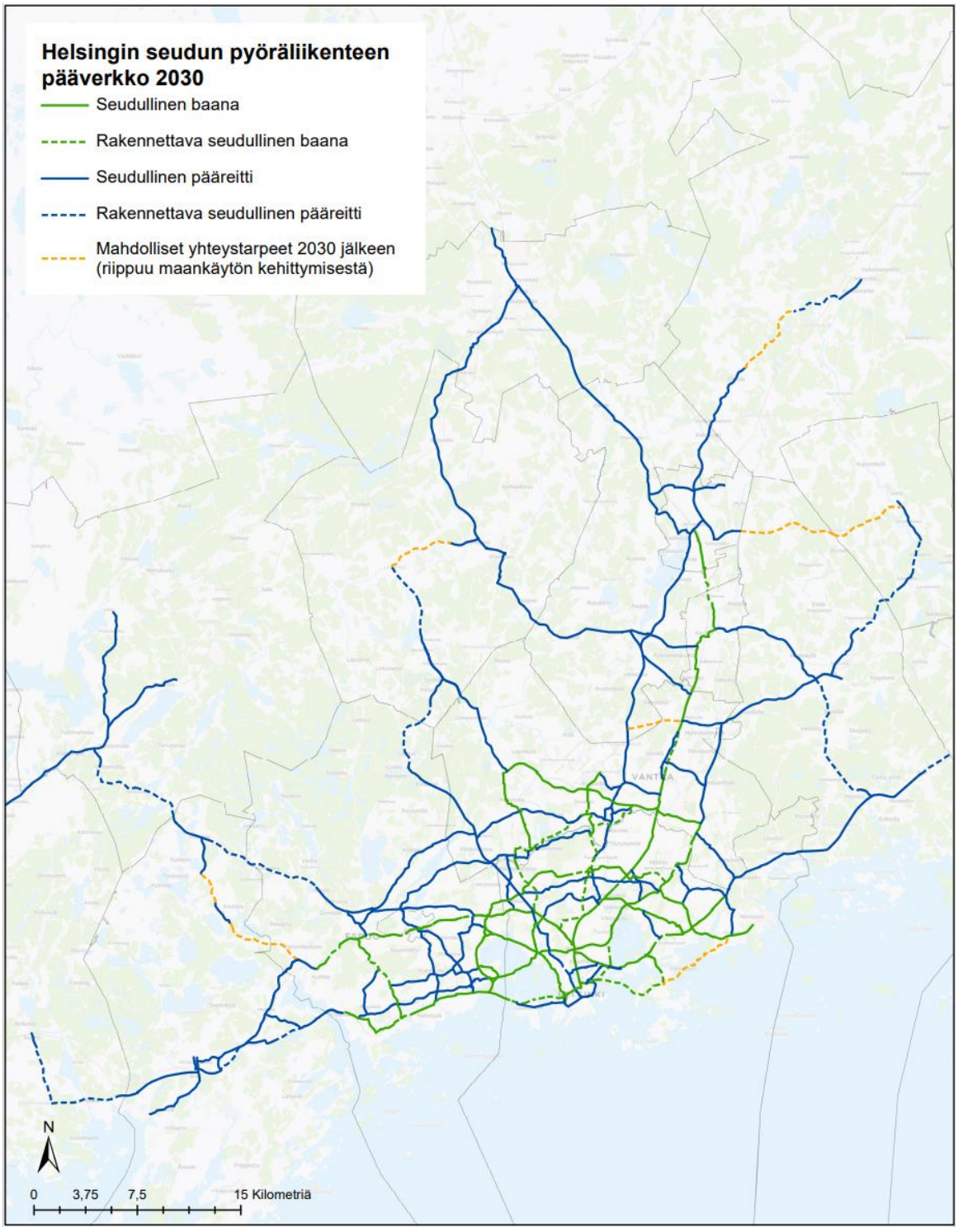
Kävelyn painoarvoa osana liikennejärjestelmää on tärkeää nostaa, minkä toteuttamiseksi Helsingin seudulla laaditaan kävelyn edistämisohjelma. Edistämisohjelma tähtää kävelyn lisäämiseen sekä sen parempaan huomioimiseen liikenteen ja liikennejärjestelmän suunnittelussa niin itsenäisenä kulkumuotona kuin keskeisimpänä joukkoliikenteen liityntämuotona. Edistämisohjelman linjaukset ovat:

1. valtio ja kunnat tukevat liikennejärjestelmän toimivuutta ja tasa-arvoa sektorirajat ylittäen panostamalla kävely-ympäristöön
2. hyvät kävely-yhteydet joukkoliikenteeseen mahdollistavat saumattoman ja helpon liikkumisen
3. liikkumisympäristö on miellyttävää ja tasa-arvoista sekä edistää terveyttä
4. kävelyn turvallisuus on keskeisimmillä alueilla priorisoitu korkealle
5. kävelyn hyvät vaikutukset tunnetaan laajasti ja niitä mitataan.

Linjauksia edistävät konkreettiset toimenpiteet valmistellaan edistämisohjelmassa. Kävelyn edistäminen huomioidaan osana maankäytön ja liikenteen kehittämistä ensisijaisilla vyöhykkeillä sekä mm. joukkoliikenteen liityntäliikenteen näkökulmasta (esim. kävelyreitit asemille). Edistämisohjelman laadinnan lisäksi kävelyolosuhteita parannetaan erityisesti seudun keskuksissa.

MAL 2023 -suunnitelmakaudella toteutetaan seudullisen pyöräliikenteen pääverkon puuttuvat osat sekä varmistetaan verkon hyvä laatutaso ja talvikunnossapito vuoteen 2031 mennessä (kuva 7). Toimenpideohjelman yhteenlaskettu kustannusarvio on noin 420 miljoonaa euroa vuoteen 2031 mennessä, josta 220 miljoonaa kohdistuu vuosina 2024–2027 toteutettaviin ensimmäisen hankekorin toimenpiteisiin. Pääverkon toteutuminen edellyttää, että kunnat ja valtio lisäävät rahoitustaan pyöräilyn pääverkon edistämiseksi. Pyöräilyn seudullisen pääverkon lisäksi kunnat ja

valtio parantavat pyöräliikenteen edellytyksiä yhteistyössä myös pääverkon ulkopuolisilla väylillä ja alueilla.



Kuva 7. Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkko vuoteen 2031.

Liikkumisen ohjaus on osa kestävän liikkumisen keinovalikoimaa

Liikkumisen ohjauksella pyritään edistämään kestävien kulkutapojen käyttöä. Toimenpiteitä ovat esimerkiksi työpaikkojen ja koulujen liikkumissuunnitelmat sekä erilaiset kestävän liikkumisen tiedotus- ja markkinointikampanjat. Seudun toimijat toteuttavat liikkumisen ohjauksen hankkeita ja edistävät kestävää liikkumista.

Kävely

- Laaditaan kävelyn seudullinen edistämisohjelma ja toteutetaan sitä.
- Kunnat ja valtio lisäävät toimillaan kävelyä merkittävästi. Kunnat ja valtio panostavat nykyistä enemmän laadukkaiden kävelyn yhteyksien kehittämiseen erityisesti seudun keskuksissa.

Pyöräily

- Kunnat ja valtio toteuttavat seudullisen pyöräilyn pääverkon puuttuvat osat sekä varmistavat hyvän laatutason ja talvikunnossapidon vuoteen 2031 mennessä. Kunnat ja valtio lisäävät merkittävästi rahoitustaan pyöräilyn pääverkon toteutukseen. Pyöräilyn pääverkon toteutus edellyttää 220 miljoonan euron rahoitusta vuosille 2024–2027. Rahoitustarpeesta 30 milj. euroa kohdistuu valtion verkolle.
- Kunnat ja valtio lisäävät toimillaan pyöräilyä merkittävästi. Kunnat ja valtio panostavat nykyistä enemmän laadukkaiden pyöräilyn yhteyksien kehittämiseen erityisesti seudun keskuksissa.

Liikkumisen ohjaus

- Kunnat ja valtio edistävät kestävien kulkutapojen käyttöä liikkumisen ohjauksen keinoin. Seudun toimijat toteuttavat kestävän liikkumisen hankkeita sekä parantavat kestävän liikkumisen neuvontaa mm. uusille asukkaille.
- Yksityiset ja julkiset toimijat toteuttavat liikkumissuunnitelmia suurimmilla työpaikoilla (erityisesti työpaikoilla, joissa on vähintään 200 työntekijää). Yrityksiä kannustetaan lisäämään joukkoliikenteen työsuhdematkalippujen ja työsuhdepyörien tarjontaa työntekijöilleen.

5.1.4 Vähennämme liikenteen ja asumisen CO2 -päästöjä

Liikenteen päästöjä vähennetään monipuolisella keinovalikoimalla

Liikenteen päästövähennystavoitteet ovat haasteelliset ja niiden toteuttamiseksi tarvitaan laaja ja monipuolinen keinovalikoima. On tärkeää edistää laajasti ajoneuvokannan uudistumista, mutta myös pyrkiä lisäämään kestävien kulkutapojen osuutta ja vähentämään henkilöautoliikenteen suoritetta. Tarkastelussa on EU- ja valtakunnallisen tason toimenpiteet, kuntien omat toimenpiteet sekä yritysten toimenpiteet, joissa korostuvat erityisesti logistiikan päästövähennystoimet.

Latausverkon kehittyminen ja ympäristövyöhykkeet ajoneuvokannan uudistumista vauhdittamassa

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittymistä edistetään niin, että se tukee ajoneuvokannan uudistumista. Helsingin seudun jakeluverkon kehittäminen edellyttää tarkempaa selvittämistä eri toimijoiden yhteistyönä. Tarkempaa tarkastelua vaativat erityisesti raskaan liikenteen sähköistäminen ja muut käyttövoimat. Osana selvitystä arvioidaan raskaan liikenteen julkisten latauspisteiden ja kadunvarsilautauksen mahdollisuudet. Helsingin seudulle laaditaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kuntakohteiset tavoitteet sekä edistetään jakeluverkon toteutusta mm. EU-rahoitusta hyödyntäen.

Ympäristövyöhykkeillä tarkoitetaan alueita, joilla tieliikenteen päästöjä hillitään rajoittamalla eniten saastuttavien ajoneuvojen kulkua. Seudullisesti määritetyillä ympäristövyöhykkeillä voidaan tukea ja tehostaa autokannan uusiutumista. Ympäristövyöhykkeiden käyttöönoton vaiheistus voisi koskea niin vyöhykkeitä kuin ajoneuvotyyppejä. Ajoneuvotyypittäinen vaiheistus voisi alkaa raskaasta liikenteestä ja laajentua henkilöautoihin. Helsingin seudulla selvitetään ympäristövyöhykkeiden käyttöönoton mahdollisuutta, laajuutta ja vaiheistusta.

Nopeusrajoituksilla vauhtia liikenteen päästövähennyksiin

Nopeusrajoitusten alentaminen vähentää hiilidioksidipäästöjä, liikenteen melua, pienhiukkas- ja typenoksidipäästöjä sekä parantaa tehokkaasti liikenneturvallisuutta. MAL-suunnitelman toimenpiteenä selvitetään ajonopeuksien laskun vaikutuksia kaupunkirakenteen sisällä. Nopeuden vähimmäistasosta poikkeaminen voi olla perusteltua paikallisten olosuhteiden sitä vaatiessa esimerkiksi maankäytön tiivistämiseksi.

Pysäköintipolitiikalla vaikutetaan kulkutavan valintaan

Pysäköinti on olennainen osa liikennejärjestelmää, sillä pysäköintivaihtoehdot ja -ratkaisut määrittävät monesti valittavaa kulkutapaa. Jotta pysäköinnillä olisi vaikuttavuutta kulkutavan valintaan, on kuntien tarpeen tiukentaa pysäköintipolitiikkaansa korottamalla maksullisen pysäköinnin hintoja, laajentamalla maksullisia pysäköinnin vyöhykkeitä, vähentämällä pysäköinnin kapasiteettia joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla sekä asettamalla pysäköinnin aikarajoituksia. Pysäköinnin hinnoittelu määritetään seudullisten vyöhykkeiden pohjalta: Helsinki, muu pääkaupunkiseutu ja KUUMA-kunnat. Pysäköinnin hinnan tulisi olla sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.

Vähennämme joukko- ja tavaraliikenteen CO2-päästöjä

Keskeisimpänä joukkoliikenteen päästövähennystoimenpiteenä on bussiliikenteen sähköistäminen. Joukkoliikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi ja sähköbussien lisääntymisen myötä on varmistettava, että seudulta löytyy riittäviä alueita sähköbussien varikoille.

Kuorma-autokuljetukset muodostavat liikenteen hiilidioksidipäästöistä noin kolmanneksen. Suurimmat päästövähennykset saadaan aikaan vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden käyttöä lisäämällä. Ympäristövaikutusten painottaminen julkisyhteisöjen hankinnoissa ja kilpailutuksissa on tärkeä toimenpide. Lisäksi päästöjä vähennetään kaupunkijakelun

informaatiojärjestelmiä kehittämällä, citylogistiikalla, ympäristövyöhykkeillä sekä varmistamalla liikenne-etuudet hyötyajoneuvoille. Raskaan liikenteen taukopaikoilla ja niiden informaatiojärjestelmillä on myös merkitystä päästövähennysten kannalta turhan ajon ja paikan etsimisen vähentyessä.

Tieliikenteen hinnoittelussa tapahtumassa muutoksia

Helsingin seudulla valmistaudutaan tieliikenteen hinnoittelussa tapahtuviin muutoksiin ja osallistutaan muutosten valmisteluun. Liikenteen verotuksessa tehtävät muutokset, EU-tason tieliikenteen päästökauppa ja ruuhkamaksulainsäädännön valmistelu ovat prosesseja, joissa Helsingin seudun toimijoiden tulee olla mukana ja varmistaa, että muutokset palvelevat Helsingin seudun liikennejärjestelmää tarkoituksenmukaisella tavalla.

Liikenteen päästövähennyskeinoja

Seudun kunnilla tulee olla luottamus siihen, että niistä kukin pääsee liikenteen päästövähennystavoitteisiinsa asettamansa hiilineutraalisuustavoitteen puitteissa. Ja valtio omin toiminsa edistää tätä. Seudun kunnat laativat selkeät suunnitelmat niistä keinoista, joilla kukin pääsee päästövähennystavoitteeseensa liikenteen saralla.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko
Edistetään liikenteen sähköistymistä ja vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöä varmistamalla jakeluverkon riittävä laajuus ja teho. Selvitetään Helsingin seudun vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajuus ja arvioidaan tarvittavat toimenpiteet tarpeeseen vastaavan jakeluverkon kehittymiseksi. Määritetään kuntakohtaiset tavoitteet latausverkon laajuudelle. Toteutetaan raskaan liikenteen julkisia latauspisteitä yhteistyössä kuntien, valtion ja yritysten kesken.

Ympäristövyöhykkeet
Selvitetään seudullisten ympäristövyöhykkeiden vaiheittaista käyttöönottoa ajoneuvokannan uusiutumisen nopeuttamiseksi huomioiden sosiaalinen tasapuolisuus ja elinkeinoelämän tarpeet. Ympäristövyöhykkeillä tarkoitetaan alueita, joilla tieliikenteen päästöjä hillitään rajoittamalla eniten saastuttavien ajoneuvojen kulkua.

Nopeusrajoitukset
Selvitetään ajonopeuksien laskun vaikutuksia kaupunkirakenteen sisällä. Nopeuksien lasku edellyttää kuntien ja valtion erillistä päätöstä. Nopeuden vähimmäistasosta poikkeaminen voi olla perusteltua paikallisten olosuhteiden sitä vaatiessa esimerkiksi maankäytön tiivistämiseksi.

Pysäköintipolitiikka
Kunnat korottavat vaiheittain ja vyöhykkeittäin maksullisen pysäköinnin hintoja, laajentavat maksullisia pysäköinnin vyöhykkeitä, vähentävät pysäköinnin kapasiteettia joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla sekä asettavat pysäköinnin aikarajoituksia. Pysäköinnin hinnoittelua kehitetään seuraavien vyöhykkeiden pohjalta: Helsinki, muu pääkaupunkiseutu ja KUUMA-kunnat. Pysäköinnin hinta on sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin. Liityntäpysäköinnin hinnoittelussa huomioidaan joukkoliikenteen houkuttelevuus.

- Kunnat vähentävät autonomistusta kaavoituksen pysäköintiratkaisuilla. Näitä ovat mm. pysäköintinormit, keskitetty pysäköinti ja vuoropysäköinti. Pysäköintinormeissa huomioidaan yhteiskäyttöautot.

  Valtio muuttaa työpaikoilla tapahtuvan autopysäköinnin veronalaiseksi luontoiseduksi. Työpaikat lisäävät pysäköinnin hinnoittelua. Työpaikkojen pysäköinnin hinnoittelu määräytyy sijainnin mukaan ja on sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.

  Joukkoliikenteen päästövähennykset
  Vähennetään HSL-liikenteen CO2-päästöjä vuoteen 2025 mennessä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. HSL-liikenne on päästötöntä vuoteen 2035 mennessä. Päästövähennykset toteutetaan pääosin liikennettä sähköistämällä. Lisäksi tulee lisätä biodieselin käytön osuutta. Varmistetaan riittävät alueet uusien sähköbussien varikoille sähköverkon sijainti ja kapasiteetti huomioiden.

  Logistiikan päästövähennykset
  Yritykset lisäävät sähkö- ja kaasukäyttöistä kalustoa valtion hankintatukia hyödyntäen. Helsingin seudun toimijat painottavat ympäristövaikutuksia kuljetusten ja palvelujen hankinnoissa ja kilpailutuksissa. Kunnat ja kaupungit laativat ja toteuttavat citylogistiikan toimenpideohjelmia.

  Seurataan tieliikenteen hinnoittelun valmistelua
  Vaikutetaan EU-tason päästökaupan käyttöönottoon ja arvioidaan sen vaikutuksia. Seurataan ruuhkamaksulainsäädännön kehittymistä ja vaikutetaan lainsäädännön valmisteluun. Mahdollisessa lainsäädännössä ehdottomana edellytyksenä tulee olla, että ruuhkamaksutulot kohdistetaan vain ko. seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen, niiden käytöstä päättävät seudun kunnat eikä niiden käyttöönotto vähennä valtion seudulle osoittamaa muuta liikenteen rahoitusta.

Asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentämisellä suuri merkitys hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa

MAL 2023 -suunnitelmassa asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentäminen on nostettu keskeiseksi tavoitteeksi liikenteen päästöjen vähentämisen rinnalle. Seudulla vähennetään asuntotuotannon ja nykyisen asuntokannan ilmastopäästöjä. Energiantarpeen vähentäminen edellyttää korjausrakentamisen tehostamista, entistä energiatehokkaampaa uudistuotantoa ja uusiutuvan energian hyödyntämistä. Uusiutuvaa energiaa rakennetaan seudulla yli uudistuotannon tarpeen. Uusiutuvan energian tuotantoa edistetään kaavoituksella. Korjausrakentamista tehostetaan valtion tuilla ja neuvonnan lisäämisellä. Vähäpäästöistä uudistuotantoa edistetään kaavoituksen ja maapolitiikan keinoin.

Asumisen CO2-päästövähennykset

- Lisätään energiatehokkuustoimien vaikuttavuutta niin, että seudun kasvusta huolimatta asumisen lämmitysenergian kulutus ei lisäänny vaan jopa laskee vuosittain.
- Rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa uudistuotannon energiantarpeen ylittäen.
- Rakennetaan vähähiilistä uudisasuntotuotantoa ja lisätään vähähiilisten materiaalien käyttöä merkittävästi.
- Kunnat edistävät energiasaneerauksia ja muita energiansäästötoimia sekä lämmitysmuotojen muutoksia neuvonnalla, alueellisilla kehityshankkeilla ja kuntien oman kiinteistökannan esimerkeillä.
- Kunnat huomioivat hajautetun uusiutuvan energiantuotannon maankäytölliset tarpeet kaavoituksessa.
- Kunnat edistävät vähähiilistä uudistuotantoa kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin.
- Valtio lisää energia-avustusten määrää ja kohdistaa avustuksia erityisesti Helsingin seudulle sekä lisää energia-avustusten pitkäjänteisyyttä ja kytkee energia-avustukset lähiöiden kehittämiseen.
- Edistetään puurakentamista.

5.2 Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön

5.2.1 Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta

Ohjataan huoneisto- ja talotyyppi sekä hallintomuoto- ja rahoitusjakaumaa laadullisesti asukkaiden hyvinvoinnin sekä seudun veto- ja pitovoiman kannalta. Kunnat edistävät kukin omista lähtökohdistaan asuntotuotannon laadun parantamista. Asuntotuotannon laatu ja monipuolisuus varmistetaan seudulla kuntien omalla ohjauksella. Seudun kunnat käyttävät ohjaukseen kaavoituksen sekä asuntopolitiikan- ja maapolitiikan välineitä. Helsingin seudun vetovoiman säilyttämiseksi huolehditaan tasapainoisesta huoneistojakaumasta, jossa turvataan eri kokoisten asuntojen osuus. Asumisvaihtoehtoja on eri talotyypeissä. Seudun tiivistämispyrkimykset edellyttävät kerrostalovaltaista rakentamista, mutta myös pientaloasumisen edellytyksiä edistetään monin keinoin. Kunnat edistävät talotyyppien monipuolisuutta kaavoituksen ja täydennysrakentamisen keinoin.

Seudulla turvataan vuokra-asumisen ja omistusasumisen tasapainoinen suhde sekä valtion tukeman ARA-vuokra-asuntotuotannon osuuksien toteutuminen. Erilaiset valtion peruskorjaus- ja energia-avustukset ovat tärkeitä asuntokannan kehittämisessä ja asuinkustannusten alentamisessa.

Asumisen laatu ja monipuolisuus

- **Helsingin seudun kunnat huomioivat asuntopolitiikassaan asuntotarjonnan monipuolisuuden.** Kunnat päättävät tarkemmista toimista omissa maa- ja asuntopolitiikkaa ohjaavissa ohjelmissa.

- **Huolehditaan, että eri puolilla seutua on tarjolla asumisvaihtoehtoja eri talotyypeissä**. Tehokkainta kerrostalovaltaista rakentamista suositaan erityisesti seudun keskusten ja asemanseutujen täydentämisessä. Pientaloasumisen mahdollisuuksia edistetään seudulla monin tavoin, myös tehostamalla ja uudistamalla vanhoja pientaloalueita. Sekä uudet kerrostalo- että pientalovaltaiset asuinalueet toteutetaan ensisijaisesti olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen.

- **Huolehditaan alueellisesti ja korttelitasolla asuntojen monipuolisesta hallinta- ja rahoitusmuotojakaumasta.** Varmistetaan MAL-tavoitteiden mukaiset valtion tuella rakennetun ARA-vuokra-asuntotuotannon osuudet alueilla huolehtien samalla riittävästä omistusasuntotuotannon määrästä suhteessa vuokra-asumiseen.

- Yhteistyötä tiivistetään sekä yksityisten toimijoiden että valtion toimijoiden kanssa (ympäristöministeriö, Asumisen rahoitus ja kehittämiskeskus ARA) monipuolisen asuntotuotannon tukemiseksi ja ennakoivan vuoropuhelun edistämiseksi.

5.2.2 Varmistetaan riittävä ja monipuolinen asuntotuotanto

- ARA-asuntotuotantoa valmistuu pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % (3 790 asuntoa) ja KUUMA-kunnissa 20 % (1 160 asuntoa) vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta (16 500 asuntoa), jonka kunnat mahdollistavat kaavoituksella, tontinluovutuksella ja maankäyttösopimuksilla.
- Valtio varmistaa kohtuuhintaisen valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon edellytykset korkotukilainsäädännön ajantasaisuudella ja kannustavuudella, riittävän rahoituksen asuntotuotantoon sekä avustukset asuinalueiden kehittämiseen. Rahoitus ja avustukset kohdistetaan maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille.
- Valtio osoittaa omistamaansa maata asuntotuotantoon myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösopimuksia hyödyntäen. Valtion tarpeista vapautuvat asuntorakentamiseen soveltuvat alueet luovutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille tai toissijaisesti muulle alueen lopulliselle asuntotuotannon tarjoajalle.
- Valtio-omisteinen A-Kruunu rakennuttaa omistukseensa pitkän korkotuen ARA-vuokra-asuntoja.
- Valtio osoittaa riittävät korjaus- ja energia-avustukset Helsingin seudulle.

5.2.3 Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä kaupunkiuudistuksen keinoin

Alueellista eriytymiskehitystä korjataan seudulla kaupunkiuudistuksen keinoin (kuva 8). Kaupunkiuudistukseen liittyvin kohdennetuin erityistoimenpitein on mahdollista sekä monipuolistaa ja parantaa asuntokantaa että kohentaa asuinympäristön ja julkisen kaupunkitilan laatua. Alueellisen eriytymisen hillitseminen edellyttää merkittävää valtion rahoitusta ja nykyistä vahvempaa kaupunkipoliittista linjausta sekä paikallista poikkihallinnollista kehittämistä ja seudullista

tiedonvaihtoa. Kaupunkiuudistukseen kohdennetut toimet ja taloudelliset investoinnit vähentävät pitkällä aikavälillä muun muassa syrjäytymisriskiä ja kaventavat alueellisia hyvinvointi- ja terveyseroja. Panostukset segregaation hillintään ja ennaltaehkäisyyn tuovat täten säästöjä muun muassa valtion sosiaali- ja terveysmenoihin. Eriytymiskehityksen korjaamiseksi seudulla on tunnistettu vanhoja asuinalueita, joiden asuntokanta on keskimääräistä yksipuolisempaa ja jotka jäävät sosio-ekonomisesti seudun keskiarvosta.

Kuva 8. Helsingin seudun kaupunkiuudistusalueet.

Vuokravaltaisille alueille lisätään omistus- ja asumisoikeusasumisen vaihtoehtoja ja toteutetaan niitä mahdollisuuksien mukaan myös pientaloihin. Kerrostalotuotannossa panostetaan asuttavuuteen, laatuun ja hyvään kaupunkikuvaan. MAL-sopimusmenettelyn kehittämisessä tulee huomioida kaupunkiuudistusalueilla sijaitsevien asunto-osakeyhtiöiden tarve nykyisiä avustusmuotoja laajemmalle perusparantamisen avustamiselle, jonka puitteissa asunto-osakeyhtiöt voisivat saada valtion tukea tai kohdennettuja avustuksia myös julkisivu- ja LVIS-korjauksiin sekä piharemontteihin.

Kaupunkiuudistusalueiden kehittäminen

- Vahvistetaan kaupunkiuudistuksen vaikuttavuutta ja käynnistetään mm. seudullinen kaupunkiuudistusverkosto tiedon ja hyvien käytäntöjen jakamiseksi.
- Kunnat kiinnittävät maa- ja asuntopoliittisissa tavoitteissaan erityistä huomiota kaupunkiuudistusalueiden asuntokannan monipuolistamiseen.
- Kunnat huolehtivat uudistuotannon huoneistotyyppijakauman monipuolisuudesta kaavoituksen ja maapolitiikan keinoin.
- Toteutetaan purkavaa uudisrakentamista kohteissa, joissa on merkittävä tarve uudistaa yksipuolista ja puutteellista asuntokantaa. Kunnat huolehtivat vanhan kannan purkamisen yhteydessä poistuvien ARA-vuokra-asuntojen korvaamisesta muille alueille rakennettavalla uudistuotannolla.
- Valtio osoittaa kaupunkiuudistusalueille avustuksia erityisellä painoarvolla siten, että asukkaat, asunto-osakeyhtiöt ja kiinteistöyhtiöt voivat suunnitella ja toteuttaa peruskorjaukset ja energiasaneeraukset hallitusti ja pitkäjänteisesti.
- Valtio myöntää käynnistysavustusta kaupunkiuudistusalueilla myös muuhun kuin ARA-tuotantoon.
- Kaupunkiuudistusalueet huomioidaan kunnallistekniikka-avustuksen myöntämisessä siten, että avustusta on mahdollista saada myös silloin, kun alueelle ei rakenneta uusia ARA-vuokra-asuntoja.

5.2.4 Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle ja laadukkaalle arjelle

MAL 2023 -suunnitelmassa elinympäristön laatu on hahmotettu erilaisten palveluiden sijoittumisen, liikkumisen sujuvuuden sekä kaupunkivihreän kautta. Seudulla kasvua keskitetään ja alueita kehitetään tarpeeksi tehokkaina, jotta palveluille muodostuu riittävä asukaspohja. Kestävän liikkumisen ja asukkaiden arjen sujuvuuden näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeää, että seudulla kaikki merkittäviä asiakasvirtoja aiheuttavat palvelut sijoitetaan kestävin kulkumuodoin hyvin saavutettaviin solmukohtiin. Seudulla varmistetaan keskeisesti sijaitsevien julkisten palveluiden tonttien kehittämismahdollisuudet. Palvelut sijoitetaan ensisijaisesti keskuksiin tai lähelle asukkaita riippuen niiden luonteesta.

Tavoitteena on varmistaa seudullisten viher- ja virkistysalueiden jatkuvuus sekä mahdollisimman laaja säilyminen ja keskeisten ekologisten yhteyksien vahvistaminen. Asukkaiden virkistysmahdollisuuksia ja kaupunkitilan viihtyisyyttä parannetaan viherelementein ja vihreällä infralla, mikä edistää myös ilmastonmuutokseen sopeutumista ja hiilensidontaa rakennetussa ympäristössä.

Palvelut ja viheralueet

- Varmistetaan maankäytön suunnittelulla, että vanhoilla ja uusilla alueilla on riittävä asukaspohja ja tarvittavat tilavaraukset palveluille. Kunnat huomioivat palvelutarpeen kasvun ja palveluiden muutoksen varmistamalla keskeisesti sijaitsevien julkisten palveluiden tonttien saatavuuden ja kehittämismahdollisuudet.
- Palvelut keskitetään keskuksiin, nykyrakenteeseen ja joukkoliikennereittien varrelle. Seudun kunnat varmistavat maankäytön ensisijaisilla vyöhykkeillä asuinalueille ja keskuksiin riittävät, kestävällä liikenteellä saavutettavat palvelut. Suunnittelussa edistetään muuntojoustavia ja hintatasoltaan monipuolisia ratkaisuja ja mahdollistetaan kaupan sijoittumista myös kivijalkoihin.
- Varmistetaan seudullisten viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuus sekä mahdollisimman laaja säilyminen ja keskeisten ekologisten yhteyksien vahvistaminen. Kunnat varautuvat virkistyskäytön kasvuun osoittamalla riittävästi virkistystä palvelevia alueita ja niiden saavutettavuutta (mm. kävellen ja pyörällä) parantavia ulkoilureittejä ja yhteyksiä. Valtio huomioi liikennejärjestelmähankkeiden yhteydessä virkistysalueverkoston yhtenäisyyden ja jatkuvuuden.
- Valtio osoittaa maankäytön ensisijaisilla vyöhykkeillä maavarantoaan ja kiinteistöjään julkisten palveluiden sekä virkistyspalveluiden toteuttamisen.
- Parannetaan liikkumisen esteettömyyttä ja tasa-arvoa huolehtien kaikkien väestöryhmien tasapuolisista mahdollisuuksista liikkua ja käyttää palveluita.

5.2.5 Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta

Lisääntyvä melu on uhka ihmisen terveydelle ja ympäristön viihtyisyydelle. Meluntorjunnan kohteiden rahoitus ei ole ollut riittävää, eikä meluntorjunnan toimenpiteitä ole saatu toteutettua meluntorjunnan toimintasuunnitelmien mukaisesti. MAL- suunnittelukierroksella toteutetaan meluntorjunnan teemapaketin sekä muita meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toimenpiteitä. Meluntorjunnan toimenpidekokonaisuuden kustannusarvio on 30 milj. euroa.

Valtion ja kuntien yhteisenä tahtona on riittävän asuntotuotannon varmistaminen hyvin saavutettavilla alueilla. Mikäli tällaisten alueiden tiivistäminen ja käyttöönotto edellyttää meluntorjuntaa valtion väylillä, tulee myös valtion osallistua kustannuksiin. Meluntorjunnan kustannusvastuiden periaatteet meluntorjuntaratkaisuissa ovatkin tältä osin vanhentuneet erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla. Kohteita pohdittaessa pitää tarkastella nykyisen maankäytön lisäksi tulevaa maankäyttöä.

Helsingin seudun väkiluvun ja liikennemäärien kasvun myötä lisääntyvät myös katupölypäästöt. Katupölypäästöjä voidaan vähentää katujen ja teiden kunnossapidon toimenpitein. Kitkarenkaiden käytön yleistymisellä sekä ajonopeuksien alentamisella voidaan vähentää katupölyn määrää.

Keskeisiksi liikenneturvallisuutta parantaviksi toimenpiteiksi on tunnistettu infran parantaminen liikenneturvallisuuslähtöisesti, nopeusrajoitukset sekä automaattisen liikennevalvonnan laajentaminen. Tärkeää on myös vahvistaa jatkuvaa liikenneturvallisuusyhteistyötä niin alueellisella, seudullisella kuin paikallisellakin tasolla. MAL-suunnitelma sisältää pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä osana pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelmaa. Pääpyöräilyverkon toteuttaminen puolestaan parantaa pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta. Lisäksi Helsingin seudulla on erityisen tärkeää huolehtia riittävän alhaisista nopeuksista taajamissa liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä laajentaa automaattista liikennevalvontaa erityisesti

pääkaupunkiseudun sisääntuloväylillä. Liikennevalvontaa on tarpeen laajentaa myös kuntien katuverkolle, esimerkiksi koulujen läheisyyteen.

Meluntorjunta
- Valtio ja kunnat varaavat rahoituksen ja toteuttavat meluntorjunnan teemapaketin sekä muut meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toimenpiteet.
- Valtio ja kunnat tarkistavat MAL-kasvuseutujen meluntorjunnan vastuuperiaatteet.

Hiukkaspäästöjen vähentäminen
- Kunnat ja valtio tehostavat katujen ja teiden kunnossapitoa, edistävät kitkarenkaiden käyttöä ja alentavat ajonopeuksia taajamissa.

Liikenteen turvallisuuden parantaminen
- Kehitetään automaattista liikennevalvontaa yhteistyössä poliisin kanssa pääkaupunkiseudun sisääntuloväylille ja kuntien katuverkolle.
- Laajennetaan 30 km/h nopeusrajoitusalueita taajamissa.

5.3 Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti

5.3.1 Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä

Helsingin seudulle on keskittynyt merkittävä osa koko maan elinkeinoelämän toimijoista. Helsingin seudun osuus koko maan BKT:stä on 35%, joten myös taloutta ja elinkeinoelämää tukevilla ratkaisuilla on merkittävä vaikutus koko maan hyvinvoinnille. Seudulla sijaitsevat Suomen tärkein kansainvälinen lentoasema, yksi suurimmista vientisatamista, useita valtakunnallisia logistiikkakeskuksia sekä lukuisia monikansallisten yhtiöiden pääkonttoreita. Toimivat henkilö- ja tavaraliikenteen yhteydet ovat tärkeitä yritysten menestymisen kannalta.

Suunnittelulla varmistetaan toimivat maaliikenneyhteydet lentoasemalle ja erityisesti sujuvat ja nopeat joukkoliikenneyhteydet. MAL 2023 -suunnittelukaudella käynnistyy Vantaan pikaraitiotien rakentaminen Helsingin Mellunmäestä lentoasemalle. Myös Suomirata-hankkeeseen kuuluvan nopean kaukoliikenteen yhteyden, Lentoradan, suunnittelua jatketaan. Nykyisen lentoasemalle kulkevan rataverkon osalta on huomioitava huonokuntoisten asemien kehittäminen ja kunnostaminen osana Suomen näkyvyyttä kansainvälisille matkailijoille.

Satamien tieyhteyksiä kehitetään tieverkon luokitus ja palvelutasotyön pohjalta. Maankäytön ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteensovittamisessa tulee varmistaa toimivat ja turvalliset yhteydet Helsingin satamiin. Satamien tavaraliikenteen kannalta keskeistä on myös raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttaminen suunnittelukaudella. Helsingin satamayhtiö toteuttaa Länsisataman liikenteen sujuvuutta parantavan Satamatunnelin. Tunneli ei kuitenkaan ole osana MAL 2023:n investointiohjelmaa, sillä sen katsotaan toteutuvan satamayhtiön toimesta.

Helsingin seutu sijaitsee kahden Euroopan laajuisen liikenneverkon eli TEN-T-ydinverkkokäytävän solmukohdassa. Helsingin seutu on TEN-T-asetuksessa määritetty kaupunkisolmukohdaksi. Kuntien ja valtion tulee yhteistyössä varmistaa ydinverkkokäytävien toteutus ja edistävää tukikelpoisten

hankkeiden EU-rahoituksen hyödyntämistä Helsingin seudun kaupunkisolmukohdassa. Varmistetaan, että Helsingin seudun MAL-suunnitelma voi toimia uutena TEN-T -asetuksen kestävän liikkumisen ohjelmana (SUMP). Helsingin ja Tallinnan välille kaavaillun maanalaisen tunnelin, **Tallinnan tunnelin** maankäytön suunnittelun edistymistä seurataan ja hankkeen vaikutuksia arvioidaan Helsingin seudulle.

Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet Turun Tunnin Juna, Lentorata, Suomirata ja Itärata eivät ole osa seudullista MAL 2023 -investointiohjelmaa, mutta niiden vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön tulee arvioida ja suunnittelua seurata. Helsingin seudun näkökulmasta olennaista on varmistaa lähijunaliikenteen toimintaedellytykset, jos nopeat junaradat toteutetaan.

TEN-T-yhteydet

- Vahvistetaan kansainvälisiä yhteyksiä osana Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ydinverkkokäytävien toteutusta. Edistetään TEN-T-kaupunkisolmukohdan hankkeiden sekä ydinverkon osien toteutusta kuntien ja valtion välisenä yhteistyönä. Varmistetaan MAL-suunnitelman soveltuvuus Helsingin kaupunkisolmukohdan kestävän kaupunkiliikkumisen SUMP-suunnitelmana.
- Helsingin sataman toteuttaman Satamatunnelin avulla varmistetaan sujuvat yhteydet Länsisatamasta valtakunnalliseen tieverkkoon. Varmistetaan toimivat ja turvalliset yhteydet Helsingin satamiin.
- Osallistutaan Tallinnan tunnelin suunnitteluprosesseihin.

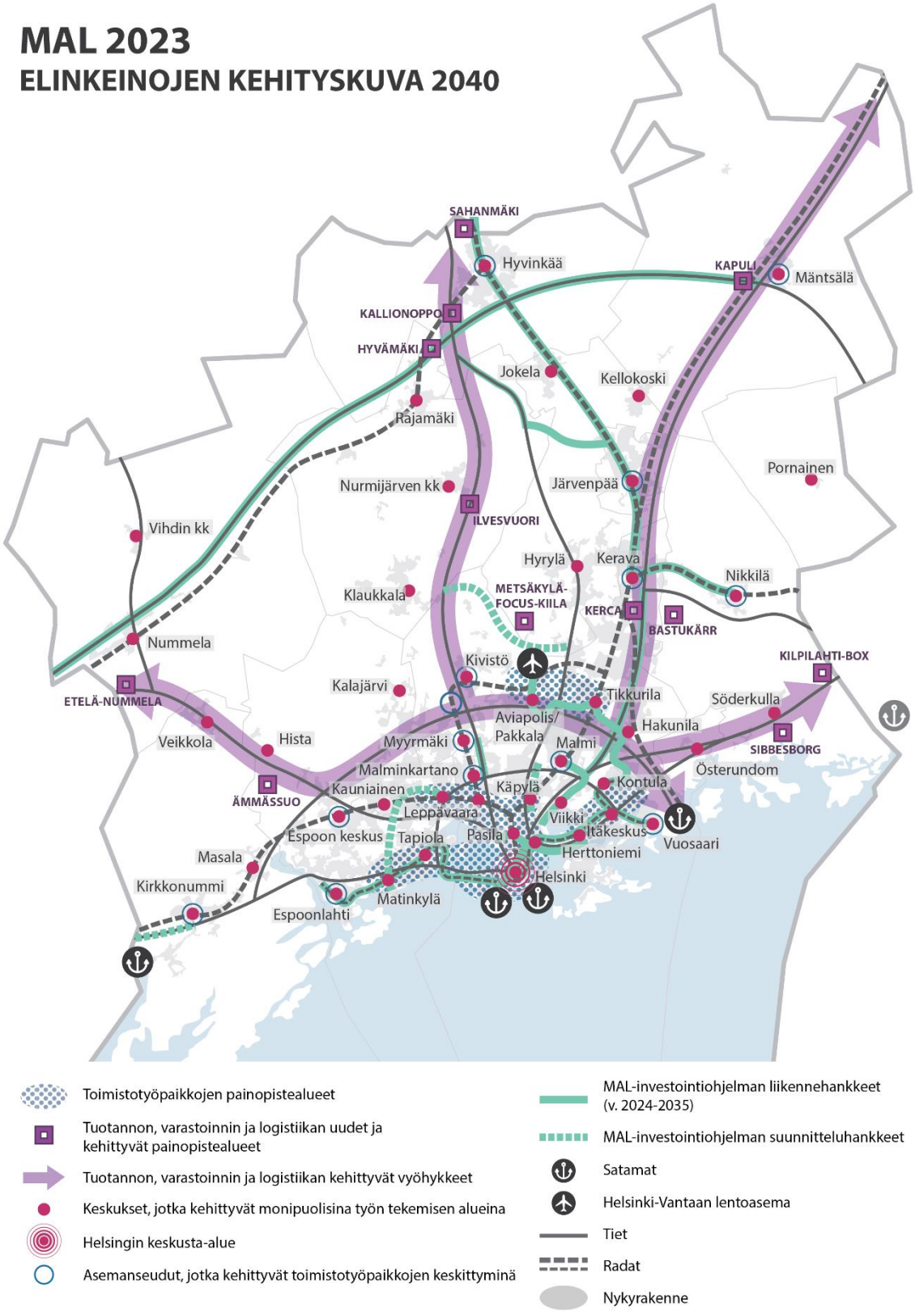
Hankeyhtiöiden ratahankkeet

- Valmistaudutaan hankeyhtiöiden suuriin ratahankkeisiin Turun Tunnin Junaan, Lentorataan, Suomirataan ja Itärataan. Arvioidaan suurten ratahankkeiden vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön.
- Varaudutaan kestävän maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämiseen suunnitelluilla asemanseuduilla. Varmistetaan lähijunaliikenne kaukoliikenteen ohella.

5.3.2 Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä

MAL-työssä on hahmoteltu keskeinen elinkeinojen kehityskuva vuodelle 2040 (kuva 9). Kehityskuva hahmottaa toimistovaltaisten työpaikkojen keskeisimmät sijoittumispaikat ja varastoinnin, logistiikan ja tuotannon merkittävimmät kasvualueet. Seudun tuotanto-, logistiikka- ja varastotoiminnot edellyttävät runsaasti edullisempaa maapohjaa ja sijoittuvat ajoneuvoliikenteen solmukohtiin pääväylien liikenneverkkoon tukeutuen. Pääkaupunkiseudulla toiminnot ovat sijoittuneet enimmäkseen nauhamaisesti Kehä III:n varteen sekä tieverkon pääväylien ja ratojen varsille. Pienteollisuutta on edelleen myös tiiviin kaupunkirakenteen sisällä. KUUMA-seudulla toimintojen painopiste on keskusten ulkopuolella sijaitsevilla yritysalueilla pääväylien tuntumassa. Seudun kasvaessa logistiikka siirtyy yhä enemmän Kehä III:lta Keski-Uudellemaalle vt4:n ja vt3:n varsille.

Kansainvälisen kilpailukyvyn edistämiseksi tarvitaan laajempaa elinkeinopoliittista näkemystä ja yhteistyötä valtion, alueiden ja kuntien välillä. Erityisesti kansainvälisten suurinvestointien saamiseksi Helsingin seudulle valtion rooli elinkeinopolitiikan kilpailukyvyn ja ennakoitavuuden suhteen on keskeinen.



Kuva 9. Helsingin seudun elinkeinojen kehityskuva 2040.

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

- Seudun toimistotyöpaikkojen keskittymiä kehitetään tiiviinä, rakenteeltaan sekoittuneina ja monipuolisina työn tekemisen ympäristöinä.
- Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä varaudutaan tuotanto- ja logistiikkatoimintojen kasvuun pääväylien varsilla. Tuotanto- ja logistiikka-alueita kehitetään huomioimalla toimintojen vaikutukset muulle maankäytölle, liikenteen sujuvuudelle ja asuinalueiden viihtyisyydelle. Kunnat varautuvat aluetarpeisiin sekä uusiin investointeihin ennakoivalla maankäyttöpolitiikalla ja joustavalla kaavaohjauksella.
- Kunnat mahdollistavat kaavoituksen keinoin toimistoalueiden muutoksen muuhun käyttöön alueilla, joilla kysyntä toimistoille on heikkoa. Muu käyttö voi olla esimerkiksi asumista tai pienteollisuutta. Kunnat kuitenkin huomioivat edullisen toimistotilan tarpeen seudulla harkitessaan kaavoittavansa toimistoalueita uusiokäyttöön.
- Kunnat huomioivat pienten ja keskisuurten teollisuusyritysten tarpeet tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Varmistetaan seudullisesti toimintamahdollisuudet erilaisille yrityksille. Kunnat osoittavat yrityksille korvaavia sijainteja ja mahdollistavat alueiden uudistumisen.

5.3.3 Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden

Tieverkon kehittämisessä on tärkeää huomioida sekä seudun maankäytön kehittymisen tarpeita että liikenteellisiä tarpeita. Osana MAL-työtä määriteltiin Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet vuodelle 2040 sekä tunnistettiin keskeiset pitkämatkaisen joukko- ja tavaraliikenteen reitit tie- ja katuverkolla. Luokittelutyön tavoitteena on ollut saavuttaa seudun toimijoiden kesken yhteinen näkemys tieverkon merkitykseen perustuvasta luokituksesta Helsingin seudulla ja siitä, millaista palvelutasoa eri luokkien tiejaksoilla pyritään tarjoamaan. Luokittelutyö on tarkoitus päivittää jatkossa MAL-prosessin tahdissa noin neljän vuoden välein tai useamminkin, jos tarvetta ilmenee.

Erillisten kaistojen varaaminen tavaraliikenteen käyttöön parantaisi tavarakuljetusten valtakunnantason logistiikan toimivuutta. Tavaraliikennekaistojen varaaminen edellyttäisi tarkempaa, osin jopa yksityiskohtaista suunnittelua erityisesti liittymäalueilla sekä verkollista vaikutusten arviointia. Esimerkkikohteena voisi olla valtakunnan tasolla keskeinen tavaraliikenteen reitti Kehä III valtatien 1 ja Vuosaaren sataman välillä. TEN-T ydinverkon osana tämä yhteysväli olisi keskeinen erillisten tavaraliikennekaistojen toteuttamiseksi. Joukkoliikenteen kaistavarauksia tulee tarkastella osana joukkoliikenteen nopeuttamistoimenpiteitä.

Tavaraliikenteen kannalta keskeiset MAL-suunnitelman kehittämistoimenpiteet koskevat logistiikan poikittaisyhteyksien kehittämistä (kuten Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys ja valtatie 25 kehittäminen sekä raskaan liikenteen palvelualueet. Lisäksi tärkeänä suunnittelukohteena on tunnistettu Kehä IV.

MAL-suunnittelulla tulee varmistaa raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus. Raskaan liikenteen taukopaikat ovat tärkeitä logististen ketjujen ja erityisesti kuljetusten toimivuuden kannalta. Raskaan liikenteen taukopaikoista on akuutti pula Helsingin seudulla. Uusien taukopaikka-alueiden tulisi sijaita suurimman kysynnän alueella eli pääkaupunkiseudulla ja sen välittömässä läheisyydessä. Keskeisimmät sijainnit ovat sisääntuloväylillä Kehä III:n tuntumassa tai Kehä III:n varrella. Lisäksi kuntien kaavoituksessa tulee varautua tulevaisuuden taukopaikkatarpeisiin.

Seudullinen ratkaisu tulisi löytyä pikaisesti, jotta seudun logistiikan toimivuus ja tehokkuus voidaan säilyttää. Jotta raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus saataisiin varmistettua, tulisi asiaa edistämään perustaa laaja-alainen valtion ja kuntien edustajien ohjausryhmä. Sijaintien tarkastelussa tulee huomioida ELY-keskuksen selvitys *Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella* sekä Uudenmaan maakuntakaavan merkinnät taukopaikoista.

Tieverkon luokittelun hyödyntäminen kaavoitus- ja liikenneratkaisuissa

- Kunnat ja valtio käyttävät kaavoitus- ja liikenneratkaisuissaan pohjana yhdessä valmisteltua Tieverkon luokitusta 2040, sekä päivittävät sitä tarpeen mukaan.

Joukkoliikenne- ja tavaraliikennekaistojen selvittäminen

- Laaditaan verkollinen tarkastelu joukkoliikenne- ja tavaraliikennekaistojen mahdollisista yhteysväleistä. Otetaan käyttöön joukko- ja tavaraliikenteen kaistoja verkollisen tarkastelun pohjalta. Kaistajärjestelyillä voidaan edistää joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen tai parantaa tavaraliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta.

Raskaan liikenteen taukopaikat

- Väylävirasto, ELY-keskus ja seudun kunnat sitoutuvat toteuttamaan kolme logistisesti hyvin saavutettavaa ja palveluiltaan monipuolista raskaan liikenteen taukopaikkaa. Taukopaikat sijaitsevat määritellyillä taukopaikkavyöhykkeillä pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien vt1, vt3, vt4, vt7 välittömässä läheisyydessä ja/tai Kehä III vyöhykkeellä. Taukopaikkojen toteutuksessa sovelletaan kustannus- ja vastuunjakomallia, jossa valtio maksaa pysäköintipaikkojen rakentamiskustannuksista 75 % ja kunnat 25 %.
- Kunnat osoittavat logistisesti hyviltä sijainneilta riittävän laajat maa-alueet raskaan liikenteen taukopaikkakäyttöön sekä varmistavat kaavoittamalla ja maanhankinnalla soveltuvat alueet.
- Taukopaikkojen toteutumisen varmistaa perustettava laaja-alainen valtion ja kuntien edustajien ohjausryhmä.

5.3.4 Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota

Digitalisaatio, uudet teknologiat ja tieto mahdollistavat liikennejärjestelmän tehokkaamman hyödyntämisen, parantavat liikenteen häiriöttömyyttä, toimivuutta ja turvallisuutta sekä mahdollistavat liikenteen päästövähennyksiä. Liikenteen yhteisen tilannekuvan kehittäminen on tärkeää, sillä se mahdollistaa yhtenäisen tiedotuksen ja ohjauksen palvelujen tuottajille ja käyttäjille. Lisäksi tietovarantojen avaaminen ja ajantasaisen tilannekuvan tuottaminen ovat edellytyksiä toimivalle automaattiliikenteelle. Yhteistä tilannekuvaa rakennetaan parantamalla tilannetietojen laatua ja kattavuutta sekä hyödyntäen yhteistyötä niin julkisten kuin yksityisten, ekosysteemiin liittyvien toimijoiden kesken.

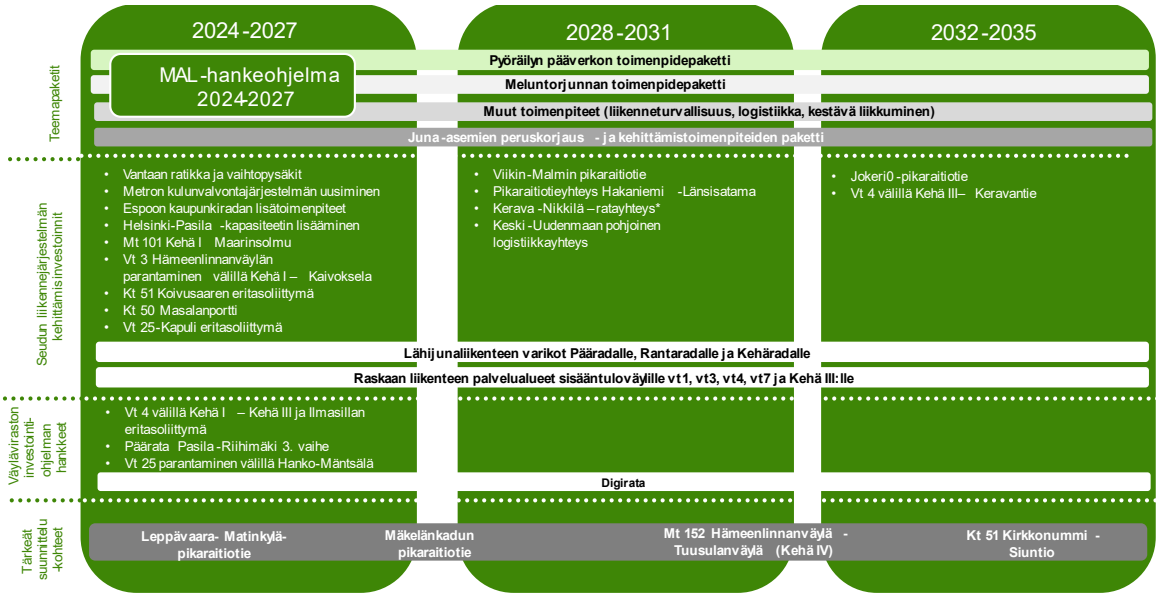
Helsingin seudulla on tarve valmistautua myös liikenteen automaation kehitykseen. Helsingin seudulla kerätään ja koordinoidaan aktiivisesti tietoa liikenteen automaation piloteista ja kokeiluista sekä selvitetään ja tutkitaan automaation mahdollisia vaikutuksia (hyötyjä, haittoja ja kustannuksia). Miehittämätöntä ilmailua toteutetaan U-space-sääntelyn kautta ja onkin tärkeää, että Traficom ja muut MAL-toimijat edistävät aktiivista vuoropuhelua U-space-sääntelyn osalta.

Liikenteen tietovarannot ja automaatio

- Seudun ja valtion toimijat edistävät ajantasaista tilannekuvaa tietovarantojen avaamisen ja standardoinnin avulla.
- Raideliikenteen toimijat edistävät rautatieinfran valmiutta tukea liikenteen automaation kehitystä.
- Traficom ja muut MAL-toimijat edistävät aktiivista vuoropuhelua U-space-sääntelyn osalta ja kehittävät väliaikaisten lentoesteiden huomiointia.
- Helsingin seudulla toteutettavien liikenteen automaation pilottien ja kokeilujen vaikutuksia tutkitaan.

5.3.5 Investoimme resurssiviisaasti

MAL-investointiohjelma on vuosille 2024–2035 (kuva 10) ja hankkeet määritetty kolmeen koriin vuosille 2024–2027, 2028–2031 ja 2032–2035. Investointiohjelmaan on muodostettu eri liikennemuotojen ja seudun alueiden näkökulmasta tasapainoinen kokonaisuus, jonka vaikutukset vastaavat MAL 2023 -suunnitelman tavoitteisiin (hiilineutraali, hyvinvoiva, menestyvä). Investointiohjelmassa on mukana hankkeita, jotka tukevat seudun logistiikan tai maankäytön edellytyksiä tai näitä molempia. Lähtökohtana on ollut muodostaa jatkumo MAL 2019 -suunnitelman investointiohjelmalle sekä yhteensovittaa investointiohjelmaa Väyläviraston valtakunnalliseen investointiohjelmaan. Hankkeiden osalta on huomioitu niiden suunnitelmavalmius ja toteutettavuus sekä seudullinen vaikuttavuus, kustannustehokkuus ja vaikutus maankäytön tai tavaraliikenteen kehittymiseen.



Kuva 10. MAL 2023- suunnitelman investointiohjelma vuosille 2024–2035 (investointiohjelma kuvattu suurempana liitteessä 1).

*Hanke on mahdollista aloittaa vuoteen 2030 mennessä, jos maankäyttö kehittyy Sipoon ja Keravan ennusteiden mukaisesti (yhteensä 20 000 asukasta vyöhykkeellä). Sipoon ja Keravan kuntien ylimääräisistä rahoitusosuuksista liikenteen operointikustannuksiin tulee sopia seudullisesti. Näistä rahoitusosuuksista Sipoo on ilmoittanut ottavansa vastuun MAL 2019-suunnitelman mukaisesti.

Investointiohjelman kokonaiskustannukset ovat arviolta 3 mrd. euroa. Kustannuksissa on huomioitu osittain kustannustason nousun vaikutukset hankkeiden hintatasoon. Erityisesti viimeisimmän hankekorin hankkeiden kustannuksiin liittyy vielä merkittäviä epävarmuuksia. Kustannukset täsmentyvät suunnittelun edetessä.

Jatkosuunnittelussa tulee arvioida hankkeiden suunnitteluratkaisuja vastaamaan toimintaympäristössä (mm. liikennemäärissä) tapahtuneita muutoksia. Toimintaympäristön muutoksilla saattaa olla vaikutusta hankkeiden laajuuteen, vaiheistukseen ja kiireellisyyteen.

Pienet ja keskisuuret infrahankkeet parantavat liikennejärjestelmää tehokkaasti

Pienillä ja keskisuurilla hankkeilla edistetään kestävää liikkumista, suojataan ihmisiä melulta ja parannetaan liikenneturvallisuutta sekä logistiikan edellytyksiä (kuva 11). Pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelman rahoituksella toteutetaan mm. Helsingin seudun pääpyöräilyverkkoa sekä meluntorjunnan toimintasuunnitelmien kohteita. Pienten ja keskisuurten MAL-hankkeiden ohjelmaluonnos on valmisteltu seuraavin periaattein:

- Valtio ja kunnat rahoittavat MAL-hankeohjelmaa yhtä suurella rahoitusosuudella
- Valtion rahoituksesta 50 % kohdistuu pääkaupunkiseudulle ja 50 % KUUMA-kuntiin.

Pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelman suuruus noin 50–60 miljoonaa euroa vuosille 2024–2027. Lisäksi hankeohjelman jatkuvuutta on parannettu tunnistamalla vuosina 2028–2031 toteutettavia kohteita, joiden suunnitelmavalmiutta on tarpeen parantaa kaudella 2024–2027. Nimettyjen hankkeiden lisäksi ohjelmaan varataan rahoitusta pyöräilyn pääverkon parantamistoimille, pienille liikenneturvallisuustoimille, pysäkkien laadun parantamiselle tieverkolla sekä esteiden poistolle erikoiskuljetusreiteiltä. Näillä pienillä teemapaketeilla lisätään ohjelman joustavuutta ja mahdollistetaan pienempien parantamistoimien (esimerkiksi pyöräteiden päällystykset) toteuttaminen tarpeiden perusteella. Lopullinen hankeohjelma vuosille 2024–2027 muodostetaan MAL-sopimuksen pohjalta.

Pienten ja keskisuurten MAL-hankkeiden alustava ohjelmaluonnos 2024–2027

Pyöräilyn pääverkko

- **Pyöräilyn pääverkon parantamistoimet**, Helsingin seutu
- **Rantaradan baana Kauniaisissa**
- **Pohjoisbaana, pääradanvarren baana Kytömaantiellä välillä Kerava Järvenpää**, Järvenpää, Kerava & Tuusula
- **Mt 1421 Jokelantie välillä rautatieasema – Palopuro**, Hyvinkää
- **Mt 148 Kulloontie välillä Tuusulanväylä-Kerava,** Tuusula, Kerava
- **Mt 1324 Lahnuksentien jalankulku- ja pyörätie välille Huhtamäentie– Veikonmäki,** Espoo & Nurmijärvi
- **Mt 1130 Lapinkyläntie välillä Tampajantie-Evitskogintie,** Kirkkonummi
- **Mt 110 Vanha Turuntie ja Pillistöntie (yhteysväli Veikkola - Nummela),** Vihti
- **Mt 1456 Hirvihaarantie jalankulku- ja pyöräilyväylä (Kuntomajantien liittymä - Sepänmäki),** Mäntsälä

Muu jalankulku- ja pyöräilyverkko

- **Mt 11671 Linjatien jalankulku- ja pyörätie välille mt 1456 (Vanha valtatie) - mt 140 (Vanha Lahdentie),** Järvenpää, Mäntsälä & Tuusula
- **Mt 1321 Perttula-Nurmijärvi, jalankulku ja pyörätie,** Nurmijärvi
- **Mt 11479 (Rusutjärventie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille kt 45 (Hämeentie) – mt 11475 (Siippoontie),** Tuusula
- **Maantien 11227 (Överbyntie) parantaminen rakentamalla jalankulku välille Karlbergintie-Granbackantie,** Kirkkonummi
- **Kt 55 jkp-tie välillä mt140-Poikkitie**, Mäntsälä
- **Mt 11269 Gesterbyntie jalankulku- ja pyörätie välillä Gesterborgintie – Hopeakuja**

Meluntorjunta

- **Vt 4 Metsola-Jokivarsi,** Vantaa
- **Kt 45 Torpparinmäki,** Helsinki
- **Vt 4 Viikki,** Helsinki

Liikenneturvallisuus

- **Pienet liikenneturvallisuustoimet,** Helsingin seutu
- **Liikenneturvallisuuden parantaminen, Hirsalantien jalankulku- ja pyörätie,** Kirkkonummi
- **Mt 1311 Rajamäentien-Urttilantien risteyksen parantaminen,** Nurmijärvi

Logistiikka

- **Esteiden poisto erikoiskuljetusreiteiltä (portaalit, liikennevalot, saarekkeet),** Helsingin seutu
- **Mt 1452 Vähänummentien kehittäminen osana Keski-Uudenmaan logistiikkaväylää (+ alikulku),** Järvenpää

Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti

- **Pysäkkien laadun parantaminen tieverkolla,** Helsingin seutu
- **Liityntäpyöräpysäköinnin kohteet,** Helsingin seutu
- **Kt 45, Riihikallion bussipysäkki, pyörien liityntäpysäköinti,** Tuusula

Kuva 11. Pienten ja keskisuurten MAL-hankkeiden alustava ohjelmaluonnos 2024–2027 (päivittyy)

Investointiohjelman toteutus
Kunnat ja valtio edistävät yhdessä investointiohjelman kohteiden ja teemapakettien suunnittelua ja toteutusta.

6. MAL 2023 -suunnitelman vaikutukset

6.1 Arviointikokonaisuuksien tavoitetasojen saavuttaminen

MAL 2023-suunnitelman päätavoitteita vastaavat arviointikokonaisuudet tavoitetasoineen on esitetty kuvassa 12 yhdessä suunnitelman vaikutusten kanssa. Menestyvä -tavoite saavutetaan suunnitelman toimenpiteillä ja suunnitelma vie seutua Hyvinvoiva- arviointikokonaisuuksien kannalta oikeaan suuntaan. Hiilineutraalin Helsingin seudun osalta tarvitaan vaikuttavampia toimenpiteitä tavoitetasojen saavuttamiseksi. MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin taustaa, prosessia ja tuloksia on kuvattu yksityiskohtaisemmin vaikutusten arviointiselostuksessa.

Helsingin seudun kehitys on Hiilineutraali -arviointikokonaisuuden kannalta haasteellinen. Liikenteen päästövähennys (51 prosenttia vuoden 2005 tasoon verrattuna) on merkittävä, mutta tavoitteeseen (liikenteen päästöt lähellä nollaa vuonna 2040) nähden täysin riittämätön. Liikenteen päästöjen vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta. Asumisen energiankulutusta koskeva tavoite saavutetaan todennäköisesti jo vertailupohjassa, mutta MAL-suunnitelmalla voidaan kannustaa entistä merkittävämpään energiankulutuksen laskuun.

MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet ovat alueiden tasapainoisen kehityksen kannalta oikeansuuntaisia. Suunnitelman vaikutukset sijoittuvat mahdollistavan ja kannustavan välille. Vaikutusten toteutumiseen liittyy kuitenkin epävarmuuksia. Vaikka hyvinvoinnin voidaan seudulla olettaa lisääntyvän suunnitelman vaikutuksesta, monet toimet edellyttävät konkretisointia erityisesti kuntatason suunnittelussa, mutta myös MAL-suunnitelman jatkotyöstössä.

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden tavoitetaso (hyötyjen ja kustannusten suhde >1) saavutetaan. Järjestelmätason hyöty-kustannussuhde on suunnitelman myötä 1,18. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä saavutetaan sekä matka-aikahyötyjä että parempaa palvelutasoa. Joukkoliikenteen lippujen hintojen alentaminen lisää merkittävästi liikennejärjestelmän käyttäjähyötyjä. Ruuhkautuminen pahenee nykytilaan verrattuna. Työvoimasaavutettavuus paranee merkittävästi.

Kuva 12: Arvioinnin tavoitetasot ja niiden saavuttaminen

Hiilineutraali: Helsingin seutu kasvaa vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin.

Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelmalle annetun hiilineutraaliustavoitteen kannalta oikeansuuntaista, mutta selkeästi riittämätöntä. Liikenteen CO2-päästöt laskevat noin puoleen vuoden 2005 tasosta ja vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta. Suunnitelman toimenpiteillä päästöt vähenevät vain noin 3 %-yksikköä suhteessa vertailupohjaan. Raskaan liikenteen päästöjen osuus on vuonna 2040 lähes puolet liikenteen päästöistä seudulla. Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttääkin muutoksia raskaan liikenteen kalustossa ja käyttövoimissa sekä logistiikan tehostamista.

Joukkoliikenteen päästöt vähenevät suunnitelman myötä hyvin. Samoin kestävien kulkumuotojen osuus nousee suunnitelman toimenpiteillä selvästi. Muutosten vaikutukset päästöjen vähenemiseen jäävät kuitenkin vähäisiksi.

MAL-suunnitelman toimenpiteillä voidaan vaikuttaa vain rajallisesti henkilöautokannan uudistumiseen. Päästötavoitetta ei siten voida saavuttaa ilman henkilöautojen liikennesuoritteeseen vaikuttavia keinoja. Henkilöautolla ajettujen kilometrien määrä tulee vuoteen 2040 mennessä kasvamaan samassa suhteessa seudun väestönkasvun kanssa. Tämä on vastoin kansallisen tason tavoitetta siitä, ettei henkilöautosuorite enää kasva 2020-luvulla. Henkilöautosuoritteen kasvun taustalla on väestönkasvun lisäksi henkilöautoilun käyttökustannusten lasku vuoteen 2040 mennessä. Suoritteen kasvu lisää myös liikenteen energiantarvetta.

MAL-suunnitelmalle asetettu tavoite seudun asuinrakennusten kokonaisenergiankulutuksen laskusta voidaan saavuttaa, vaikka seutu kasvaa asuntotuotantotavoitteen mukaisesti. Vuosittainen ostoenergiantarve laskee noin 2 % vuoteen 2040 mennessä mikäli energiatehokkuustoimia ja lämmitystapamuutoksia toteutetaan nykytahdilla. MAL-suunnitelman toimenpiteet kannustavat ostoenergian tarpeen pienentämiseen.

Helsingin seudun kasvu lisää painetta luonnonvarojen käytölle sekä maankäytön muutoksille. Luonnoksessa seudun kasvua ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille, mikä tukee kestävän liikkumisen edellytyksiä sekä säästää luontoa rakentamiselta. Uudet asukkaat sijoittuvat enimmäkseen hyvin seudun keskuksiin sekä raideliikenteen ja muun joukkoliikenteen äärelle. Suunnitelma lisää kuitenkin paikoin ympäristöön kohdistuvaa painetta etenkin tiivistyvän kaupunkirakenteen sisällä.

Hyvinvoiva: Helsingin seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.

Helsingin seudun kehitys menee oikeaan suuntaan MAL-suunnitelmalle annetun hyvinvointitavoitteen kannalta.

Hyvinvoiva-tavoitteen toteutumista on arvioitu tasapainoisen kehityksen arviointikokonaisuuden avulla, jossa arvioinnin painopisteet ovat asuinalueiden monipuolisuudessa

ja laadussa sekä palveluiden saavutettavuudessa. MAL-suunnitelmalla pystytään vahvimmin vaikuttamaan Hyvinvoiva-tavoitteen saavuttamiseen valtion tukemalla asuntotuotannolla, suunnitelmassa nimettyjen raideliikenteen asemien perusparantamisella sekä pikaratikkahankkeilla. Kuntien omalla suunnittelulla on merkitystä Hyvinvoiva-tavoitteen kannustavien ja mahdollistavien toimien toteutumisessa.

Suunnitelma kannustaa monipuolisen ja laadukkaan asuntotuotannon toteuttamiseen. Monipuolisin ja tasapainoisin väestörakenne saavutetaan alueilla, joiden asuntokannassa on monipuolisesti hallintamuotoja ja eri kokoisia asuntoja. Suunnitelman uuden asuntotuotannon sijoittuminen luo mahdollisuuksia olemassa olevien asuinalueiden uudistamiselle, palveluiden paremmalle saavutettavuudelle ja eriytymiskehityksen hillitsemiselle. Suunnitelmassa tunnistettuihin kaupunkiuudistusalueisiin kannustetaan panostamaan erilaisilla asuntokannan monipuolistamiseen ja asuinympäristön viihtyvyyteen liittyvillä hankkeilla.

Uuden asuntotuotannon myötä uudet asukkaat lisäävät osaltaan lähiluonnon käyttöpainetta ja julkisten palveluiden tarpeita. Kuntien omassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon riittävät lähiluonnon ja palveluiden aluevaraukset sekä huomioida kaupunkivihreän lisääminen erityisesti täydentyvillä alueilla. Suunnitelmaluonnoksella on vain vähän vaikutuksia ympäristön terveellisyyteen ja turvallisuuteen. Ajonopeuksien laskemisella taajamissa sekä automaattisella liikennevalvonnalla on kohtuullisen hyviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Liikenteen melulle ja pienhiukkasille altistujien määrä sen sijaan kasvaa nykytilanteeseen verrattuna seudun asukasluvun ja liikennesuoritteen kasvun myötä.

Menestyvä: Helsingin seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille.

Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelmalle annetun Menestyvä-tavoitteen kannalta oikeansuuntaista. Suunnitelman tavoitteena on, että järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen tehokkuus olisi yli yhden. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä järjestelmätason hyöty-kustannussuhde nousee tasolle 1,18.

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä saavutetaan sekä matka-aikahyötyjä että parempaa palvelutasoa. Sekä joukkoliikenteen käyttäjät että autoilijat hyötyvät niin palvelutason kuin lipunhintojen osalta vetovoimaisemmasta joukkoliikenteestä. Matka-aikahyödyt vertailuvaihtoehdon paikoin pahasti ruuhkautuneeseen tieliikenteeseen nähden ovat laaja-alaisia ja ne kohdistuvat niin joukkoliikenteen käyttäjiin, autoilijoihin kuin pyöräilijöihinkin, etenkin työmatkoilla.

Joukkoliikenteen liikennöintikustannukset kasvavat voimakkaasti erityisesti lähijunaliikenteen ja metron tihentyneiden vuorovälien sekä uusien pikaraitiotiehankkeiden vuoksi. Lisäksi suunnitelmaluonnokseen lisätty, pysyväksi tarkoitettu tukimekanismi joukkoliikenteen lipunhintojen alentamiseksi on huomattava julkistaloudellinen investointi. Se kuitenkin edistää merkittävästi kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta ja näin myös liikennejärjestelmän toimivuutta ja suunnitelmaluonnoksen yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

Kestävien kulkutapojen edistämisestä huolimatta on odotettavissa, että nykytilaan verrattuna tieliikenne ruuhkautuu paikoin huomattavasti seudun väestönkasvun ja liikennesuoritteen kasvun

seurauksena. Yhteiskunta- ja julkistalouden näkökulmasta suunnitelman toimenpiteet eivät tehokkaimmalla tavalla vähennä tieliikenteen ruuhkautumista ja niiden aiheuttamaa matka-aikojen ja kustannusten kasvua. Ajoneuvokannan sähköistyminen ei poista autoilun muita negatiivisia ulkoisvaikutuksia kuin osin.

Polttoaineveroista saatavat tuotot vähenevät ajoneuvokannan uudistuessa, mikä vaikuttaa negatiivisesti julkistalouteen. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole tarjolla konkreettisia, tehokkaita toimenpiteitä liikennemäärien, suoritteen ja ruuhkautumisen hallintaan, eikä se ota kantaa ajoneuvoliikenteen suoriteperustaisen verotuksen tulevaisuuteen.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen keskuksiin ja kehitettävien raideyhteyksien varsille sekä sekoittuneen maankäytön edistäminen ovat seudulle tärkeitä kilpailukykytekijöitä. Ne tukevat kasautumista, työmarkkinoiden toimivuutta, infrastruktuurin ja palvelujen järjestämisen kustannustehokkuutta sekä julkistaloudellista resurssiviisautta ylipäänsä.

Menestyvän seudun näkökulmasta asuntotuotantotavoitteet on syytä pitää korkealla tasolla. Asuntojen ja rakennusoikeuden suhteelliset hinnat puoltavat uusien asuntojen rakentamista keskuksiin. Toisaalta alueiden monimuotoisuus ja luonnonläheisyys ovat Helsingin seudun vetovoimaan vaikuttavia valttikortteja. Tiivistyvän maankäytön ja kestävän liikennejärjestelmän integroiva suunnittelu on siten edellytys seudun pidemmän aikavälin kilpailukyvyn ja vetovoiman takaamiseksi.

Helsingin seudun kansainvälisen kilpailukyvyn parantamiseen tähtäävien toimien näkökulmasta investointiohjelman hankkeet ovat perusteltuja. Ne vahvistavat Helsingin seutua TEN-T-kaupunkisolmukohtana sekä edistävät yhteyksiä TEN-T-ydinverkkokäytäviin. Myös elinkeinoelämän tilatarpeisiin vastaaminen tukee seudun menestystä.

Suuressa kuvassa suunnitelma ei kykene merkittävästi kirittämään Helsingin seudun asemaa suhteessa kansainvälisiin verrokkikaupunkeihin. Kunnianhimoisemmalla tieliikenteen ja maankäytön markkinamekanismien ja päästötoimien hyödyntämisellä niin tieliikenteen kuin maankäytön, ja niiden päästötoimien, osalta olisi mahdollista saavuttaa edelläkävijyyttä ja houkutella uusia osaajia, yrityksiä ja innovaatioita.

6.2 Ristiriitaiset vaikutukset

Suunnitelmassa on mukana toimenpiteitä ja toimintaympäristön muutoksia, joilla on päätavoitteiden osalta ristiriitaisia vaikutuksia (kuva 13). Toimenpiteiden jatkosuunnittelussa tulee tunnistaa monipuolisesti vaikutukset ja pyrkiä vähentämään negatiivisia vaikutuksia. Huolellisella jatkosuunnittelulla monia haitallisia vaikutuksia on mahdollista vähentää.

	Hiilineutraali	Hyvinvoiva	Menestyvä
Seudun väestön-kasvu	- Lisää liikennesuoritetta - Lisää metsäkatoa, luonnonvarojen käyttöä ja painetta ympäristölle + Luo edellytyksiä joukkoliikenteen palvelutason parantamiselle	- Haasteet palveluverkon riittävyydelle erityisesti jo nykyisellään tiiviillä asumisen alueilla - Lähiluonnon asukaspaine kasvaa + Hillitsee asumisen hintaa	+ Varmistaa seudullisen ja valtakunnallisen kilpailukyvyn - Vaatii merkittäviä investointeja infraan ja palvelutuotantoon
Maankäytön tiivistäminen	+ Lisää kestävää liikkumista ja vähentää päästöjä + Vähemmän metsäkatoa - Lämpösaarekeilmiö ja hulevesien hallinta	- Vähemmän lähiluontoa - Palveluverkon toteutumisen haasteet + Palveluiden parempi saavutettavuus	+ Kasautumis- ja saavutettavuusetuja + Infrastruktuurin ja palvelujen järjestämisen kustannustehokkuus
Monipuoliset asumisen vaihtoehdot	- Suuret asunnot/pientaloasuminen aiheuttavat enemmän rakentamisen päästöjä, käytönaikaista energiankulutusta ja metsäkatoa	+ Vastaavat erilaisiin tarpeisiin ja elämäntilanteisiin + Parempi asuttavuus ja asumisen laatu + Torjuu/korjaa alueellista eriyty-miskehitystä	+ Seudun runsas ja monipuolinen asuntotarjonta on seudulle tärkeä kilpailukykytekijä + Täydennysrakentaminen tukee paikallisten asukaspohjien kasvua
Tie-investoinnit	- Henkilöautoliikenne kasvaa, joskin seudullinen merkitys vähäinen	- Lisää tie- ja katupölyä - Lisää liikennemelulle altistuvia - Estevaikutukset	+ Usein suuria matka-aikahyötyjä suhteessa investointikustannuksiin
Sähköautoi-lun tukitoimet	+ Vähentää päästöjä	+ Vähentää lähipäästöjä, lukuun ottamatta tie- ja katupölyä - Ei kaikille mahdollinen, hyödyt kohdistuvat hyvin toimeentuleville	- Nykyisellä verotuksella vähemmän verotuloja valtiolle - Ei vähennä tilantarvetta - Sähköautojen saa-tavuus ja hinta

Kuva 13: MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen tunnistetut ristiriitaiset vaikutukset

6.3 Vaikutusten arvioinnin jatkosuositukset

Vaikutusten arvioinnin pohjalta laaditut suositukset MAL-suunnitelman jatkosuunnitteluun on koottu kuvaan 14. Suositukset on kuvassa jaoteltu päätavoitteittain, vaikka osa niistä tukee useampaa tavoitetta. MAL-suunnitelma on strategisen tason seudullista suunnittelua ja osa luonnoksen toimenpiteistä on yleispiirteisiä ja vaikutukset ovat pääosin välillisiä ja useiden toimenpiteiden yhteisvaikutuksesta syntyviä. Suunnitelman lopulliset vaikutukset tulevat määrittymään pitkälti myös jatkosuunnittelussa tehtävien päätösten perusteella. Seudun kestävän kehityksen edistäminen sekä haitallisten vaikutusten lieventäminen on mahdollista seudullisella suunnittelulla

sekä eri toimijoiden välisellä tiiviillä yhteistyöllä. MAL-suunnitelman vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu jatkosuunnittelussa huomioitavia kohteita.

Kuva 14: Vaikutusten arvioinnin suositukset jatkosuunnitteluun

6.3.1 Useampaa tavoitetta tukevat suositukset

Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu keinoja, jotka vaikuttavat samanaikaisesti useaan tavoitteeseen. Tieliikenteen hinnoittelulla on positiivisia vaikutuksia sekä kestävään kasvuun että taloudelliseen kestävyyteen. Maankäytön sijoittuminen puolestaan vaikuttaa kaikkiin päätavoitteisiin.

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla pyritään luomaan suhteellista kilpailuetua joukkoliikenteelle, vähentämään henkilöautoliikennettä ja tieverkon ruuhkautumista sekä ohjaamaan henkilöautoilijoita liikkumaan kestävin kulkumuodoin. ***Hyvin suunniteltuna tieliikenteen hinnoittelun olisi mahdollista tuottaa tehokkaita ohjausvaikutuksia, jotka hillitsisivät henkilöautosuoritteen kasvua, liikenteen ruuhkautumista ja niistä aiheutuvia päästöjä.*** Ruuhkautumisen kasvu heikentää seudun saavutettavuutta ja on siten seudun menestykseen vaikuttava tekijä. Pidemmällä aikavälillä tienkäyttömaksut tukisivat myös yhdyskuntarakenteen kehitystä kestävämpään suuntaan.

Tienkäyttömaksuista on tehty erillinen herkkyystarkastelu. Tienkäyttömaksujen on arvioitu vähentävän liikenteen CO2 -päästöjä 3 %-yksikköä, jos ne olisivat mukana suunnitelman toimenpidevalikoimassa. Lisäksi tienkäyttömaksujen herkkyystarkastelu osoitti, että järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen tehokkuus olisi yli 1,5, mikäli MAL 2019 -suunnitelman mukaiset tienkäyttömaksut sisältyisivät suunnitelmaluonnokseen. Tulokset saatiin pääväylien alennettujen nopeusrajoitusten kanssa ja ilman joukkoliikenteen lipputukea, mikä vain korostaa tienkäyttömaksujen tehokkuuspotentiaalia. Tienkäyttömaksujen vaikutus suunnitelman yhteiskuntataloudelliseen kannattavuuteen olisi siis erittäin merkittävä. Lisäksi olisi tärkeää, että

tieliikenteen hinnoittelulla kerättävät tuotot kohdennettaisiin seudun kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseksi, jolloin olisi mahdollista saavuttaa vieläkin parempia tuloksia.

Tieliikenteen hinnoittelumekanismia hyödyntäviä toimia liikenteen haittojen vähentämiseksi on käytössä jo useilla kaupunkiseuduilla. Tieliikenteen hinnoittelu olisi erittäin tehokas tapa vähentää ruuhkien aiheuttamia matka-aikatappioita ja parantaa suunnitelmaluonnoksen yhteiskuntataloudellista kannattavuutta. Liikenteen hinnoittelun vaikutuksia on syytä tutkia laajasti. Huomiota olisi kiinnitettävä sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen ja vaikutuksiin eri liikkujaryhmiin sekä elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

Asumista ja työpaikkoja tulisi sijoittaa entistä tavoitteellisemmin joukkoliikenteeseen tukeutuen. Maankäytön vielä vahvempi tiivistäminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille, joukkoliikenteen runkoyhteyksien varsille sekä keskuksiin ja asemanseuduille loisi paremmat edellytykset joukkoliikenteen palvelutason parantamiselle ja vähentäisi henkilöautoriippuvuutta. Joukkoliikennettä uhkaa nykyisellään kurjistumisen kierre (matkustajamäärät vähentyneet, myös infrakorvauksista johtuva korotuspaine lipunhintoihin ja palvelutason karsimiseen). Tiiviillä maankäytöllä luodaan edellytyksiä joukkoliikennetarjonnan parantamiselle. Tätä kautta saadaan lisää matkustajia joukkoliikenteeseen ja lisää lipputuloja, mikä vähentää lipunhintojen korotuspaineita ja osaltaan edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä.

6.3.2 Hiilineutraali-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun

Päästövähennystavoitteet ja -velvoitteet tulevat todennäköisesti kiristymään tulevaisuudessa, jolloin Helsingin seudulla olisi kyettävä tehokkaisiin ja nopeisiin toimiin Hiilineutraali -päätavoitteen saavuttamiseksi. Suunnittelussa tulee huomioida, että kansallisena tavoitteena on henkilöautoliikenteen suoritteen kasvun pysäyttäminen vuoden 2020 tasolle. Sähköautojen yleistyessä henkilöauton käyttökustannukset laskevat. Samaan aikaa joukkoliikenteen lipunhintoihin kohdistuu voimakasta nousupainetta.

Seudulla tulisi edistää liikenteen päästöjä vähentäviä toimenpiteitä, joiden toteutumiseen seutu voi itse vaikuttaa. Ympäristövyöhykkeiden kehittäminen ja pysäköintipolitiikan toimenpiteet ovat mahdollisia nykyisellä lainsäädännöllä. Ympäristövyöhykkeillä pyritään ennen kaikkea nopeuttamaan ajoneuvokannan uudistumista. Ympäristövyöhykkeet voitaisiin ottaa käyttöön Helsingin keskustasta liikkeelle lähtien. Vyöhykkeitä voidaan laajentaa vaiheittain ja ottaa asteittain käyttöön tiukempia rajoitteita. Polttomoottoriajoneuvoille voidaan sallia pääsy vyöhykkeille maksulla tai bensa- ja dieselajoneuvojen liikkumista voidaan rajoittaa kokonaan ajallisesti tai alueellisesti.

Suunnitelmassa tulee ottaa käyttöön myös tehokkaita raskaan liikenteen päästövähennystoimia. Raskas liikenne aiheuttaa lähes puolet liikenteen päästöistä vuonna 2040, sillä käyttövoimauudistus on henkilöautoja selvästi hitaampaa. Kaupunkilogistiikkaa uudistamalla ja tehostamalla sekä sähköisiä jakelukuljetuksia mahdollistamalla vaikutetaan raskaan liikenteen päästöihin kaupunkiseudulla. Käyttövoimauudistusta voidaan tukea mm. latausinfraa kehittämällä.

Uudisrakentamisen sijoittamista on tarkistettava kohti olemassa olevaa rakennetta seudun hiilinielut ja -varastot, arvokkaat luontoalueet, vesistöt, suojelu- ja virkistysalueet sekä ekologiset yhteydet huomioiden. Seudulla tulisi pyrkiä hyvittämään syntyvät luontohaitat luonnonsuojelulakiin tulevan ekologisen kompensaation periaatteiden mukaisesti niiltä osin, kun haittoja ei pystytä muilla keinoin välttämään. EU:n biodiversiteettistrategiaa tullaan toteuttamaan useiden vireillä olevien lakiuudistusten myötä. MAL-suunnittelussa tulee seurata lainsäädännön kehittymistä ja varautua ennalta lain vaatimusten muutoksiin.

MAL-suunnitelman asumisen ja rakentamisen päästövähennystoimenpiteitä tulee tarkentaa. Rakentamisen ja asumisen päästövähennystoimille tulisi asettaa selkeät tavoitetasot, jotta toimenpiteiden vaikutuksia voitaisiin arvioida. Kuntien tulisi tukea uusiutuvaa energiantuotantoa ja vähähiilistä uudistuotantoa.

6.3.3 Hyvinvoiva-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun

Kuntien on tarpeen huolehtia maapolitiikan, kaavoituksen ja tontin luovutuksen keinoin riittävän, monipuolisen ja kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksistä. Valtion on puolestaan tuettava asuntotuotannon toteutusedellytyksiä. Koska uuden rakentaminen luo pohjaa alueiden laadulliselle kehittämiselle, on tarpeen suunnata rakentamista alueille, joissa perusedellytykset arjen sujuvuudelle ovat kunnossa tai jossa lisäkehittämisellä saadaan parannettua jo olemassa olevan väestön tilannetta.

Lisärakentamisen yhteydessä on tarpeen pohtia, miten uusien energiatehokkaampien rakennusten rakentamisen yhteydessä voidaan parantaa jo olemassa olevan rakennuskannan energiatehokkuutta ja edistää vähäpäästöistä energiatuotantoa. Pelkästään uusien asuntojen energiatehokkuutta parantamalla päästötavoitteita ei saavuteta rakennusten osalta.

Tulevaisuudessa seudun väestörakenne muuttuu nykyisestä (enemmän vieraskielisiä, enemmän ikääntyneitä). ***Maankäytön (ml. palvelut), asumisen ja liikenteen suunnittelussa on tunnistettava muuttuvan väestön tarpeet kaikilla suunnittelutasoilla.***

Palveluiden sijoittumisen vaikutukset tulee tunnistaa jatkosuunnittelussa. Palveluiden sijoittumisella on keskeinen vaikutus liikkumistarpeeseen ja käytettävään kulkumuotoon. Palvelut tulisi sijoittaa siten, että ne kannustavat liikkumiseen kestävin kulkumuodoin ja parantavat osaltaan sujuvan arjen toteutumisedellytyksiä.

Määrällisten asuntotavoitteiden lisäksi tulee määritellä yhteisesti hyväksytyt laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon kriteerit. Määrällisillä asuntotuotantotavoitteilla ei yksistään voida varmistaa laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon toteutumista. Laadukkaalla ja monipuolisella asuntotuotannolla vaikutetaan erityisesti alueiden eriytymiskehitykseen.

Suunnitelmassa tunnistetut kaupunkiuudistusalueet tulee kytkeä suunnitelman muihin toimenpiteisiin, jotta toimenpiteet voidaan kohdentaa tarkemmin ja niiden toteutuminen pystytään paremmin varmistamaan.

Kävelyä ja pyöräilyä edistävien toimenpiteiden ja investointien rahoitus ja toteutuminen on varmistettava. Liikkumisen ohjauksella voidaan tukea kestävän liikkumisen lisääntymistä ja vahvistaa näin aktiivisen liikkumisen terveyshyötyjä. Hiukkaspäästöjä voidaan alentaa vähentämällä moottoriajoneuvoliikennettä ja rajoittamalla kitkarenkaiden käyttöä.

6.3.4 Menestyvä-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun

Helsingin seudun menestystä voidaan vahvistaa monin toimenpitein. Oikein suunniteltuna ja vaikutukset huolellisesti tunnistaen ohjauskeinoistakin saataisiin oikeudenmukaisia ja seudun menestystä vahvistavia.

Investointien priorisointia olisi hyvä jatkaa kokonaistaloudellisen vaikuttavuuden näkökulmasta. Joukkoliikenteen infrakorvausmenettelyä tulisi kehittää tavalla, joka pienentää lipunhintojen korotuspaineita ja siten tukee kestävien kulkumuotojen ja matkaketjujen kilpailukykyä seudulla.

MAL-suunnittelussa tulee ottaa huomioon Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky -selvityksen suositukset. Suhteessa pohjoismaisiin kilpailijoihinsa Helsingin seudulla on parannettavaa erityisesti tuottavuudessa ja innovaatiokyvykkyydessä sekä niihin olennaisesti liittyvässä työperäisessä maahanmuutossa. Tarkasteltujen kaupunkien joukossa Helsingin alueen työllisyys on alhaisin ja työttömyys korkein. Koulutetun työvoiman saatavuudessa sekä tutkimus- ja kehitysmenoissa Helsingin seutu on pohjoismaisten verrokkien viimeisenä. Myös kestävään kehityksen liittyvissä kysymyksissä Helsingin seutu on selkeällä takamatkalla: hiilinieluja ja suojeltuja alueita on verrokkeja vähemmän, ja hiilineutraaliustavoitteet ovat pohjoismaista keskikastia.

Helsingin seudun vahvuuksiksi suhteessa verrokkeihin osoittautuivat puolestaan teknologiateollisuus- ja startup-vetoinen innovatiivisuus, tasa-arvoisuus sekä hyvään työelämän ja vapaa-ajan tasapainoon liittyvät mittarit. Helsinki on tulosten mukaan onnellinen, turvallinen ja terveellinen ympäristö ja onnistunut välttämään segregaatiota verrokkikaupunkiseutuja paremmin. Helsingin seudun vahvuuksista tulee pitää kiinni ja heikommin menestyneitä osa-alueita parantaa. ***MAL-suunnittelun tasolla erityisesti ekologiset kysymykset ovat keskeisiä ja ilmastotoimiin tulisi lisätä kunnianhimoa.***

Seudun hajanaisen luonteen aiheuttamien ongelmien ratkominen on seudun menestyksen rakentamisessa avainasemassa. Siksi vahvat panostukset keskeisten keskusten kehittämiseen ja asuntotarjonnan kasvattamiseen ovat perusteltuja. Yhdessä tämän kanssa ***laajempaa työssäkäyntivyöhykettä tulisi nivoa entistä tiiviimmin joukkoliikennejärjestelmään ja kehittää työpaikka-alueiden saavutettavuutta.***

7.Jatkotoimet

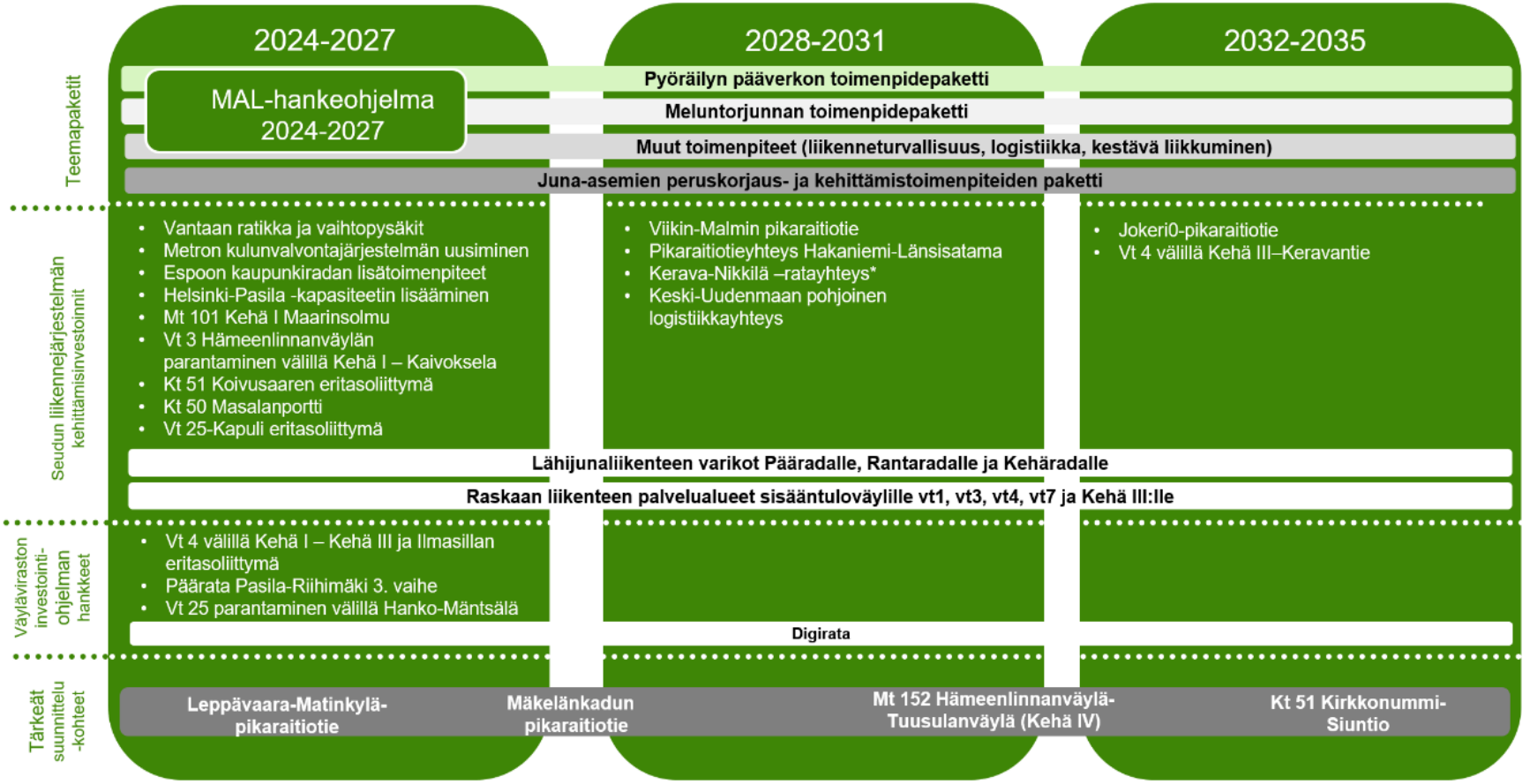
Lausuntokierroksen palautteen pohjalta suunnitelmaa muokataan keväällä 2023, kunnes lopullinen suunnitelmaehdotus toimitetaan HSL-hallitukselle, HSYK:lle ja KUUMA-johtokunnalle lopulliseen päätöksentekoon.

MAL 2023 -suunnitelman valmistumisen jälkeen suunnitelmaa pannaan toimeen normaaleissa kuntien ja valtion prosesseissa, kuten jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä sekä kaavoituksessa. Lisäksi MAL 2023 -suunnitelmalla valmistaudutaan kuntien ja valtion välisen, vuosille 2020–2031 tehdyn MAL-sopimuksen päivitykseen. MAL-sopimuksen päivitys käynnistyy vuonna 2023. MAL 2023 -suunnitelma syöttää keskeisiä sisältöjä kuntien ja valtion välillä sovittavaksi.

MAL 2023 -suunnitelmassa on esitetty joitakin jatkoselvitystarpeita teemoista, joita ei ole tyhjentävästi tarkasteltu MAL-suunnitteluprosessin aikana. Tunnistettuja jatkoselvitys- ja jatkotyötarpeita ovat:

- Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteet
- Kävelyn edistämisohjelma
- Helsingin seudun vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon nykytila ja kehittämistarpeet
- Hankeyhtiöiden suurten ratahankkeiden vaikutukset Helsingin seudun liikennejärjestelmään ja maankäyttöön
- Etätyön määrä ja vaikutukset koronapandemian jälkeen
- Asumispreferenssit ja muuttoliikkeen muutokset
- Jakeluliikenne (ja verkkokauppa) Helsingin seudulla tulevaisuudessa
- Seudun tieverkon liikennemäärät ja ruuhkautuminen nyt ja tulevaisuudessa
- Tieverkon nopeusrajoitusten alentaminen ja erilliset joukko- ja tavaraliikenteen kaistat -verkollinen tarkastelu mahdollisista yhteysväleistä ja näiden laajemmista vaikutuksista
- Mahdollisten ympäristövyöhykkeiden laajuus, vaiheistus, toteutustapa ja vaikutukset

Liite 1. MAL 2023 Investointiohjelma vuosille 2024–2035.



*Hanke on mahdollista aloittaa vuoteen 2030 mennessä, jos maankäyttö kehittyy Sipoon ja Keravan ennusteiden mukaisesti (yhteensä 20 000 asukasta vyöhykkeellä). Sipoon ja Keravan kuntien ylimääräisistä rahoitusosuuksista liikenteen operointikustannuksiin tulee sopia seudullisesti. Näistä rahoitusosuuksista Sipoo on ilmoittanut ottavansa vastuun MAL 2019-suunnitelman mukaisesti.

HSL:n julkaisuja 20/2016
ISSN 1798-6176 (nid.)
ISBN 978-952-253-294-7 (nid.)
ISSN 1798-6184 (pdf)
ISBN 978-952-253-295-4 (pdf)

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444
etunimi.sukunimi@hsl.fi

HRT Helsingforsregionens trafik
Semaforbron 6 A, Helsingfors
PB 100 • 00077 HRT
tfn (09) 4766 4444
fornamn.efternam@hsl.fi

www.hsl.fi

MAL 2023 - suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointiselostus

14.4.2023

Arviointiselostusluonnos

MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen arviointiselostus

Vaikutusten arviointiselostus HSL:n hallituksen 28.3.2023 ja HSYK:n 29.3.2023 lausunnoille lähettämästä MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksesta

MAL 2023 -suunnitelmaluonnos lausunnoilla 3.4.-25.5.2023 ja vaikutusten arviointiselostus lausunnoilla 17.4.-25.5.2023

HSL Helsingin seudun liikenne

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

Lisätietoja:Nimi, puhelin
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Copyright:Kartat, graafit, ja muut kuvat
Kansikuva:HSL / kuvaajan nimi
Taitto:Henkilön nimi (tarvittaessa)

Painopaikka
Helsinki 2015

Tiivistelmäsivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne	
Tekijät: X	Päivämäärä xx.xx.2023
Julkaisun nimi: X	
Rahoittaja / Toimeksiantaja: X	

Tiivistelmä:

MAL 2023 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seudun yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää tullaan kehittämään vuosina 2023–2040. Suunnitelman tavoitteina on hiilineutraali, hyvinvoiva ja menestyvä Helsingin seutu. MAL 2023 -suunnitelma antaa selkänojaa ja lähtökohtia kunta-, maakunta- ja valtiotason suunnitelmille. Syksyllä 2023 valmistuvan suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan seuraava MAL-sopimus valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken.

MAL 2023 -suunnitelma sisältää lakisääteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista: SOVA-laki, 200/2005). MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointi sisältää SOVA-lain mukaiset velvoitteet sekä laajemmin maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullisen suunnittelun kannalta merkittäviksi tunnistettujen osa-alueiden arvioinnin. Arviointi on tehty MAL 2023 vaikutusten arviointiohjelman pohjalta. Tässä arviointiselostuksessa kuvataan MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin tulokset, jatkosuositukset, toteutus, menetelmät, vuorovaikutus ja seuranta.

MAL 2023 -suunnitelmaa valmisteltiin taustaselvityksiin, laajaan vuorovaikutukseen ja vaikutusten arviointiin perustuen vuosien 2021–2023 aikana. Suunnitelmaa valmisteltiin vaiheittain, jolloin vaikutusten arvioinnin tuloksia hyödynnettiin suunnitelman kehittämisessä. Suunnitelman päätavoitteille asetettujen arviointikokonaisuuksien avulla seurattiin MAL-suunnitelman toimenpiteiden ja suunnitelmaratkaisuiden riittävyyttä. Arviointikokonaisuuksien lisäksi tehtiin erilaisia teemakohtaisia tarkasteluita sekä laadullista asiantuntija-arviointia suunnitelman toimenpiteistä ja hankkeista. Arviointitiedon tuottamiseen ja johtopäätösten työstämiseen on osallistunut kuntien, Helsingin seudun liikenteen (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY), Uudenmaan liiton ja valtion asiantuntijoita. Työssä on hyödynnetty myös ulkoisia asiantuntija-arviointeja. Arvioinnin tuloksia on käsitelty useaan otteeseen sidosryhmien kanssa yhteiskokouksissa ja työpajoissa prosessin aikana. Vaikutuksia arvioitiin kokonaisvaltaisesti syksyllä 2022 valmistuneesta toisesta suunnitelmaversiosta (VE2), jonka jälkeen suunnitelmaa on muokattu ja sen vaikutusten arviointia päivitetty keskeisiltä osin.

Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelman hiilineutraaliustavoitteen kannalta oikeansuuntaista, mutta riittämätöntä. Liikenteen CO2 -päästövähennystavoitetta ei saavuteta suunnitelman toimenpiteillä. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus lisääntyy kuitenkin kolme prosenttiyksikköä vertailupohjaan verrattuna. Asumisen energiankulutus laskee seudun kasvusta huolimatta ja suunnitelmalla voidaan tukea tavoitteeseen pääsyä. Seudun kasvu luo haasteita ympäristölle, mutta joukkoliikenteen varrelle tiivistyvä kaupunkirakenne tukee pitkällä aikavälillä kestäviä elintapoja.

Hyvinvoiva -tavoitteen kannalta seudun kehitys on oikeansuuntaista. Kokonaisuutena MAL-suunnitelman vaikutukset hyvinvoivaan seutuun sijoittuvat mahdollistavan ja kannustavan vaikutuksen tasoille. Vaikka suunnitelman toimenpiteet tukevat laajasti hyvinvoinnin eri osa-alueiden oikeansuuntaista kehitystä, liittyy tavoitteen toteutumiseen epävarmuutta. Hyvinvoinnin arvioidaan kasvavan seudulla suunnitelman vaikutuksesta, mutta monet toimet edellyttävät konkretisointia erityisesti kuntatason suunnittelussa sekä MAL-suunnitelman jatkotyöstössä.

Seudun kehitys on myös Menestyvä-tavoitteen kannalta oikeansuuntaista. Järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on suunnitelmassa tavoitteen mukaisesti yli 1 (1,18). Kestävien kulkumuotojen matka-aikahyödyt ja saavutettavuusparannukset ovat merkittäviä ja työpaikkojen kasautuminen lisääntyy. Joukkoliikennematkustajat hyötyvät merkittävästi lipunhintojen alentamisesta.

Avainsanat: X			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja X/2015			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Kieli: X	Sivuja: X
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik	
Författare: X	Datum xx.xx.2023
Publikationens titel: X	
Finansiär / Uppdragsgivare: X	

Sammandrag:

MAL 2023 är en strategisk plan om markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen. Planen beskriver hur regionens samhällsstruktur och trafiksystem kommer att utvecklas 2023–2040. Målen i planen är att Helsingforsregionen är kolneutral, välmående och framgångsrik. MAL 2023-planen ger utgångspunkter och stöd för planer på kommun-, landskaps- och statsnivå. Utifrån planen som blir klar hösten 2023 bereds och förhandlas MBT-avtalet 2024–2035 fram mellan staten, regionens kommuner och HRT.

I MAL 2023-planen ingår den lagenliga trafiksystemplanen. Enligt lagen ska man utarbeta en bedömning av miljökonsekvenserna av trafiksystemplanen (lag om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheternas planer och program: SMB-lagen, 200/2005. Bedömningen av miljökonsekvenserna av MAL 2023-planen innehåller förpliktelser i enlighet med SMB-lagen samt en bedömning av de delområden som identifierats som betydelsefulla vad gäller markanvändningen, boendet och trafiken. Bedömningen har gjorts utifrån bedömningsprogrammet för konsekvenser MBT 2023. Denna konsekvensbeskrivning innehåller konsekvensbedömningen av MAL 2023 samt en beskrivning av bedömningens resultat, fortsatta rekommendationer, genomförande, metoder, samverkan och uppföljning.

MAL 2023-planen bereddes utifrån bakgrundsutredningar, omfattande dialog och konsekvensbedömning under 2021–2022. Planen förbereddes i etapper vilket innebär att resultatet från konsekvensbedömningen utnyttjades i utvecklingen av planen. Planlösningarnas och åtgärdernas tillräcklighet har följts upp med hjälp av bedömningshelheter som satts upp för planens huvudmål. Förutom bedömningshelheterna genomfördes olika temabaserade utredningar samt kvalitativ sakkunnigbedömning om planens åtgärder och projekt. Sakkunniga från kommunerna, Helsingforsregionens trafik (HRT), Helsingforsregionens miljötjänster (HRM), Nylandsförbundet och staten har deltagit i utarbetandet av utvärderingsmaterialet och slutsatserna. Också konsulter har bidragit till arbetet. Resultaten från bedömningen har vid flera tillfällen under processen behandlats med intressentgrupperna i gemensamma möten och workshopar. Konsekvensbedömningen utarbetades från den andra planversionen (VE2) som blev klar hösten 2022. Efter det har man bearbetat planen och dess konsekvensbedömning har uppdaterats i viktiga delar.

Utvecklingen i Helsingforsregionen går i rätt riktning vad gäller målet kolneutral men utvecklingen är inte tillräcklig. Åtgärderna i planen räcker inte för att målet om att minska trafikens CO2-utsläpp uppnås. Kollektivtrafikens färdsättandel ökar dock med tre procentenheter jämfört med jämförelsegrunden. Energiförbrukning inom boende minskar trots att regionen växer och med planen kan man stödja uppnåendet av målet. Att regionen växer skapar utmaningar för miljön, men att stadsstrukturen görs tätare kring kollektivtrafiken stöder hållbara levnadssätt på lång sikt.

Vad gäller målet Välmående går regionens utveckling åt rätt håll. MAL-planens konsekvenser till välmående region som helhet placeras på nivån mellan möjliggörare och uppmuntrande. Även om åtgärderna i planen starkt stöder utveckling av välmående i olika delområden, är uppnåendet av målsättningen osäkert. Välmående beräknas öka i regionen i och med planen men många åtgärder förutsätter konkretisering framför allt i planeringen på kommunnivån samt i det fortsatta arbetet av MAL-planen.

Utvecklingen i Helsingforsregionen går i rätt riktning vad gäller målet Framgångsrik. Den samhällsekonomiska effektiviteten på systemnivå är i planen enligt målet dvs. över 1 (1,18). Restidsnyttorna med hållbara färdsätt och förbättringarna av tillgängligheten är dock betydande och flera arbetsplatser ligger tätare varandra. Sänkta biljettpriser gynnar avsevärt kollektivtrafikresenärer.

Nyckelord: X			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer X/2015			
ISSN 1798-6176 (häft.)	ISBN (häft.)	Språk: X	Sidantal: X
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport	
Author: X	Date of publication xx.xx.2023
Title of publication: X	
Financed by / Commissioned by: X	

Abstract:

MAL 2023 is a strategic land use, housing and transport plan for the Helsinki region that describes how the region's urban structure and transport system will be developed in 2023–2040. The plan aims to make the Helsinki region carbon neutral, healthy and successful. The MAL 2023 plan provides a basis and framework for municipal, provincial and state level plans. The plan due to be completed in autumn 2023 will serve as a basis for the MAL 2024–2035 agreement between the state, municipalities in the region and HSL.

The MAL 2023 plan covers statutory transport system planning. The Act on the Assessment of the Impacts of the Authorities' Plans and Programmes on the Environment (SEA Act 200/2005) requires that the environmental impacts of the transport system plan are assessed. The impact assessment of the MAL 2023 plan complies with the SEA Act and it also includes a wider assessment of areas identified as significant for regional planning of land use, housing and transport. The assessment has been performed based on the MAL 2023 assessment program. This assessment report describes the results, implementation, methods, interaction and monitoring of MAL 2023 impact assessment.

The MAL 2023 plan was drawn up during 2021–2022 based on background studies, extensive interaction and the impact assessment. The planning process was divided into phases to gain maximum benefit from the assessment during the development of the plan. The adequacy of planned solutions and measures included in the MAL plan was monitored by assessment processes set for the main objectives. In addition, various thematic reviews as well as a qualitative expert evaluation of the measures and projects included in the plan were carried out. Experts from municipalities, Helsinki Region Transport (HSL), Helsinki Region Environmental Services (HSY), Uusimaa Regional Council and the state contributed to the production of assessment data and drawing of conclusions. External expert assessments were also used. The results of the assessment have been discussed with various stakeholders in several occasions, in meetings and workshops held during the process. A comprehensive impact assessment was carried out on the second version of the plan (VE2), which was completed in autumn 2022. The plan has since been revised and the assessment of its impact has been substantially updated.

The Helsinki region is developing in the right direction in terms of the carbon neutrality objective of the MAL plan, but this is not enough. The CO2 emission reduction target for transport will not be achieved with the measures set out in the plan. However, the modal share of public transport will increase by three percentage points compared to the baseline. Energy consumption of housing will decrease despite the region's growth and the plan supports the achievement of the objective. The growth of the region creates challenges for the environment, but in the long term, a dense urban structure with effective public transport connections, contributes to a sustainable way of living..

With regard to the objective of a healthy region, the development is going in the right direction. Overall, the impacts of the MAL plan on the region's health are enabling and incentive in nature. While the measures of the plan broadly support progress in the right direction in the various areas of wellbeing, there is uncertainty about whether the objective can be achieved. Wellbeing is estimated to increase in the region as a result of the plan, but many of the actions need to be concretized in particular in planning at municipal level and in further work on the MAL plan.

The development of the region is going in the right direction also in terms of the objective of a successful region. The system level socio-economic efficiency of the plan is over 1 (1.18), in line with the objective. Travel time benefits and improvements in accessibility for sustainable modes of travel are significant and the agglomeration of jobs increases. Public transport passengers will benefit significantly from lower fares.

Keywords: X			
Publication series title and number: HSL Publications X/2015			
ISSN 1798-6176 (Print)	ISBN (Print)	Language: X	Pages: X
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällys

1 Johdanto ... 11

2 Suunnitelman kuvaus ... 15
2.1 MAL 2023 -suunnitelman visio, tavoitteet ja arviointikokonaisuudet ovat ohjanneet suunnitelman toimenpiteiden laadintaa. ... 16
2.2 Suhde muihin asiaan liittyviin suunnitelmiin ja ohjelmiin ... 20
2.3 Seudun nykytila ja kehityssuunnat ... 22
2.4 Seudun tuleva kehitys ilman uutta suunnitelmaa (Vertailupohja) ... 23
2.4.1 Maankäyttö, väestö ja työpaikat ... 23
2.4.2 Liikenneverkko ... 24
2.4.3 Autokanta ja ajokustannukset ... 25

3 MAL 2023 -suunnitelman laadinta ja arvioinnin toteutus ... 27
3.1 SOVA-lain edellytykset ... 27
3.2 Vaikutusten arviointi osana suunnittelua ... 27
3.3 MAL-suunnitelman vaikutusten arviointi ... 29
3.3.1 Vaikutusten arviointikehikko ... 29
3.3.2 Päätavoitteiden arviointikokonaisuudet ... 30
3.3.3 Hiilineutraali: Liikenteen ja asumisen CO2-päästöt ... 32
3.3.4 Hyvinvoiva: Alueiden tasapainoinen kehitys ... 32
3.3.5 Menestyvä: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus ... 33
3.3.6 Vaikutusten arvioinnin menetelmät ... 34
3.3.7 Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustejärjestelmä ... 35
3.3.8 Herkkyystarkastelut ... 37

4 Vuorovaikutus ja viestintä ... 38
4.1 Vuorovaikutuksen tavoitteena on edistää seudullista yhteistyötä ... 38
4.1.1 Vuorovaikutuksen kohderyhmät ... 38
4.1.2 Vuorovaikutus osallisten ja sidosryhmien kanssa ... 39
4.1.3 MAL-projektiryhmä ... 40
4.1.4 Vaikutusten arvioinnin ja seurannan ryhmä ... 40
4.1.5 Kokoukset SOVA-yhteysviranomaisen Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa ... 40
4.1.6 Erilliset asiantuntijakokoukset ja työpajat ... 40
4.1.7 MAL-luottamushenkilövuorovaikutus ... 40
4.1.8 Valtio ... 41
4.1.9 Asukkaat ja elinkeinoelämä ... 41

5 Ympäristön tila ja ympäristötavoitteet ... 43
5.1 Helsingin seudun ympäristön tila ... 43
5.1.1 Helsingin seudun kasvihuonekaasupäästöjen kehitys ... 43
5.1.2 Luonnon monimuotoisuus ... 44
5.1.3 Vesistöt ... 45
5.1.4 Ilmanlaatu ... 45

5.1.5 Melu ja liikenneturvallisuus 46
5.2 MAL 2023 -suunnitelman kannalta merkittävät ympäristötavoitteet 47
5.2.1 Ilmasto 47
5.2.2 Yhdyskuntarakenne ja rakennettu ympäristö 48
5.2.3 Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys 48
5.2.4 Kasvillisuus, eliöt ja luonnon monimuotoisuus 49
5.2.5 Vesistöt 50

6 Suunnitelmaluonnoksen vaikutukset 52
6.1 Päämittareiden tavoitetasojen saavuttaminen 52
6.2 MAL-suunnitelman päätavoitteiden saavuttaminen 53
6.2.1 **Hiilineutraali:** Helsingin seutu kasvaa vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin. 53
6.2.2 **Hyvinvoiva:** Helsingin seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille. 68
6.2.3 **Menestyvä**: Helsingin seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille. 80
6.2.4 Seudun ulkopuoliset vaikutukset 93
6.3 Yhteisvaikutukset ja ristiriitaiset vaikutukset 97

7 Suunnitelman jatkosuunnittelua, toimeenpanoa ja seurantaa koskevat ehdotukset 100
7.1 Toimintaympäristön riskien tunnistaminen 100
7.2 Jatkosuunnittelu, haitallisten vaikutusten tunnistaminen ja niiden lieventämistä koskevat ehdotukset 105
7.2.1 Useampaa tavoitetta tukevat suositukset 106
7.2.2 Helsingin seutu kasvaa kestävästi - suositukset 107
7.2.3 Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön - suositukset 108
7.2.4 Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti - suositukset 108
7.3 Suunnitelman toteutumista ja vaikutusten seurantaa koskevat ehdotukset 112

8 Lähdeluettelo 114

Kuvaluettelo

Kuva 1: Helsingin seudun kehityskuva vuoteen 2040 17
Kuva 2: MAL-investointiohjelma vuosille 2024–2035 21
Kuva 3: Asukkaat ja työpaikat Helsingin seudun 15 kunnassa vuonna 2018 ja 2040 23
Kuva 4: Helsingin seudun henkilöauto- ja kuorma-autokanta vuonna 2040. 25
Kuva 5: Henkilöauton käyttökustannus HELMET-mallissa nykytilassa 2018 ja vuonna 2040. 26
Kuva 6: Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin aikataulu ja ohjelmointi 29
Kuva 7: MAL 2023 -vaikutusten arviointikehikko 30
Kuva 8: MAL 2023 -päätavoitteita vastaavat arviointikokonaisuudet 31
Kuva 9: Alueiden tasapainoisen kehityksen neliportainen luokittelu 33
Kuva 10: MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin menetelmät 34
Kuva 11: MAL 2023 -vaikutusten arvioinnin teemakohtaiset tarkastelut 35
Kuva 12: MAL 2023 -organisoituminen: kunnat ja kuntayhtymät. 39
Kuva 13: Helsingin seudun kasvihuonekaasupäästöt 2005–2020 (SYKE, 2022) 44
Kuva 14: Arvioinnin tavoitetasot ja niiden saavuttaminen 53
Kuva 15: Moottoriajoneuvoliikenteen CO2-päästöjen nykytila ja kehitys vuoteen 2040 kulkuneuvoittain 54
Kuva 16: Helsingin seudun tieliikenteen päästövähennysskenaariot 55
Kuva 17: Moottoriajoneuvoliikenteen liikennesuorite Helsingin seudulla 56
Kuva 18: Vuosittaisen ostoenergiatarpeen kehitys Helsingin seudulla 2020–2040 58
Kuva 19: Vuosittaisten kokonaispäästöjen kehitys vuosina 2020, 2030 ja 2040 [kt CO2] 59
Kuva 20: Uusien asukkaiden sijoittuminen keskuksiin ja raskaan raideliikenteen piiriin 61
Kuva 21: Asuinrakentamiseen liittyvä metsäkato skenaarioittain 2021–2040 62
Kuva 22: Kestävien kulkutapojen osuus alueelta alkavista kiertomatkoista 63
Kuva 23: Pinta- ja pohjavesistöt 65
Kuva 24: Suunnitelman kokonaisvaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja 67
Kuva 25: MAL 2023 -suunnitelman vaikutukset alueiden tasapainoiseen kehitykseen 69
Kuva 26: Seudun asuntotuotannon toteuma vuosina 2012–2021 sekä tavoite ja ennuste vuosille 2022–2035 72
Kuva 27: Muutos saavutettavuudessa asukkaiden näkökulmasta (vertailupohjasta suunnitelmaluonnokseen). 74
Kuva 28: Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta nykytilassa, vertailupohjassa ja suunnitelmaluonnoksessa 75
Kuva 29: Aktiivisen liikkumisen terveysvaikutukset elinpäivinä asukasta kohti 76
Kuva 30: Liikenteen lähipäästöjen haittakustannukset (Meur/v) 77
Kuva 31: Meluvyöhykkeillä asuvien asukkaiden määrä 78
Kuva 32: Henkilövahinko-onnettomuudet asukasta kohti (kpl/v/1000 asukasta) 79
Kuva 33: MAL 2023 -investointiohjelman toimenpiteiden kustannusarviot (yhteensä 3,0 mrd €) ... 81
Kuva 34: Tieliikenteen aamuhuipputunnin ruuhkautuneisuus MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa 84
Kuva 35: MAL-suunnitelmaluonnoksen työpaikkasaavutettavuuden muutos 85
Kuva 36: MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen työpaikkojen kasautumiskehitys. 86
Kuva 37: Liikkumisen ja asumisen suorat menot MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa 88
Kuva 38: Seudullisen liikennejärjestelmän operointi-, ylläpito- ja investointikustannukset. 89
Kuva 39: Vuodelle 2040 arvioidut seudullisen liikennejärjestelmän rahoitusvirrat. 91
Kuva 40: Suositukset MAL 2023 -suunnitelman jatkosuunnitteluun. 106

Taulukkoluettelo

Taulukko 1: MAL-suunnitelmaluonnoksen vaikutukset ilmastoon, yhdyskuntarakenteeseen, luonnonvaroihin, maisema- ja kulttuuriarvoihin, luonnonoloihin, terveyteen, turvallisuuteen, elinoloihin ja viihtyisyyteen. 14
Taulukko 2: Vertailupohjan sisältämät liikennehankkeet 24
Taulukko 3: Ajoneuvojen yksikköpäästökertoimet Helsingin seudulla vuosina 2018 ja 2040. 26
Taulukko 4: MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointia ohjaavat ympäristötavoitteet 51
Taulukko 5: MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen vaikuttavien tekijöiden muutokset suhteessa vertailuvaihtoehtoon. 82
Taulukko 6: Vertailupohjan ja suunnitelmaluonnoksen vaikutukset ilmastoon, yhdyskuntarakenteeseen, luonnonvaroihin, maisema- ja kulttuuriarvoihin ja luonnonoloihin 94
Taulukko 7: Vertailupohjan ja suunnitelmaluonnoksen vaikutukset terveyteen, turvallisuuteen, elinoloihin ja viihtyisyyteen. 96
Taulukko 8: Tunnistetut ristiriitaiset vaikutukset 99
Taulukko 9: Tunnistettujen riskitekijöiden vaikuttavuus ja todennäköisyys 102
Taulukko 10: Suositukset tarkemman tason suunnitteluun 110
Taulukko 11: MAL-sopimuksen seurannan pääteemat sekä seudullisten ympäristövaikutusten kannalta keskeiset seurannan teemat ja seurantatietoa tuottavat tahot 113

1 Johdanto

MAL-suunnitelma

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Lisäksi Siuntio on mukana liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL 2023 jatkaa seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun perinnettä ja päivittää edellisen MAL 2019 -suunnitelman. MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

MAL 2023 -suunnitelman visiona on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue. Vision mukaista tulevaisuutta tavoitellaan vastaamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun. Tavoitteita yhteensovittavia suunnitteluperiaatteita ovat resurssiviisaus, sopeutumiskykyisyys, sekä seudun monimuotoisuuden huomioiminen.

Vaikutusten arviointi

MAL 2023 -suunnitelman päätavoitteille on asetettu arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot:

- Hiilineutraali: liikenteen päästöjen väheneminen kansallisten tavoitteiden mukaisesti, niin että päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä. Lisäksi tavoitellaan asumisen kokonaisenergiankulutuksen laskua kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti.
- Hyvinvoiva: Suunnitelman kannustava vaikutus alueiden tasapainoiseen kehitykseen.
- Menestyvä: Suunnitelman hyötyjen ja kustannusten suhde on yli 1.

Arviointikokonaisuuksien lisäksi tehtiin kattavasti erilaisia teemakohtaisia tarkasteluita sekä laadullista asiantuntija-arviointia suunnitelman toimenpiteistä ja hankkeista. Ympäristövaikutusten arviointi perustuu Viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annettuun lakiin (SOVA-laki, 2005/200), jonka perusteella Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristöarviointi. MAL-suunnitelman vaikutusten arviointi on toteutettu lain vaatimuksia laajemmin ja SOVA-lain mukaiset arviointikokonaisuudet liitetty osaksi arviointia.

Vaihtoehdot

MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointia on tehty vaiheittain siten, että arviointitulokset ovat ohjanneet suunnitelman kehittämistä. Syksyllä 2022 valmistuneesta toisesta suunnitelmaversiosta (VE2) tehtiin laaja vaikutusten arviointi. Suunnitelmaan tehtiin tämän jälkeen muutoksia, joiden vaikutukset arvioitiin keskeisiltä osin. Suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia on verrattu nykytilaan sekä vertailupohjaan (VE0), joka kuvaa seutua vuonna 2040 ilman MAL 2023 -suunnitelmaa.

Arvioinnin tulokset

Hiilineutraali – Helsingin seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti

Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelmalle annetun hiilineutraaliustavoitteen kannalta oikeansuuntaista, mutta selkeästi riittämätöntä. Liikenteen CO2-päästöt laskevat noin puoleen vuoden 2005 tasosta ja vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta. Suunnitelman toimenpiteillä päästöt vähenevät vain noin 3 %-yksikköä suhteessa vertailupohjaan. Raskaan liikenteen päästöjen osuus on vuonna 2040 lähes puolet liikenteen päästöistä seudulla. Joukkoliikenteen päästöt vähenevät suunnitelman myötä hyvin, mutta niiden vaikutus jää kokonaiskuvassa pieneksi.

Henkilöautolla ajettujen kilometrien määrä tulee vuoteen 2040 mennessä kasvamaan samassa suhteessa seudun väestönkasvun kanssa. Tämä on vastoin kansallisen tason tavoitetta siitä, ettei henkilöautosuorite enää kasva 2020-luvulla. Henkilöautosuoritteen kasvun taustalla on väestönkasvun lisäksi henkilöautoilun käyttökustannusten lasku vuoteen 2040 mennessä. Suoritteen kasvu lisää myös liikenteen energiantarvetta.

MAL-suunnitelmalle asetettu tavoite seudun asuinrakennusten kokonaisenergiankulutuksen laskusta voidaan saavuttaa, vaikka seutu kasvaa asuntotuotantotavoitteen mukaisesti. Vuosittainen ostoenergiantarve laskee noin 2 % vuoteen 2040 mennessä mikäli energiatehokkuustoimia ja lämmitystapamuutoksia toteutetaan nykytahdilla. MAL-suunnitelman toimenpiteet kannustavat ostoenergian tarpeen pienentämiseen.

Helsingin seudun kasvu lisää painetta luonnonvarojen käytölle sekä maankäytön muutoksille. Luonnoksessa seudun kasvua ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille, mikä tukee kestävän liikkumisen edellytyksiä sekä säästää luontoa rakentamiselta. Uudet asukkaat sijoittuvat enimmäkseen hyvin seudun keskuksiin sekä raideliikenteen ja muun joukkoliikenteen äärelle. Suunnitelma lisää kuitenkin paikoin ympäristöön kohdistuvaa painetta etenkin tiivistyvän kaupunkirakenteen sisällä.

Hyvinvoiva - Helsingin seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.

Helsingin seudun kehitys menee oikeaan suuntaan MAL-suunnitelmalle annetun hyvinvointitavoitteen kannalta.

Hyvinvoiva-tavoitteen toteutumista on arvioitu tasapainoisen kehityksen arviointikokonaisuuden avulla, jossa arvioinnin painopisteet ovat asuinalueiden monipuolisuudessa ja laadussa sekä palveluiden saavutettavuudessa. MAL-suunnitelmalla pystytään vahvimmin vaikuttamaan Hyvinvoiva-tavoitteen saavuttamiseen valtion tukemalla asuntotuotannolla, suunnitelmassa nimettyjen raideliikenteen asemien perusparantamisella sekä pikaratikkahankkeilla. Kuntien omalla suunnittelulla on merkitystä Hyvinvoiva-tavoitteen kannustavien ja mahdollistavien toimien toteutumisessa.

Suunnitelma kannustaa monipuolisen ja laadukkaan asuntotuotannon toteuttamiseen. Monipuolisin ja tasapainoisin väestörakenne saavutetaan alueilla, joiden asuntokannassa on monipuolisesti hallintamuotoja ja eri kokoisia asuntoja. Suunnitelman uuden asuntotuotannon sijoittuminen luo mahdollisuuksia olemassa olevien asuinalueiden uudistamiselle, palveluiden paremmalle saavutettavuudelle ja eriytymiskehityksen hillitsemiselle. Suunnitelmassa tunnistettuihin kaupunkiuudistusalueisiin kannustetaan panostamaan erilaisilla asuntokannan monipuolistamiseen ja asuinympäristön viihtyvyyteen liittyvillä hankkeilla.

Uuden asuntotuotannon myötä uudet asukkaat lisäävät osaltaan lähiluonnon käyttöpainetta ja julkisten palveluiden tarpeita. Kuntien omassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon riittävät lähiluonnon ja palveluiden aluevaraukset sekä huomioida kaupunkivihreän lisääminen erityisesti täydentyvillä alueilla. Suunnitelmaluonnoksella on vain vähän vaikutuksia ympäristön terveellisyyteen ja turvallisuuteen. Ajonopeuksien laskemisella ja automaattisella liikennevalvonnalla on kohtuullisen hyviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Liikenteen melulle ja pienhiukkasille altistujien määrä sen sijaan kasvaa nykytilanteeseen verrattuna seudun asukasluvun ja liikennesuoritteen kasvun myötä.

Menestyvä - Helsingin seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille.

Helsingin seudun kehitys on oikeansuuntaista MAL-suunnitelmalle annetun Menestyvä-tavoitteen kannalta. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä järjestelmätason HK-suhde on 1,18.

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä saavutetaan sekä matka-aikahyötyjä että parempaa palvelutasoa. Sekä joukkoliikenteen käyttäjät että autoilijat hyötyvät niin palvelutason kuin lipunhintojen osalta vetovoimaisemmasta joukkoliikenteestä. Matka-aikahyödyt vertailuvaihtoehdon paikoin pahasti ruuhkautuneeseen tieliikenteeseen nähden ovat laaja-alaisia ja ne kohdistuvat niin joukkoliikenteen käyttäjiin, autoilijoihin kuin pyöräilijöihinkin, erityisesti työmatkojen osalta.

Kestävien kulkutapojen edistämisestä huolimatta on odotettavissa, että nykytilaan verrattuna tieliikenne ruuhkautuu paikoin huomattavasti enemmän seudun väestönkasvun ja liikennesuoritteen kasvun seurauksena. Yhteiskunta- ja julkistalouden näkökulmasta suunnitelman toimenpiteet eivät kohdistu tehokkaimmalla mahdollisimmalla tavalla tähän resurssien haaskaukseen. Ajoneuvokannan sähköistyminen ei poista autoilun muita negatiivisia ulkoisvaikutuksia kuin osin. Joukkoliikenteen liikennöintikustannukset kasvavat voimakkaasti erityisesti lähijunaliikenteen ja metron tihentyneiden vuorovälien sekä uusien pikaraitiotiehankkeiden myötä.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen keskuksiin ja kehitettävien raideyhteyksien varsille sekä sekoittuneen maankäytön edistäminen ovat seudulle tärkeitä kilpailukykytekijöitä. Ne tukevat kasautumista, työmarkkinoiden toimivuutta, infrastruktuurin ja palvelujen (ml. joukkoliikenne) järjestämisen kustannustehokkuutta sekä julkistaloudellista resurssiviisautta. Riittävän asuntotuotannon takaaminen ja toisaalta alueiden monipuolisuus ja luonnonläheisyys ovat seudun kilpailukyvylle tärkeitä tekijöitä. Tiivistyvän maankäytön ja kestävän liikennejärjestelmän yhteen tuova strateginen suunnittelu on siten edellytys seudun pidemmän aikavälin kilpailukyvyn ja vetovoiman takaamiseksi.

Investointiohjelman hankkeet vahvistavat Helsingin seutua TEN-T-kaupunkisolmukohtana sekä edistävät yhteyksiä TEN-T-ydinverkkokäytäviin tukien seudun kansainvälistä kilpailukykyä. Myös elinkeinoelämän tilatarpeisiin vastaaminen tukee seudun menestystä.

Suuressa kuvassa suunnitelma ei kuitenkaan kykene merkittävästi kirittämään Helsingin seudun asemaa suhteessa kansainvälisiin verrokkikaupunkeihin. Kunnianhimoisemmilla ja markkinamekanismien välityksellä toimivilla päästötoimilla olisi mahdollista saavuttaa edelläkävijyyttä ja houkutella uusia osaajia, yrityksiä ja innovaatioita.

Suuressa kuvassa suunnitelma ei kuitenkaan kykene merkittävästi kirittämään Helsingin seudun asemaa suhteessa kansainvälisiin verrokkikaupunkeihin. Kunnianhimoisemmilla ja markkinamekanismien välityksellä toimivilla päästötoimilla olisi mahdollista saavuttaa edelläkävijyyttä ja houkutella uusia osaajia, yrityksiä ja innovaatioita.

Suuri myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Vähäinen myönteinen	Ei vaikutusta	Vähäinen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Suuri kielteinen

Taulukko 1: MAL-suunnitelmaluonnoksen vaikutukset ilmastoon, yhdyskuntarakenteeseen, luonnonvaroihin, maisema- ja kulttuuriarvoihin, luonnonoloihin, terveyteen, turvallisuuteen, elinoloihin ja viihtyisyyteen.

ILMASTO	• Suunnitelmasta riippumaton ajoneuvokannan uusiutuminen vähentää vuoteen 2040 mennessä liikenteen päästöjä 48 % vuodesta 2005. Suunnitelman toimenpiteiden myötä liikenteen CO2 -päästöt vähenevät vielä noin 3 %-yks. Kehitys on päästövähennystavoitteiden kannalta selkeästi riittämätöntä. Suunnitelma ei juurikaan vaikuta liikennesuoritteeseen, joka kasvaa merkittävästi väestönkasvun ja sähköautojen käyttökustannusten alenemisen myötä. Henkilöautojen liikennesuoritteen kasvu on vastoin Fossiilittoman liikenteen tiekartassa asetetun kansallisen tason tavoitetta. • Asumisen ilmastovaikutukset vähenevät suunnitelmasta riippumatta mm. energiantuotannon puhdistuessa ja lainsäädännön muuttuessa. Suunnitelma kannustaa lainsäädäntöä vähäpäästöisempään asumiseen, mutta toimenpiteiden toteutumiseen liittyy epävarmuutta. • Maankäytön tiivistyminen tukee pitkällä aikavälillä kestävää liikkumista. Seudun asuinrakentamiseen liittyvän vuotuisen metsäkadon määrä on suuri, mutta tiivistymisen myötä metsäkato vähenee nykytahdista ja VE0:sta hieman säästäen hiilinieluja- ja varastoja.
YHDYSKUNTA-RAKENNE, LUONNON-VARAT	• Yhdyskuntarakenne tiivistyy suunnitelman myötä jatkossakin nykyrakenteeseen, raideliikenteen varsille ja keskuksiin. Tiivistäminen ja täydentäminen tukee elinkeinoelämän toimintaa ja kestävää liikkumista ja vähentää infran rakentamistarvetta. • Seudun kasvu ja siitä johtuva rakentaminen lisäävät luonnonvarojen kulutusta. • Liikenneinfran rakentaminen (investointiohjelman liikennehankkeet) lisää luonnonvarojen kulutusta. Hankkeiden tarkemmassa suunnittelussa haitallisia luontovaikutuksia tulee pyrkiä lieventämään.
MAISEMA- JA KULTTUURI-ARVOT	• Seudun kasvu lisää tarvetta ottaa maa-alaa käyttöön rakentamiselle. Tiivis maankäyttö vähentää maisema-alueille ja rakennetun ympäristön arvoalueille kohdistuvaa painetta. Tiivistäminen aiheuttaa sekä vertailupohjassa että suunnitelmassa muutospaineita nykyrakenteen sisällä pääasiassa pääkaupunkiseudulla.
LUONNON-OLOT	• Seudun kasvu lisää tarvetta ottaa maa-alaa käyttöön rakentamiselle, tiivistäminen säästää taajaman ulkopuolista luontoa rakentamiselta. Asumista ja liikennehankkeita osuu sekä vertailupohjassa että suunnitelmassa silti osin myös luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaille alueille ja seudun ekologisten ydinalueiden ja yhteyksien vaikutusalueelle. • Asukasmäärät kasvavat useilla, tavallisimmin jo rakennetuilla pohjavesialueilla, joista monet ovat riskialueita. Tiivistyvillä alueilla läpäisemättömien pintojen lisääntyminen voi johtaa virtaamien äärevöitymiseen sekä hulevesikuormituksen kasvuun.
TERVEYS	• Tieliikenteen kasvu lisää melualueita ja asukasmäärien kasvu lisää liikennemelulle altistuvien määrää. Suunnitelman meluesteet laskevat määrää hieman vertailupohjan verrattuna. • Ajoneuvokannan uudistuminen vähentää huomattavasti suoria pakokaasupäästöjä, mutta ei vaikuta tie- ja katupölyn määrään, joka kasvaa suoritteen kasvun myötä.
TURVALLI-SUUS	• Liikenteen turvallisuus paranee jo vertailupohjassa. Suunnitelman ajonopeuksien alentamisella katuverkolla, liikennevalvonnalla ja liikenteen hallintatoimilla on kohtuullinen myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. • Rakentamista sijoittuu tulvariskialueiden läheisyyteen. Suunnitelmassa tulvariskialueiden läheisyyteen sijoittuu paikoin hieman vertailupohjaa enemmän rakentamista. Tiivistyvä kaupunkirakenne voi lisätä kaupunkitulvien riskiä.
ELINOLOT JA VIIHTYISYYS	• Saavutettavuus edistyy asukkaiden ja työntekijöiden näkökulmasta kasvaneen maankäytön sekä liikenneverkon kehittymisen seurauksena. Joukkoliikenteen saavutettavuus paranee olennaisesti lipunhintojen alentamisen myötä, myös pikaraitiotiehankkeilla on paikallisia myönteisiä vaikutuksia. Kasvava henkilöautoliikenne vähentää asuinalueiden viihtyisyyttä ja lisää merkittävästi ruuhkautuvuutta. • Asukasmäärien kasvu ja tiivistäminen lisäävät käyttöpainetta kaupungin sisäisillä viher- ja virkistysalueilla etenkin pk-seudulla. Tiivistäminen luo edellytyksiä taajamia ympäröivien virkistysalueiden säilymiselle. Seudun kasvu luo haasteita palveluverkon riittävyydelle erityisesti jo nykyisellään tiiviillä asumisen alueilla.

2 Suunnitelman kuvaus

MAL 2023 -suunnitelman visio on, että **Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue**. Tavoitetilana on, että vuonna 2040 Helsingin seutu on parantanut kilpailukykyään suhteessa muihin Euroopan metropolialueisiin tarjoamalla toimivaa arkea ja ihmisläheistä elinympäristöä sekä kasvamalla kestävästi tarjoamalla houkuttelevia yritysmahdollisuuksia samalla vastaten ilmastonmuutoksen haasteisiin.

Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastaamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.

Hiilineutraaliustavoite vastaa yhteiskunnan kannalta keskeisiin ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin. MAL-suunnitelman kannalta tärkeää on, että seutu tekee rohkeita päästövähennystoimia asumisen ja liikenteen osalta sekä kasvaa kestävästi olemassa olevan rakenteen sisään luontoa säästäen. Seudun hiilineutraaliustavoite tukee sekä valtion että kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden toteuttamista.

Menestyvä Helsingin seutu pyrkii vastaamaan seudun kilpailukykyhaasteeseen parantamalla seudun houkuttelevuutta ja kiinnostavuutta. Tavoitteeseen päästään mm. toteuttamalla kestävää, kustannustehokasta ja toimivaa liikennejärjestelmää, joka takaa hyvän saavutettavuuden niin yrityksille kuin työntekijöillekin. Tavoitteena on luoda työvoimaa ja yrityksiä houkutteleva laadukas ja toimiva elin- ja toimintaympäristö sekä monipuoliset asumisen ratkaisut.

Hyvinvoiva Helsingin seutu -tavoitteella pyritään siihen, että seudun asukkailla on mahdollisuus elää terveellisessä ja turvallisessa elinympäristössä, valita laadukasta, tarpeita ja varallisuutta vastaavaa asumista monipuolisista asumisvaihtoehdoista sekä saavuttaa työpaikat, palvelut ja lähiluonto kestävästi ja kohtuullisesti. Tavoitteena on, että Helsingin seudulla arki sujuu -eläminen on helppoa ja onnellista.

Tavoitteiden yhteensovittamisen avuksi on määritelty kolme periaatetta, joita MAL-suunnittelussa noudatetaan. Ensinnäkin MAL-suunnitelmassa kehitetään seutua **resurssiviisaasti,** jolloin hiilineutraalius ja menestys voidaan saavuttaa maa-alan, olemassa olevan infrastruktuurin ja taloudellisten resurssien tehokkaalla ja oikea-aikaisella käytöllä. Toisaalta MAL-suunnitelma pyrkii olemaan **sopeutumiskykyinen** valmistautumalla joustavasti toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin sekä sopeutumalla ilmastonmuutokseen. Helsingin seudun hyvinvointi ja menestys saavutetaan huomioimalla seudun **monimuotoisuus** kaikessa MAL-suunnittelussa ja käyttämällä sitä voimavarana. Tavoitteena on hyödyntää seudun eri osien erilaisia vahvuuksia aiempaa paremmin.

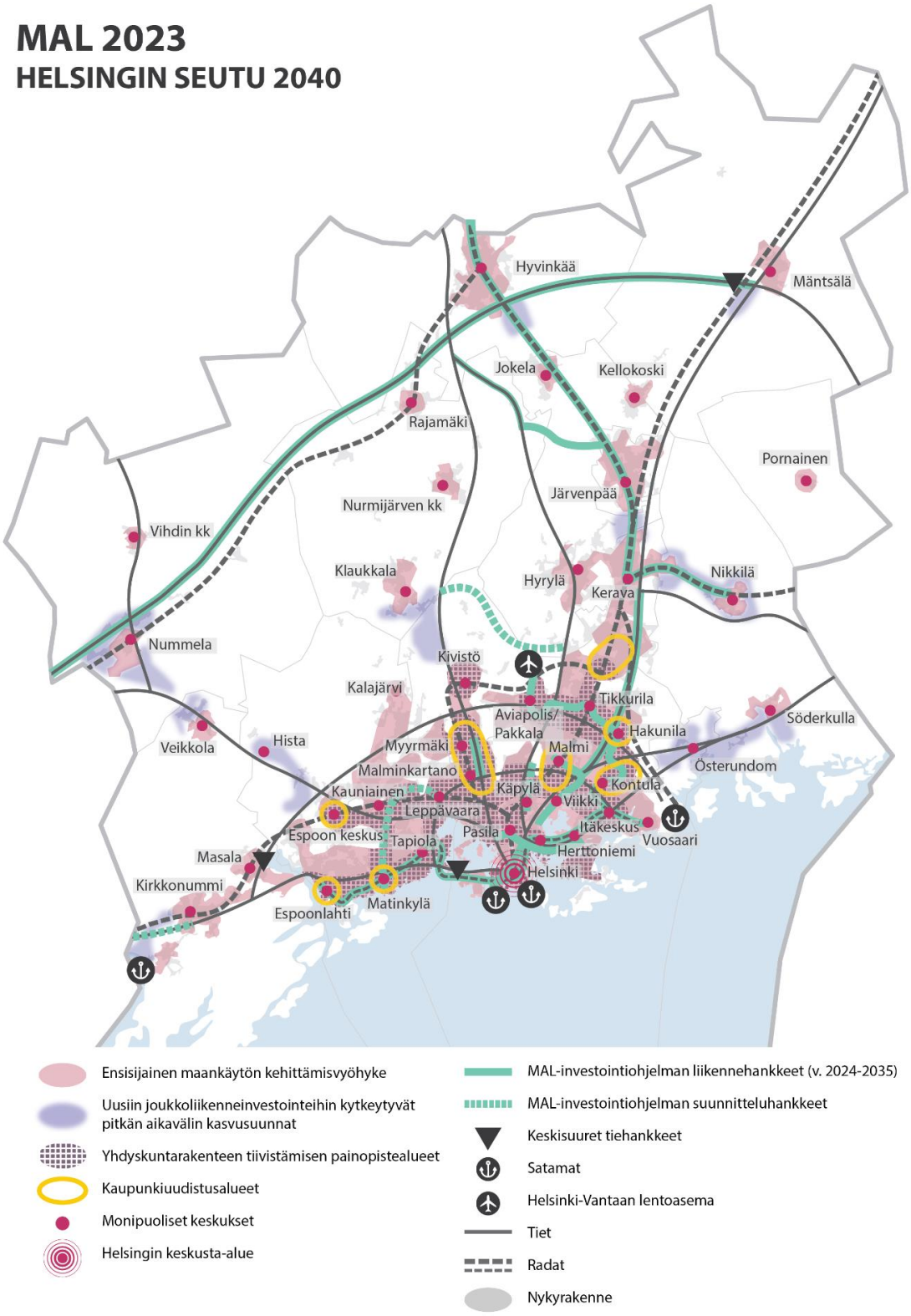
Tavoitteille asetettiin arviointikokonaisuudet, jotka pitävät sisällään joukon mittareita ja niiden tavoitetasot. Arviointikokonaisuuksia ja niiden hyödyntämistä suunnitelman eri vaiheiden vaikutusten arvioinnissa on kuvattu tarkemmin luvussa 3.3.

2.1 MAL 2023 -suunnitelman visio, tavoitteet ja arviointikokonaisuudet ovat ohjanneet suunnitelman toimenpiteiden laadintaa.

MAL-suunnitelma tiivistää ne keskeiset yhdyskuntarakenteen, liikennejärjestelmän ja asuntotarjonnan kehittämisen toimenpiteet ja seudun tavoitellut ominaispiirteet, jotka toteuttavat suunnitelmalle asetettuja tavoitteita. Kiteytetysti MAL 2023 -suunnitelman sisältö voidaan kuvata viiden kohdan mukaan:

1. Jatketaan Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen.
2. Rakennetaan Helsingin seudun asukkaiden tarpeisiin monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja ja uudistetaan määrätietoisesti asuinalueita, jotka uhkaavat jäädä kehityksestä jälkeen.
3. Panostetaan aiempaa vahvemmin Helsingin seudun kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen ja varmistetaan tehokas joukkoliikennejärjestelmä myös tulevaisuudessa.
4. Seudullisella ja kansallisella tasolla toteutetaan monipuolisia toimenpiteitä, joilla vähennetään liikenteen päästöjä ja asumisen energiankulutusta.
5. Vahvistetaan Helsingin seudun elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kehittämällä keskeisiä elinkeinoalueita sekä parantamalla kansainvälistä saavutettavuutta ja logistiikan tehokkuutta.

MAL 2023 -suunnitelmassa on laadittu kehityskuva vuoteen 2040, jossa näkyvät suunnitelman ensisijaiset vyöhykkeet, joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät kehittämisvyöhykkeet pidemmälle aikavälille, raideinvestointeihin kytkeytyvät kaupunkikehittämisalueet, kaupunkiuudistusalueet, yhdyskuntarakenteen tiivistämisen painopisteet sekä MAL-suunnitelman liikenneinvestoinnit (kuva 1).



Kuva 1: Helsingin seudun kehityskuva vuoteen 2040

MAL 2023 -suunnitelman laaja toimenpidekokonaisuus on määritetty päätavoitteiden pohjalta. Toimenpiteiden teemat on esitetty oheisessa kuvassa. Suunnitelman kärkitoimenpiteet on koottu alle.

Helsingin seutu kasvaa kestävästi

- Varmistamme asunnontuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla
- Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen
- Edistämme kestävää liikkumista
- Vähennämme liikenteen ja asumisen päästöjä

Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön

- Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta
- Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä
- Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle arjelle
- Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta

Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti

- Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä
- Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
- Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden
- Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota
- Investoimme resurssiviisaasti

MAL 2023 -suunnitelman kärkitoimenpiteet

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen

- Rakennetaan 16 500 uutta asuntoa vuosittain.
- Kohdistetaan 95 % seudun uudesta asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille.
- Mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen (mm. asemanseutujen kehittäminen, maanteiden uudet liittymät).

Asumisen monipuolisuus ja kaupunkiuudistus

- Toteutetaan ARA-asuntotuotantoa pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % ja KUUMA-kunnissa 20 % vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta.
- Ohjataan huoneisto- ja talotyyppi sekä hallintamuoto- ja rahoitusjakaumaa laadullisesti.
- Ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunkiuudistuksen keinoin.

Kestävä liikennejärjestelmä

- Varmistetaan joukkoliikenteen kilpailukyky palvelutasolla ja lipun hinnalla.
- Kehitetään kestävien matkaketjujen toimivuutta (ml. joukkoliikenteen nopeutustoimet).
- Varmistetaan joukkoliikennejärjestelmän toimivuus (ml. varikot).
- Toteutetaan keskeiset kaupunkiraidehankkeet.
- Toteutetaan pyöräilyn pääverkko.
- Toteutetaan juna-asemien parantamistoimenpiteitä.

Päästövähennykset

- Sähköistetään liikennettä ja edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkoston kehittymistä.
- Selvitetään ajonopeuksien laskun vaikutuksia kaupunkirakenteen sisällä.
- Toteutetaan tiukempaa pysäköintipolitiikkaa.
- Selvitetään ympäristövyöhykkeiden käyttöönottoa.
- Vähennetään asuntojen ostoenergiankulutusta ja rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa.
- Edistetään puurakentamista

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

- Toteutetaan tieverkon kehittämistoimia tavara- ja joukkoliikenteen edellytyksiä parantaen.
- Toteutetaan raskaan liikenteen taukopaikat.
- Huomioidaan elinkeinoelämän tila- ja kuljetustarpeet maankäytön suunnittelussa sekä liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamisessa.

MAL 2023 -suunnitelma sisältää investointiohjelman vuosille 2024–2035, jonka hankkeet on määritetty kolmeen koriin vuosille 2024–2027, 2028–2031 ja 2032–2035 hankkeiden toteutettavuuden pohjalta (kuva 2). Tavoitteena on ollut muodostaa eri liikennemuotojen ja seudun alueiden näkökulmasta tasapainoinen kokonaisuus, jonka vaikutukset vastaisivat MAL 2023 -suunnitelman tavoitteisiin (hiilineutraali, menestyvä, hyvinvoiva). Investointiohjelmassa on mukana hankkeita, jotka tukevat seudun logistiikan tai maankäytön edellytyksiä tai näitä molempia. Lähtökohtana on ollut muodostaa jatkumo MAL 2019 -suunnitelman investointiohjelmalle sekä yhteensovittaa investointiohjelmaa Väyläviraston investointiohjelmaan. Hankkeiden osalta on huomioitu niiden suunnitelmavalmius ja toteutettavuus sekä seudullinen vaikuttavuus, kustannustehokkuus ja vaikutus maankäytön kehittymiseen. Lähtökohtana on, että kunnat ja valtio edistävät yhdessä investointiohjelman kohteiden ja teemapakettien suunnittelua ja toteutusta.

2.2 Suhde muihin asiaan liittyviin suunnitelmiin ja ohjelmiin

MAL 2023 -suunnitelmassa huomioidut ohjelmat ja lainsäädäntöhankkeet on esitetty kuvassa 5. MAL 2023 -suunnitelman pohjana toimii edellinen Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma (MAL 2019) ja sitä toteuttava MAL-sopimus vuosille 2020–2031. Maankäytön osalta MAL-suunnitelma ei kuulu lakisääteiseen suunnittelujärjestelmään, vaan ratkaisujen taustalla ovat maakuntakaava (Uusimaa-kaava) sekä kuntien yleiskaavat. MAL 2023 -suunnitelman laadinnassa on otettu huomioon näiden lisäksi useita kansainvälisiä ja valtakunnallisia ohjelmia ja lainsäädäntöhankkeita. Suunnitelman muodostamisessa on otettu huomioon myös seutu- ja kuntatason tavoitteita ja ohjelmia, esimerkiksi maakunnan ja kuntien hiilineutraaliustavoitteet ja -tiekartat.

MAL 2023 –SUUNNITELMASSA HUOMIOIDUT OHJELMAT JA LAINSÄÄDÄNTÖHANKKEET:

EU –taso:

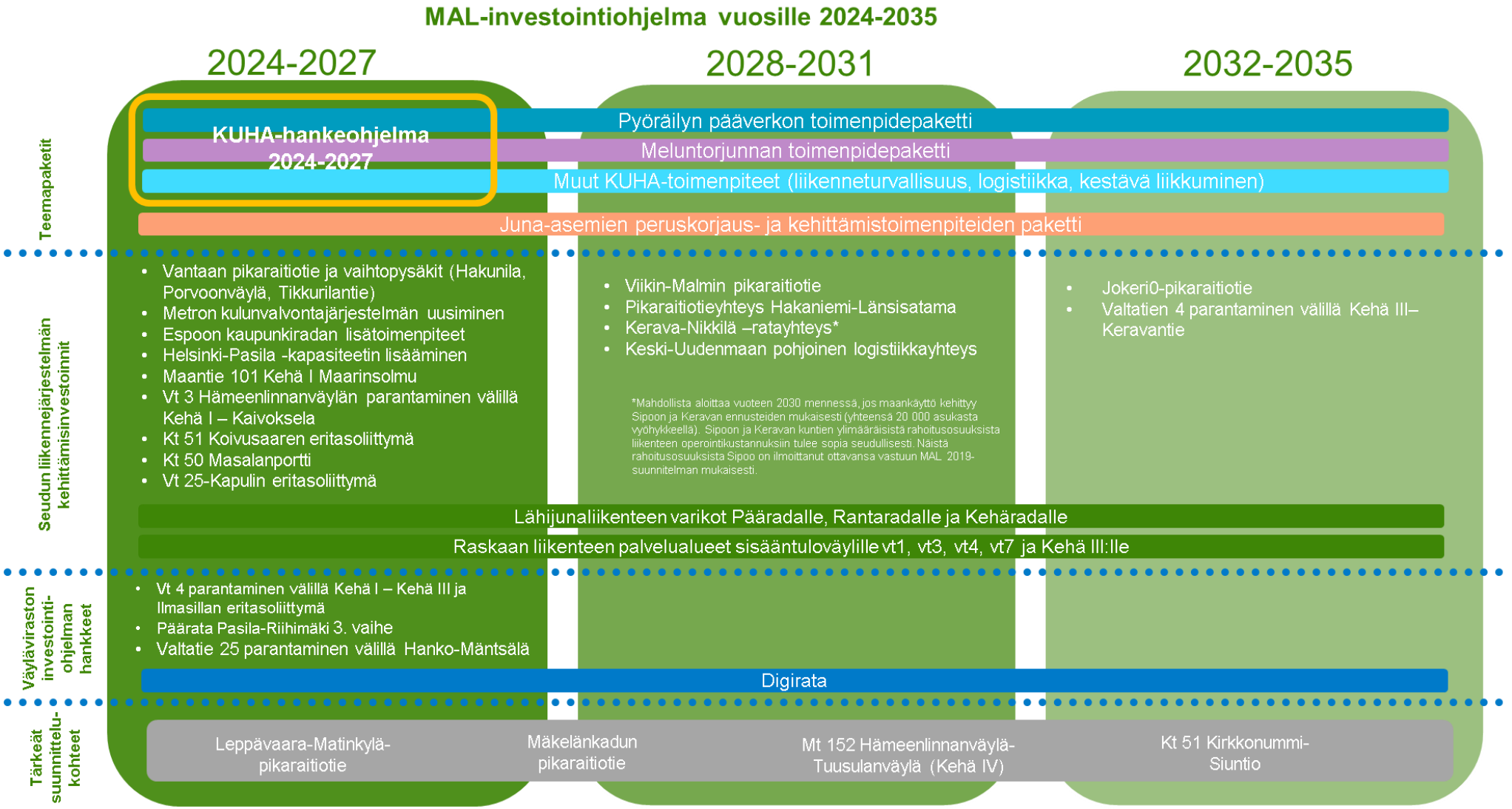
- EU fit for 55 eli 55-valmiuspaketti (2021)
- Efficient and green mobility -kokonaisuus eli tehokkaan ja vihreän liikkuvuuden paketti (sisältää mm. TEN-T asetuksen uudistuksen) (ehdotus 2021)

Valtakunnan taso:

- Liikenne 12 (valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032) ja sitä toteuttava Väyläviraston investointiohjelma (laaditaan vuosittain seuraavalle kahdeksalle vuodelle)
- Fossiilittoman liikenteen tiekartta
- MAL-sopimus 2020–2031
- Kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste
- Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma (2018)
- Maankäyttö- ja rakennuslaki sekä sen muutokset
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (2017)
- SOTE-uudistus
- Valtakunnallinen asuntopoliittinen kehittämisohjelma 2021–2028

Maakunta- ja kuntataso:

- Uusimaa-kaava 2050
- Etelä-Suomen liikennestrategia
- Itä- ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat
- Hiilineutraali Uusimaa -tiekartta
- Kuntien strategiat, ohjelmat, kaavat ja suunnitelmat



Kuva 2: MAL-investointiohjelma vuosille 2024–2035

2.3 Seudun nykytila ja kehityssuunnat

Helsingin seudun väestö on kasvanut voimakkaasti koko 2000-luvun. Yhdyskuntarakenne hajautui voimakkaasti 2000-luvun alussa. Sen sijaan 2010-luvulla kasvu on painottunut pääkaupunkiseudulle sekä olevan rakenteen sisään. Väestönkasvun voidaan odottaa jatkuvan nopeaan tahtiin myös pitkällä aikavälillä, vaikka muuttoliike onkin koronavuosina hidastunut ja suuntautunut osin eri tavalla kuin aiempina vuosina. Lähivuodet näyttävät, vaikuttavatko korona-ajan mukanaan tuomat etätyön ja monipaikkaisuuden trendit pysyvästi muuttoliikkeeseen ja ihmisten asumispreferensseihin. COVID-19-pandemian vaikutuksia Helsingin seudun muuttoliikkeeseen, asuntomarkkinoihin ja asumispreferensseihin on kuvattu vuonna 2022 valmistuneessa selvityksessä.

Helsingin seudun väestönkasvu perustuu muuttoliikkeeseen muualta Suomesta tai ulkomailta. Ennusteen mukaan seudun vieraskielisen väestön osuus kasvaa vuoteen 2035 mennessä 25 prosenttiin nykyisestä 14 prosentista. Vaikka Helsingin seutu saa muuttovoittoa nuoremmista ikäryhmistä, ikääntyy väestö myös Helsingin seudulla. Asuinkerrosalaa tarvitaan 1,5-kertainen määrä nykyisestä vuoteen 2060 mennessä väestön kasvaessa ja asumisväljyyden lisääntyessä väestön ikääntymisen myötä.

Yksiöiden ja kaksioiden osuus on kasvanut asuntotuotannossa 2010-luvulla ja kerrostaloasuntojen keskikoko on pienentynyt. Asuntojen hinnat ja asumisen kustannukset ovat haasteena etenkin pieni- ja keskituloisille. Alueellinen eriytyminen seudulla ei ole kuitenkaan merkittävästi kasvanut 2000-luvulla voimakkaasta muuttoliikkeestä ja korkeista asumisen kustannuksista huolimatta.

Henkilöautoilun muuttuvat kustannukset ovat nousseet melko tasaisesti BKT:n tahdissa. Erityisesti sähköautojen yleistyminen (vuosiin 2030–2040 mennessä) tarkoittaa nykykehityksellä autoilun keskimääräisten kustannusten laskua. Sen sijaan joukkoliikenteen kustannukset ovat nousussa. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ja lipputulot ovat romahtaneet koronan takia ja niiden palautumisessa ennalleen kestää. Samanaikaisesti uudet raidehankkeet kasvattavat HSL:n maksamia infrakorvauksia, mikä myös aiheuttaa korotuspaineita lippujen hintoihin.

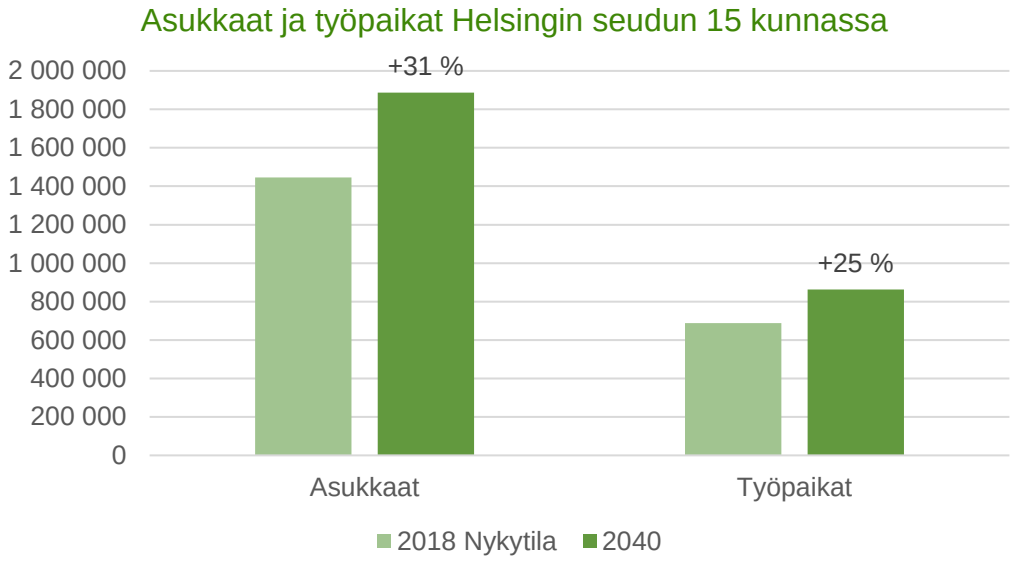
Syksyllä 2018 Helsingin seudun asukkaat tekivät 39 % matkoista henkilöautolla, 29 % kävellen, 22 % joukkoliikenteellä ja 9 % pyörällä. Syksyyn 2012 verrattuna kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet kasvoivat ja joukkoliikenteen suhteellinen osuus laski. Suhteellisten osuuksien muutokset johtuvat siitä, että asukkaat tekivät selvästi enemmän kävely- ja pyöräilymatkoja henkeä kohti. Koronapandemia on muuttanut liikkumistottumuksia, eivätkä vuoden 2018 kulkumuoto-osuudet vastaa nykytilannetta. Helsingin kaupungin tekemien tutkimusten perusteella vaikuttaa siltä, että korona-aikana tehtiin selvästi aiempaa enemmän kävelymatkoja ja vähemmän joukkoliikennematkoja kuin ennen koronaa, sen sijaan pyöräilyn ja henkilöautoilun kulkutapaosuudet pysyivät ennallaan. Liikkumistutkimus tehdään seuraavan kerran vuonna 2023.

2.4 Seudun tuleva kehitys ilman uutta suunnitelmaa (Vertailupohja)

Helsingin seutu tulee väistämättä muuttumaan nykytilasta vuoteen 2040 muun muassa kaupunki- ja väestörakenteen sekä liikennejärjestelmän osalta. Seudun kehitystä vuoteen 2040 ilman MAL-suunnitelmaa kuvataan vertailupohjaksi (VE0) nimetyllä ennusteskenaariolla. Seuraavissa kappaleissa esitetään vertailupohjan muodostamislogiikka maankäytön, liikenteen, ajoneuvokannan ja ajoneuvokustannusten osalta.

2.4.1 Maankäyttö, väestö ja työpaikat

Helsingin seudun väestön ja työpaikkojen ennustettu kasvu on esitetty kuvassa 3. Sekä väestö- että työpaikkakasvu on skaalattu Uudenmaan liiton projektioiden ns. maksimiskenaarion mukaisiin lukuihin kunnittain. Seudun väkiluku kasvaa tarkasteluajanjaksolla noin 379 600 asukkaalla ja noin 173 700 työpaikalla. Asukas- ja työpaikkaennusteiden tarkempi kuvaus löytyy vaikutusten arvioinnin liitteestä 1 (Mittarit ja arvioinnit).



Kuva 3: Asukkaat ja työpaikat Helsingin seudun 15 kunnassa vuonna 2018 ja 2040

Helsingin seudun 14 kunnan väestöaineisto perustuvat kuntien pien- ja kerrostaloasuntotuotantoon 2022–2035 eli asuntotuotantoennusteeseen, Uudenmaan liiton väestöprojektioon (vahvan keskittyvän kasvun skenaarion kokonaiskasvu) ja Uudenmaan väestöprojektioiden väljyyskehitysarvioihin. Siuntion ennuste perustuu suoraan Uudenmaan liiton väestöprojektioihin.

Työpaikka-aineisto perustuu kuntien toimitilatuotantoalaan, Uudenmaan liiton työpaikkaprojektioon (maksimiskenaarion mukainen kokonaiskasvu) ja keskimääräisiin toimialakohtaisina työpaikkaväljyyksiin. Vastaavasti työpaikka-aineistossa Siuntion ennuste perustuu suoraan Uudenmaan liiton työpaikkaprojektioihin.

MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen asukas- ja työpaikkakasvu on yhtä suuri kuin vertailupohjassa, mutta kasvua on painotettu investointiohjelman pikaraitiotiehankkeiden varteen. Muutos tehtiin laskennallisesti lisäämällä kasvua pikaraitiotiehankkeiden ympärille. Jotta kokonaiskasvu pysyy samana kuin vertailupohjassa, kasvua on pienennetty muilta alueilta. Työpaikkojen tapauksessa

kasvua on pienennetty kaikilta pikaraitioteiden ulkopuolisilta alueilta, mutta asukkaiden tapauksessa vain seudun keskusten ja raideliikenneverkon ulkopuolisilta alueilta.

2.4.2 Liikenneverkko

Liikenteen pohjaverkko vuodelle 2040 on osa MAL-työn vertailupohjaa. Pohjaverkko sisältää nykytilaan verrattuna vain sellaisia liikennehankkeita, jotka ovat rakenteilla tai joista on jo päätös ja joilla on valmis rahoitusmalli (taulukko 2). Vertailupohjaan sisältyvät liikennehankkeet eivät ole osa varsinaista MAL-suunnitelmaa.

Taulukko 2: Vertailupohjan sisältämät liikennehankkeet

Vertailupohja sisältää seuraavat liikennehankkeet:
Pasila–Riihimäki 1. vaihe (valmis) ja 2. vaihe (MAL-sopimus) • R-junien vuorovälit ruuhka-aikana 15 min ja ruuhka-ajan ulkopuolella 20 min
Länsimetro Matinkylä–Kivenlahti (valmis)
Pikaraitiotiet Raide-Jokeri ja Kruunusillat (rakenteilla)
Kantakaupungin raitioverkon laajennukset (Ilmala, Jätkäsaari, Hernesaari, Kalasatama, läntinen kantakaupunki) (rakenteilla/päätökset olemassa)
Espoon kaupunkirata (MAL-sopimus + muut päätökset) • 10 min vuoroväli kaupunkiradoilla, 2 yksikön junat • 20 min vuoroväli Kirkkonummelle, 2 yksikön junat • Kirkkonummi-Siuntio pendeli, 60 min vuoroväli, 1 yksikkö • Siuntio - Helsinki suora yhteys jää pois
Vihdintien pikaraitiotie (MAL-sopimus + muut päätökset)
Keravan liityntäpysäköinti (MAL-sopimus)
KUHA-kohteet (MAL-sopimus)
Kehä III parantaminen Askisto, Vantaankoski-Pakkala (rakenteilla)
Kaisantunneli pyöräliikenteelle (rakenteilla)
Sörnäisten tunneli
Muut pienemmät parannushankkeet (kerätty kuntien ja ELY:n liikennesuunnittelijoilta)
HSL:n linjastokokonaisuus (Linjasto2030* pohjana) mm. uudet runkolinjat ja nykyisten jatkeet (40, 300, 400, 510 Kivenlahteen, 520, 530, 560, 570, 600) sekä muihin vertailupohjan hankkeisiin liittyvät linjastomuutokset. (*Linjasto2030 on yksityiskohtaisempaa suunnittelua ohjaava strategisen tason suunnitelma, jossa esitetään visio HSL-alueen joukkoliikenteen runkoverkosta ja sitä täydentävästä linjastosta sekä linjaston kehittämispolku 2030-luvun alkupuolelle tilanteeseen, jossa Vihdintien, Tuusulanväylän, Viikin-Malmin sekä Vantaan pikaraitiotiet ovat valmistuneet ja maankäyttö uusien liikenneyhteyksien äärellä on lisääntynyt.)

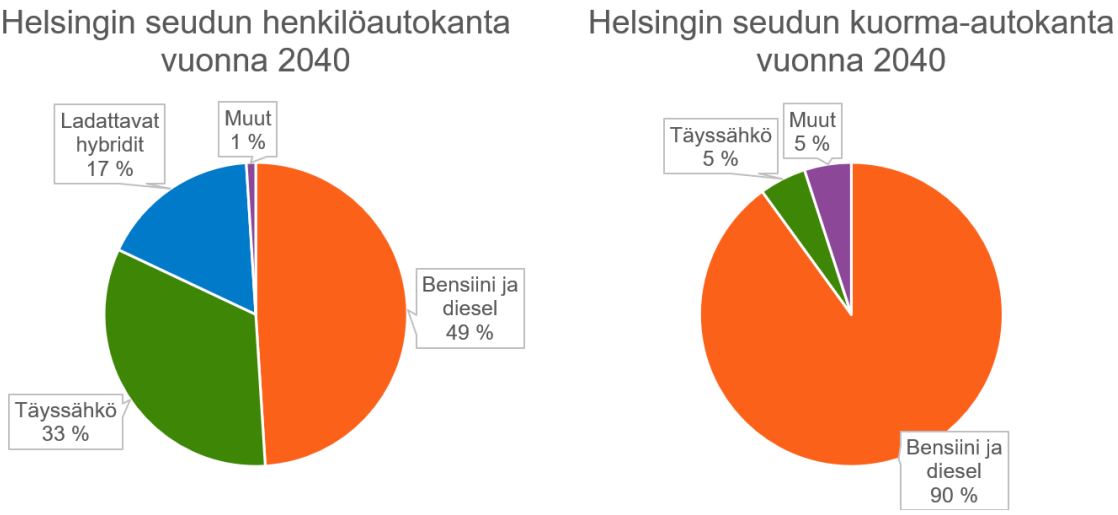
Helsingin kaupungin periaatepäätöksen mukaan matkustaja-autolauttaliikenne päättyy Eteläsatamassa. Tukholman matkustaja-autolauttaliikenne keskitetään Katajanokalle ja Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenne Länsisatamaan.

Helsingin satamatunnelin toteuttamisesta ei ole päätöstä ja se ei ole sen takia mukana vertailupohjassa. Satamatunnelin toteutus on kuitenkin oletettu tapahtuvan ennen vuotta 2040 satamayhtiön toimesta, joten tunneli on sisällytetty suunnitelmaluonnoksen liikenneverkkoon. Tämän takia tunnelin toteuttamisesta syntyvät liikenteelliset vaikutukset sisältyvät suunnitelmaluonnokselle tehtyihin

arviointeihin. Tunnelin investointikustannukset eivät kuitenkaan sisälly suunnitelmaluonnoksen investointeihin.

2.4.3 Autokanta ja ajokustannukset

Helsingin seudun autokanta ja ajokustannukset vuodelle 2040 on johdettu vuonna 2021 julkaistusta kansallisesta perusennusteesta (Teknologian tutkimuskeskus VTT; Liikenne- ja viestintäministeriö, 2021). Ennusteen mukaan 50 % Helsingin seudun henkilöautoista on sähköautoja tai ladattavia hybridejä vuonna 2040. Sähköistyminen on seudulla hieman nopeampaa kuin valtakunnan tasolla. Kuorma-autojen sähköistyminen on erittäin hidasta: vuonna 2040 bensiini- ja dieselkäyttöisiä kuorma-autoja on edelleen 90 % autokannasta, eikä Helsingin seutu eroa tässä valtakunnan ennusteesta. Henkilöautot muodostavat valtaosan seudun liikennesuoritteesta nyt ja tulevaisuudessa. Kuorma-autot ja yhdistelmäajoneuvot, joita käsitellään tässä samoin yksikköarvoin, muodostavat melko pienen osan suoritteesta, mutta suuren osan päästöistä.



Kuva 4: Helsingin seudun henkilöauto- ja kuorma-autokanta vuonna 2040.

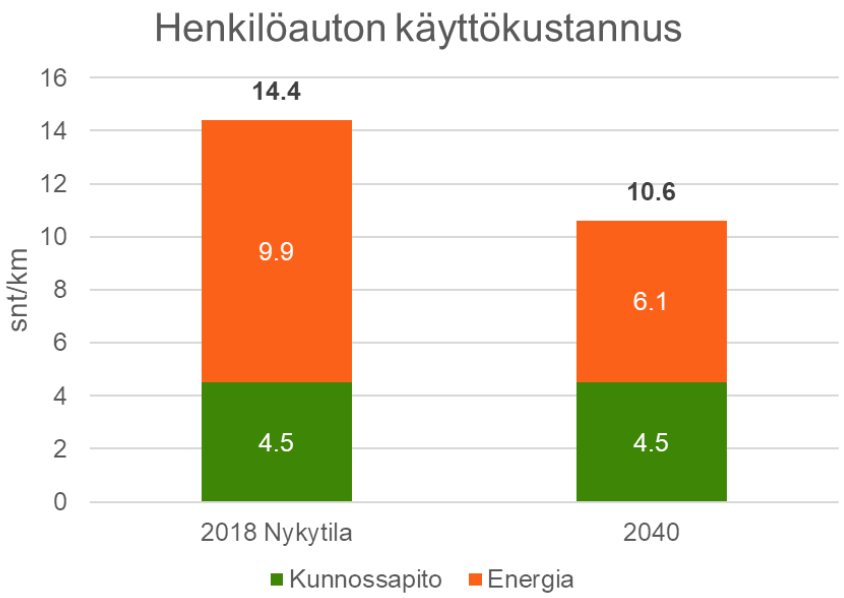
Helsingin seudun henkilöautoliikenteen yksikköpäästökerroin on saatu laskemalla ensin kansallisesta perusennusteesta koko Suomen keskimääräinen henkilöautoliikenteen päästökerroin. Tämän jälkeen on verrattu Helsingin seudulle rekisteröityjen henkilöautojen tämänhetkisiä keskimääräisiä CO2-päästöjä (145 g/km) koko Suomen vastaavaan arvoon (154 g/km) ja muokattu Helsingin seudun kerrointa huomioidaan tämä ero (-5 %). Pakettiautoliikenteelle arvoa on tarkennettu huomioimalla tämänhetkisen pakettiautokannan alemmat CO2-päästöt (178 g/km vs. 186 g/km, erotus -4 %). Kuorma-autojen ja muiden ajoneuvojen yksikköpäästökertoimien oletetaan olevan samat kuin valtakunnallisesti.

HSL-bussiliikenteen käyttövoimajakauma on puhtaiden ajoneuvojen direktiivin mukainen eli vuonna 2040 linja-autoista on täyssähköisiä 60 % ja dieselkäyttöisiä 40 %. Vuoden 2030 jälkeisiä linjauksia ei ole vielä tehty, mutta arvioitavan MAL-suunnitelmaversion toimenpiteenä on päästötön HSL-liikenne vuonna 2040, joten sen mukaisesti suunnitelmaversioiden yksikköpäästökerroin on nollassa.

Taulukko 3: Ajoneuvojen yksikköpäästökertoimet Helsingin seudulla vuosina 2018 ja 2040.

Perusennuste	2018	2040
Henkilöautot	133 g/km	50 g/km
Pakettiautot	147 g/km	51 g/km
HSL-liikenne	763 g/km	200 g/km (suunnitelmaversioissa 0 g/km)
Muu linja-autoliikenne	826 g/km	500 g/km
Kuorma-autot	1023 g/km	515 g/km
Muut	100 g/km	80 g/km

Autoliikenteen ajokustannukset laskevat em. käyttövoimamuutoksen takia. Helsingin seudun liikenne-ennustejärjestelmään syötetty henkilöauton käyttökustannus on vuonna 2018 14,4 snt/km ja vuonna 2040 10,6 snt/km (sis. energian ja kunnossapidon) kuten kuvasta 5 nähdään. Liikenne-ennustejärjestelmä ei käytä muiden ajoneuvotyyppien ajokustannuksia, mutta myös niiden ennakoidaan laskevan sekä Helsingin seudulla että valtakunnallisesti. Ajokustannuksiin vaikuttavat polttoaineiden (bensiini, diesel, maakaasu, biokaasu, kotitaloussähkö, yrityssähkö, pikalataus) hinnat ovat vuoden 2021 tilastoja.



Kuva 5: Henkilöauton käyttökustannus HELMET-mallissa nykytilassa 2018 ja vuonna 2040.

3 MAL 2023 -suunnitelman laadinta ja arvioinnin toteutus

MAL 2023 -luonnos on valmisteltu taustaselvitysten, laajan vuorovaikutuksen sekä vaikutusten arvioinnin pohjalta vuosien 2021–2023 aikana. MAL-suunnitelman vaikutusten arviointi perustuu lakiin viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista, ns. SOVA-lakiin (200/2005). Suunnitteluprosessi on rakentunut vaiheittain siten, että vaikutusten arviointi on ohjannut MAL-suunnitelman kehittämistä.

3.1 SOVA-lain edellytykset

Viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (SOVA-laki, 2005/200) perusteella Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristöarviointi. SOVA-lain mukaan ympäristövaikutuksella tarkoitetaan suunnitelman tai ohjelman välitöntä ja välillistä vaikutusta Suomessa ja sen alueen ulkopuolella:

- ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen;
- maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen;
- yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön;
- luonnonvarojen hyödyntämiseen;
- sekä edellä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointia varten on tunnistettu ne teemat, joihin suunnittelulla todennäköisesti vaikutetaan. SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi on sisällytetty osaksi MAL-suunnitelman arviointikokonaisuutta (luku 3.3.). Arvioinnin aikana tuotetaan tietoa suunnitelman toimenpiteiden vaikutuksesta suhteessa vertailupohjaan, joka kuvaa seutua vuoden 2040 tilanteessa, jossa vain rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet on toteutettu. Arvioinnissa keskitytään suunnitelman vaikutuksiin Helsingin seudulla, sekä tuodaan esiin keskeisiä seudun ulkopuolelle kohdistuvia vaikutuksia.

SOVA-laki edellyttää myös, että yleisölle on tarjottava tietoa sekä mahdollisuus antaa palautetta arvioinnista ja suunnittelusta. MAL 2023 -arviointiohjelma on ollut lausunnoilla SOVA-kuulutuksen aikana (30.8.-10.10.2021). Sidosryhmien ja yleisön, sekä SOVA-viranomaisen (Uudenmaan ELY-keskus) ja keskeisten ministeriöiden lausunnot on huomioitu valmistelussa. MAL 2023-suunnitelmaluonnos on nähtävillä ja lausunnoilla 3.4.-25.5.2023 ja vaikutusten arviointiselostus 17.4.-25.5.2023, jolloin yleisöllä ja sidosryhmillä on mahdollisuus antaa niistä kannanotto tai lausunto. MAL-suunnittelun aikaista viestintää ja vuorovaikutusprosessia on kuvattu tarkemmin luvussa 4.

3.2 Vaikutusten arviointi osana suunnittelua

MAL-suunnittelua tehdään laajana seudullisena yhteistyönä. MAL 2023 -suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin ohjelmointi ja vaiheet on esitetty kuvassa 6. MAL 2023 -suunnitelman laadinta käynnistyi vuonna 2020 MAL-puiteohjelman laadinnalla. Puiteohjelmassa on kuvattu MAL 2023:n lähtökohdat, keskeiset näkökulmat, organisointi ja valmistelun vaiheet.

MAL-suunnitelman vaikutusten arvioinnin lähtökohtana toimi vaikutusten arviointiohjelma, sekä SOVA-kuulutuksen (30.8.-10.10.2021) aikana saatu palaute sidosryhmiltä ja yleisöltä sekä SOVA-viranomaisen (Uudenmaan ELY-keskus), keskeisten ministeriöiden ja muiden viranomaisten lausunnot.

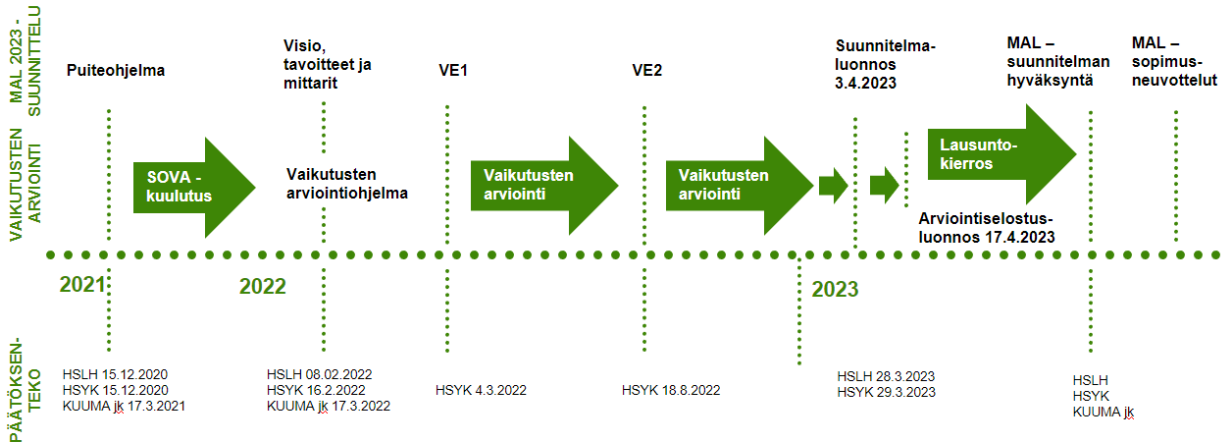
MAL 2023 -suunnitelman visio, tavoitteet, tavoitetasot ja arviointikokonaisuudet päätettiin vuosien 2021 ja 2022 aikana. Samaan aikaan päätettiin myös suunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta.

SOVA-lain mukaista vaikutusten arviointia tehtiin systemaattisesti koko suunnitteluprosessin ajan siten, että arviointi ohjelmoitiin keskeiseksi osaksi suunnitelman valmistelua ja kehittämistä. Kummastakin MAL 2023 -suunnitelmaversiosta (VE1 ja VE2) tehtiin sen valmistuttua kattava ja suunnitelman tarkkuustasoa vastaava vaikutusten arviointi. Suunnitelmaluonnoksen valmistuttua keväällä 2023 vaikutusten arviointi päivitettiin keskeisiltä osin.

MAL 2023 -suunnitelman ensimmäisen suunnitelmaversion (VE1) valmistelu käynnistyi vuoden 2021 lopulla. Ensimmäinen vaikutusten arviointikierros käynnistyi maaliskuussa 2022 ensimmäisen luonnosversion hyväksynnän jälkeen. Arviointitiedolla tuettiin suunnittelukokonaisuuden teemojen sekä tavoitteiden saavuttamisen kannalta olennaisten vahvuuksien ja kehittämiskohteiden hahmottamista seuraavaa suunnitelmaversiota varten. Vaikutusten arvioinnin ja siitä saatujen suositusten pohjalta työstettiin toista suunnitelmaversiota (VE2), joka valmistui elokuussa 2022. MAL 2023 -suunnitelman laaja vaikutusten arviointikierros tehtiin toisesta suunnitelmaversiosta (VE 2) alkusyksystä 2022. Suunnitelmaluonnosta muokattiin syksyn 2022 aikana vaikutusten arvioinnin tulosten sekä yhteiskokouksista ja luottamushenkilötilaisuudesta saadun palautteen perusteella. Poliittisessa käsittelyssä tehtiin vielä muutoksia MAL 2023 -suunnitelmaluonnokseen alkuvuodesta 2023. MAL 2023 -suunnitelmaluonnos lähetettiin lausunnoille 3.4.2023, jonka jälkeen päivitettiin vaikutusten arvioinnin keskeiset tulokset. Vaikutusten arviointiselostus lähetetään lausunnoille päivitysten jälkeen 17.4.2023.

Suunnitelman vaikutusten arviointia on tehty tiiviissä yhteistyössä. Arviointitiedon tuottamiseen ja johtopäätöksen työstämiseen osallistui kuntien, Helsingin seudun liikenteen (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY), Uudenmaan liiton ja valtion asiantuntijoita. Lisäksi työssä hyödynnettiin MAL-prosessin ulkopuolisia asiantuntijoita. Arvioinnin tuloksia on käsitelty useaan otteeseen sidosryhmien kanssa yhteiskokouksissa ja arvioinnin työpajoissa prosessin aikana (luku 4).

HSL:n hallitus (HSLH) ja Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK) hyväksyivät MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen lähettämisen lausunnoille maaliskuussa 2023. Lausuntoaika kestää 25.5.2023 asti. Lopullinen MAL2023 -suunnitelma valmistellaan päätöksentekoon saadut lausunnot huomioiden. MAL 2023 -suunnitelma on tarkoitus hyväksyä HSL:n hallituksessa, HSYK:ssa ja KUUMA-johtokunnassa syksyllä 2023. Myös arviointiselostus viimeistellään lausuntojen sekä yleisöltä ja sidosryhmiltä saadun palautteen perusteella.



Kuva 6: Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin aikataulu ja ohjelmointi

3.3 MAL-suunnitelman vaikutusten arviointi

Vaikutusten arviointi on keskeinen osa Helsingin seudun MAL-suunnitelman valmistelua. Arvioinnin avulla varmistetaan, että suunnitellut keinot ovat vaikutuksiltaan tehokkaita ja vievät Helsingin seutua haluttuun suuntaan. MAL 2023 -suunnitelma on rakentunut arvioinnin kanssa vaiheittain, jolloin arviointitiedolla on voitu tukea suunnitelman kehittämistä. Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin tarkasteluvuosi on 2040.

3.3.1 Vaikutusten arviointikehikko

MAL-suunnitelmalla on toteutuessaan laaja kirjo vaikutuksia. Vaikutusten arviointikehikkoon (kuva 7) on koottu osa-alueita, joihin MAL-suunnitelmalla on todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia, sekä lain edellyttämiä aihepiirejä. Arviointikehikon lähtökohtana ovat SOVA-laki, MAL 2019 -suunnitelman vaikutusten arviointi sekä MAL 2023 -puiteohjelma.

Arviointikehikko antaa raamit vaikutusten arvioinnille. Kehikko on ollut tukena arvioinnin kokonaisuuden jäsentelyssä ja koostamisessa sekä ohjannut suunnitelman asiantuntija-arvioinnin tekemistä. Vaikutusten arvioinnin aikana on luotu kokonaiskuvaa MAL 2023 -suunnitelman vaikutuksista suhteessa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin sekä niihin vastaaviin arviointikehikon osa-alueisiin, mukaan lukien SOVA-lain velvoitteet.

HIILINEUTRAALI	HYVINVOIVA	MENESTYVÄ
Kasvihuonekaasupäästöt	Asuntojen määrä, monipuolisuus ja sijainti	Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus
Hiilinielut ja -varastot	Palvelutarjonta	Julkistaloudelliset vaikutukset
Energiankulutus	Liikkumismahdollisuudet	Kasautuminen
Resurssitehokkuus	Liikkumiskustannukset	Liikenteen ja maankäytön välinen yhteys
Yhdyskuntarakenne	Lähivirkistys	Laajemmat yhdyskuntataloudelliset vaikutukset
Liikkumistarve ja kestävät liikkumismuodot	Alueellinen eriytyminen	Kilpailukyky ja puitteet elinkeinoelämälle
Luonnon monimuotoisuus	Terveyshyödyt ja hyvinvointi	Kansainvälinen kilpailukyky
Maisema ja rakennettu ympäristö	Liikenteen lähipäästöille ja melulle altistuminen	Asuntomarkkinoiden toimivuus
Vesistöt	Liikenneturvallisuus	Työmarkkinoiden toimivuus
Sopeutuminen	Elinympäristö ja viihtyisyys	Seudun sisäinen ja ulkoinen saavutettavuus
	Hiljaiset ja haavoittuvat väestöryhmät	Arjen sujuvuus ja muut vetovoimatekijät, kuten terveys ja turvallisuus

Kuva 7: MAL 2023 -vaikutusten arviointikehikko

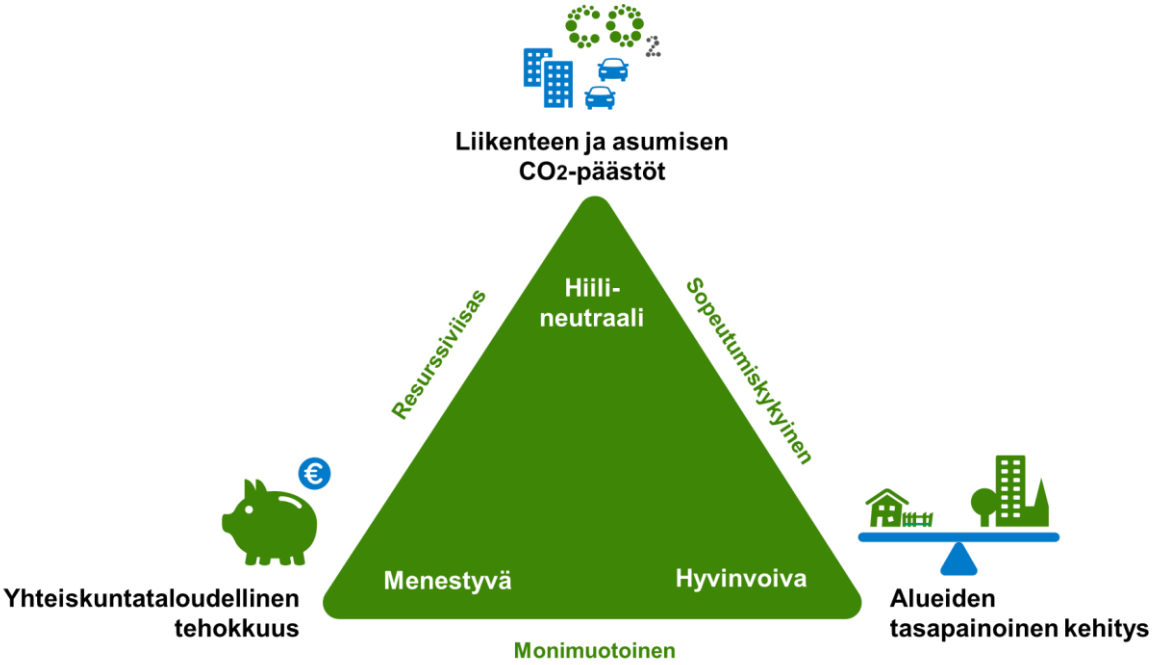
Hiilineutraali-tavoitteen osalta arvioidaan suunnitelman vaikutuksia ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen sekä luontoa säästävän yhdyskuntarakenteen kehitykseen. Keskeisiä painopisteitä ovat seututason hiilidioksidipäästöjen, hiilinielujen ja -varastojen, asumisen energiankulutuksen sekä liikkumistarpeiden ja kestävän liikkumisen teemat.

Hyvinvoiva-tavoitteen osalta tarkastellaan alueiden eriytymisen, liikkumisen sekä terveyden ja turvallisuuden teemoja. Suunnittelussa ja arvioinnissa tärkeänä teemana on asuntotuotannon sekä palveluiden sijoittumisen vaikutukset alueiden tasapainoiseen kehitykseen, sekä liikenteen terveys- ja turvallisuusvaikutukset.

Menestyvä-tavoitteen osalta tuotetaan tietoa suunnitelman yhteiskuntataloudellisuudesta sekä vaikutuksista taloudelliseen tuottavuuteen ja julkistalouteen. Myös kansainvälinen kilpailukyky on tunnistettu keskeiseksi teemaksi, johon vaikuttaa moni kehikon muista teemoista kuten asunto- ja työmarkkinoiden toimivuus, ulkoinen saavutettavuus, kasautuminen ja arjen sujuvuus.

3.3.2 Päätavoitteiden arviointikokonaisuudet

MAL-suunnitelman päätavoitteille on määritelty tavoitteita vastaavat keskeiset arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot vuodelle 2040 (kuva 8). Arviointikokonaisuuksiin on nostettu arvioinnin osa-alueet, joihin MAL-suunnitelman maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelulla voidaan merkittävimmin vaikuttaa. Arviointikokonaisuuksia muodostettaessa on pyritty mahdollisimman selkeisiin ja yleisillä menetelmillä toistettaviin tarkasteluihin, jotka mahdollistavat eri suunnitelmavaihtoehtojen vertailun. Tavoitetasoilla konkretisoidaan suunnitelman päätavoitteita sekä mahdollistetaan suunnitelmaratkaisuiden ja toimenpiteiden systemaattinen vaikutusten arviointi iteroivan prosessin aikana.



Kuva 8: MAL 2023 -päätavoitteita vastaavat arviointikokonaisuudet

Arviointikokonaisuuksien ja asetettujen tavoitetasojen avulla luodaan käsitys MAL 2023 -suunnitelman päätavoitteiden saavuttamisesta. Vaiheittaisen suunnittelun aikana on seurattu suunnitelmaratkaisuiden sekä toimenpiteiden riittävyyttä asetettuihin tavoitetasoihin verraten. Suunnitelman vaikutuksia on tarkasteltu suhteessa vertailupohjaan sekä nykytilaan ja tehty suosituksia seuraavan version suunnittelua varten. Alla on kuvattu tarkemmin arviointikokonaisuuksien laskentamenetelmiä ja taustaoletuksia. Arviointikokonaisuuksia on kuvattu myös liitteen 1 arviointikorteilla. Arviointikortit on tehty toisesta suunnitelmaluonnoksesta (VE2). Mittarien tulokset on päivitetty keskeisiltä osin tähän vaikutustenarviointiselostukseen.

3.3.3 Hiilineutraali: Liikenteen ja asumisen CO2-päästöt

Tavoite: Liikenteen CO2-päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä. Lisäksi kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikenteen yhteensovittamisessa seudun henkilöautoliikenteen päästöt vähenevät sopusoinnussa kansallisten päästötavoitteiden kanssa.

Toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen CO2-päästöihin on tarkasteltu tieliikenteen yksikköpäästökertoimien ja liikennesuoritteen avulla. Liikenteen päästöjen vähentyminen tavoitteiden mukaisesti lähelle nollaa vuonna 2040 edellyttää, että joko moottoriajoneuvojen yksikköpäästökerroin ja/tai moottoriajoneuvoliikenteen suorite on lähellä nollaa. Helsingin seudun yksikköpäästökertoimet on johdettu vuoden 2021 kansallisesta perusennusteesta huomioiden seudun kehityksen ominaispiirteet luvun 2.4.3 mukaisesti.

Tieliikenteen suoritteen eli ajettujen kilometrien määrän kasvu lisää liikenteestä syntyviä päästöjä. MAL-suunnitelmalla voidaan vaikuttaa kestävien liikkumismuotojen ja henkilöautoliikenteen suoritteisiin erilaisilla yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteillä. Ajettuihin kilometreihin vaikuttavat muun muassa seudun yhdyskuntarakenteen sekoittuneisuus ja tiiviys, matkaketjujen toimivuus, eri kulkumuotojen matka-ajat, hinnat ja matkojen sujuvuus, joukkoliikenteen palvelutaso sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuudet.

MAL-suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin kannalta keskeisiä kansallisia liikenteen päästötavoitteita on käsitelty luvussa 5.2.1.

Tavoite: Asumisen kokonaisenergiankulutus laskee vuoteen 2040 mennessä kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti.

Arvioinnin aikana on valmisteltu skenaariotarkastelu asumisen CO2 -päästöjen kehityksestä Helsingin seudulla. Työssä on arvioitu seudun kuntien energiantarpeen, lämmitysmuotojen sekä energian käytön ja uudisrakentamisen päästöjen kehitystä vuoteen 2040. MAL-suunnitelman asumisen päätavoitteen saavuttamista on mitattu ostoenergian tarpeen kehityksellä, joka kuvaa, kuinka paljon energiaa hankitaan rakennukseen esimerkiksi sähköverkosta, kaukolämpöverkosta ja uusiutuvan tai fossiilisen polttoaineen sisältämänä energiana. Kokonaisenergiankulutuksesta poiketen se ei siis pidä sisällään rakennuksissa tuotettua uusiutuvaa omavaraisenergiaa. Seututason tavoitteena on, että MAL-suunnitelman toimenpiteillä ostoenergian tarve laskee vuoteen 2040 mennessä nykytilasta (12500 GWh) seudun kasvusta huolimatta. Selvityksessä on arvioitu ostoenergian tarpeen nykytasoa sekä tarvetta vuonna 2040. Asumisen ja asuinrakentamisen ilmastovaikutuksia on arvioitu osana MAL-suunnitelman toimenpiteiden laadullista asiantuntija-arviointia.

3.3.4 Hyvinvoiva: Alueiden tasapainoinen kehitys

Arviointikokonaisuus kuvaa elinympäristön laadullisen kehittämisen vaikutusta alueiden tasapainoiseen kehitykseen. Tavoitteena on suunnitelman kannustava vaikutus (neliportaisen luokittelun 3. taso)

Alueiden tasapainoista kehitystä arvioidaan useamman tarkastelun arviointikokonaisuutena. Tärkeimmiksi MAL-työkaluiksi on tunnistettu asuntokannan monipuolisuuteen ja hyvään saavutettavuuteen sekä alueiden vetovoimaisuuden parantamiseen liittyvät toimet. Arviointi perustuu

keskeisten toimenpiteiden, kuten asumisen laadun, asuinalueiden saavutettavuuden parantamisen ja palveluiden sekä lähiluonnon turvaamisen tarkasteluun yhdessä väestöä kuvaavan sosioekonomisen yhdistelmäindikaattorin kanssa. Tavoitetasoksi on määritetty neliportaisen luokittelun 3. taso ”kannustava” (kuva 9). Arvioinnissa on tuotu esiin myös ristiriitaisia vaikutuksia.

Kuva 9: Alueiden tasapainoisen kehityksen neliportainen luokittelu

3.3.5 Menestyvä: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Mittari kuvaa saavutettavuuden parantumisesta koituvaa hyödyn muutosta ja järjestelmätason kustannustehokkuutta: ylittävätkö hyödyt kustannukset. Tavoitetasona on, että suunnitelman toimenpiteiden ja maankäytön tehokkuuden tuottamien hyötyjen ja järjestelmätason kustannuksien suhde on yli 1.

MAL 2023 -suunnitelmalla pystytään vaikuttamaan resurssien käytön tehokkuuden kautta seudun menestykseen. Suunnittelun keskeinen kysymys on, miten rajalliset resurssit pystytään kohdistamaan kustannustehokkaasti siten, että niistä saadaan paras mahdollinen hyöty seudulle. Menestyvän ja taloudellisesti kestävän seudun keskiössä on toimiva ja tehokas liikennejärjestelmä, joka johtaa saavutettavuuden ja sujuvuuteen parantumiseen niin asukkaiden kuin elinkeinoelämän näkökulmasta.

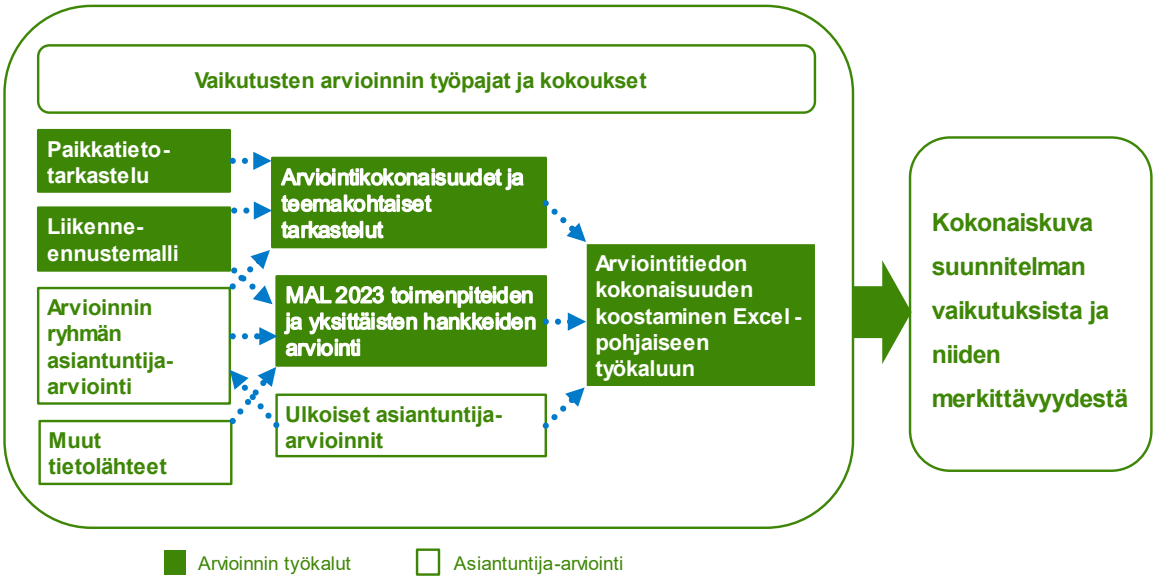
Hyöty-kustannusanalyysi on hanketason vaihtoehtovertailussa laajasti käytetty menetelmä, jota on kehitetty palvelemaan paremmin myös järjestelmätason toimenpiteiden valintaa. Mittariarvo on kokonaishyödyn (hyödyt – haitat) ja kokonaiskustannuksen suhde. Hyödyt muodostuvat sekä käyttäjähyödyistä (matka-aika- ja rahasäästöistä sekä palvelutasomuutoksista), julkistaloushyödyistä (lippu- ja verotulojen muutoksista, operointi- ja ylläpitokustannussäästöistä) että ulkoisvaikutuksista (ympäristö- ja onnettomuusvaikutuksista).

Analyysi pohjautuu keskeisimmiltä osin Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustejärjestelmällä (Helmet) tuotettuihin matkustaja- ja ajosuoritteisiin, matka-aikoihin sekä Väyläviraston *Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018* mukaisiin yksikköarvoihin. Hankearviointiohjetta on MAL 2019 -suunnitelman vastaavan laskelman jälkeen päivitetty niin, että korkea hyöty-kustannussuhde on yleisesti vaikeampi saavuttaa. Erityisesti henkilöautoliikenteen osalta vaikutusten arviointi tapahtuu melko karkealla tasolla. Henkilöautoliikenteen ulkoisvaikutukset arvioidaan ajosuoritepohjaisesti eri tietyypeille, mutta huomioimatta mm. liittymien tai ajonopeuden vaikutusta liikennemeluun, ilmasto- tai lähipäästöihin.

Vaikutusten luotettavuutta vuoden 2040 tilanteessa rajoittaa esimerkiksi vuoden 2016 tilanteen mukaisten yksikköpäästöjen käyttö tulevaisuuden tarkasteluskenaarioissa. Arvioitujen käyttövoimamuutosten ja ajoneuvokannan uudistumisen oletetaan merkittävästi pienentävän henkilöautoliikenteen yksikköpäästöjä vuoteen 2040 mennessä. Yksikköpäästöjen pieneneminen arvioinnissa hyödynnettyihin arvoihin nähden supistaa henkilöautoliikenteen kulkutapaosuuden laskusta päästöjen osalta syntyviä ympäristöhyötyjä. Liikenteen käytettyjä yksikköarvoja nopeampi sähköistyminen vaikuttaa myös henkilöauton käytöstä koituviin rahallisiin kustannuksiin ja liikenteestä kerättäviin veroihin.

3.3.6 Vaikutusten arvioinnin menetelmät

MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin menetelmien kokonaisuus on esitetty kuvassa 10. Arvioinnin aikana on tehty teemakohtaisia tarkasteluita, yksittäisten toimenpiteiden ja hankkeiden arviointia sekä ulkoisia asiantuntija-arviointeja MAL-suunnitelmasta. Arvioinnissa on hyödynnetty Helsingin seudun työssäkäyntialueen Helmet liikenne-ennustejärjestelmää sekä tehty paikkatieto-tarkasteluja. Arvioinnin tulokset on tuotu yhteen asiantuntija-arvioinnissa siten, että lopputuloksena muodostetaan kokonaiskuva suunnitelman vaikutuksista ja vaikutusten merkittävyydestä.



Kuva 10: MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin menetelmät

Teemakohtaiset tarkastelut linkittyvät kiinteästi arviointikehikossa (luku 3.3.1) tunnistettuihin keskeisiin arvioinnin osa-alueisiin. Tarkastelut voivat kuvata vaikutuksia useammalla kehikon osa-alueella. Esimerkiksi saavutettavuuden tarkastelut linkittyvät vahvasti sekä sosiaalisiin että taloudellisiin vaikutuksiin. Toisaalta eri tarkastelujen tietoja yhdistelemällä voidaan tehdä arviointia suunnittelun kannalta keskeisistä osa-alueista. Teemakohtaisia tarkasteluja on tunnistettu noin 40 (kuva 11), joihin kuuluvat päätavoitteita vastaavat arviointikokonaisuudet näkyvät korostettuna. Tarkasteluissa on hyödynnetty Helmet liikenne-ennustemallia sekä paikkatietoanalyyseja ja laadullista asiantuntija-arviointia. Liitteen 1 arviointikorteilla kuvataan teemakohtaisten tarkasteluiden tulokset, kohdentuminen, vaikutuskeinot, pääasialliset menetelmät ja tausta-aineistot. Arviointikortit on laadittu toisesta suunnitelmaluonnoksesta (VE2).

Kuva 11: MAL 2023 -vaikutusten arvioinnin teemakohtaiset tarkastelut

Vaikutusten arvioinnissa tuotetaan tietoa MAL-suunnitelman toimenpiteiden sekä investointiohjelman sisältämien liikennehankkeiden vaikutuksista suhteessa suunnitelmalle määriteltyihin päätavoitteisiin. Jokaisen suunnitelmaversion valmistuttua sen sisältämät toimenpiteet ja linjaukset on viety arviointitietoa kokoavaan arviointitaulukkoon. Arviointiryhmä on tuottanut taulukkoon asiantuntija-arviota toimenpiteiden vaikutuksista suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin sekä arviointikehikon teemoihin peilaten. Arvioinnissa on kirjattu ylös toimenpiteiden vaikutuksia, alueellista ja väestöryhmittäistä kohdentumista, keskeisiä epävarmuuksia sekä syötteitä seuraavan suunnitelmaversion valmisteluun. Asiantuntija-arvioinnin tukena on hyödynnetty teemakohtaisten tarkasteluiden tuloksia.Toisen suunnitelmaluonnoksen (VE2) toimenpiteiden arvioinnin tulokset on esitetty liitteessä 2. Liitettä 2 on täydennetty tiedolla, miten toimenpide on muuttunut VE2-vaiheen jälkeen.

Toimenpiteiden asiantuntija-arviointia on täydennetty ulkoisilla asiantuntija-arvioinneilla teemoista, jotka ovat keskeisiä MAL-suunnitelman vaikutusten arvioinnissa, ja joiden osalta on haluttu syventää arviointitietoa. Ulkoiset asiantuntijat tarkastelivat MAL-suunnitelman vaikutuksia sekä suunnitelmalle asetettujen tavoitteiden saavuttamista oman teemansa näkökulmasta. Ulkoisten asiantuntija-arviointien tuloksia on esitetty liitteillä 3. MAL 2023 -suunnitelman ulkoisten arviointien teemoja ovat vaikutukset eri väestöryhmien liikkumiseen (liite 3.1.), joukkoliikennemyönteinen maankäyttö (liite 3.2.), hiilinielut ja -varastot (liite 3.3.), alueiden tasapainoinen kehitys (liite 3.4.) sekä maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus (liite 3.5). Myös asiantuntija-arviot on tehty toisesta suunnitelmaversiosta (VE2).

3.3.7 Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustejärjestelmä

HSL ylläpitää Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustejärjestelmää (HELMET-malli). HELMET-malli on tärkeä MAL-suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin työkalu, jonka avulla pyritään ennustamaan ihmisten liikkumista eri skenaarioissa. Ennusteiden avulla saadaan käsitys miten eri suunnitelmaversiot ja niiden toimenpiteet sekä maankäyttö vaikuttavat suhteessa asetettuihin tavoitetasoihin. Ennusteiden avulla on tuotettu useat vaikutusten arvioinnin mittarien arvot sekä vertailtu liikennehankkeita keskenään prosessin eri vaiheissa. Ennustejärjestelmä toimii vaikutusten

arvioinnin keskeisenä työkaluna, sillä se kuvaa sekä maankäytön muutosten että liikennejärjestelmän toimenpiteiden vaikutuksia liikkumiseen.

Ennustemallilla voidaan tehdä tarkasteluita, joissa on muutettu mallin tarvitsemia lähtötietoja (maankäyttö, liikennejärjestelmä, kustannukset ym.). Näin voidaan arvioida suunnitelman aiheuttamia muutoksia. Tällöin oletetaan, että ennustevuonna ihmiset tekevät valintansa samoilla perusteilla eli arvostavat mm. matka-aikaa samalla tavalla. Erot perustuvat muutoksiin esim. asukasmäärissä, ikäjakaumassa, kustannustasossa ja liikennejärjestelmässä.

Ennustemalliin liittyy epävarmuuksia, joista MAL-työn kannalta keskeisimmät ovat:

- Mittarit huomioivat ainoastaan sellaiset toimenpiteet, joita voi kuvata numeerisesti.
- Ennustejärjestelmän aluejako on joissain tapauksissa liian karkea, mikä vaikuttaa toimenpiteiden kuvauksen tarkkuuteen.
- Joidenkin toimenpiteiden vaikutukset kulkutapaosuuksiin ovat todennäköisesti ennusteessa hieman liian pieniä (mm. liikenteen hinnoittelun vaikutus), mikä johtuu mallin yksinkertaistuksista.
- Ennustejärjestelmä pohjautuu vuoden 2018 HSL:n liikkumistutkimuksen liikkumiskäyttäytymiseen. Sen vuoksi ennustejärjestelmä ei huomioi liikkumisen murroksia kuten etätyön lisääntymistä, kun murros johtuu jostain liikennejärjestelmän ja maankäytön ulkopuolisesta ilmiöstä. Etätyö on kuitenkin huomioitu herkkyystarkasteluissa erillisillä malliparametreilla.
- Vuoden 2040 tilanteessa ruuhkautuva tieverkko lisää mallinnukseen liittyviä epävarmuuksia. Hyvin pienillä autoliikenteen määriin vaikuttavilla tekijöillä voi olla merkittävä vaikutus ennustettuihin matka-aikoihin ruuhkautumisen muuttuessa kaikille tienkäyttäjille.
- Henkilöauton käyttökustannuksen ennustetaan pienenevän vuoteen 2040 mennessä, koska sähköautojen osuus ajoneuvokannasta kasvaa ja sähkö on halvempi energialähde kuin bensiini ja diesel. Tämä johtaa asukasmäärän kasvun ohella henkilöautosuoritteen kasvuun. Henkilöautoilun tulevaisuuden epävarmuutta on pyritty kuvaamaan herkkyystarkasteluissa, joissa autonomistusastetta on joko pienennetty tai suurennettu.

Muita huomioitavia asioita ovat:

- Suunnitelman toimenpiteiden yleispiirteisyys ja epätarkkuus vaikuttavat ennustamiseen. Luotettavia vaikutuksia voidaan käytännössä arvioida vain liikenteen infra- ja hintatoimenpiteistä sekä maankäytön sijoittumisesta.
- Ennustemalli ei huomioi asukaspysäköintihinnoittelua.
- Satamatunneli ei ole mukana vertailupohjassa, mutta se on mukana suunnitelmaluonnoksessa, koska sen toteutumista pidetään todennäköisenä. Satamatunneli ei ole investointiohjelman hanke, mutta sen vaikutukset näkyvät arvioinnissa.
- Vertailupohjan sisältö viimeisteltiin keväällä 2022. Sen jälkeen tehtyjä päätöksiä tai muutoksia ei ole huomioitu (esim. linjastomuutokset).

3.3.8 Herkkyystarkastelut

MAL-suunnitelman vaikutusten mittaaminen edellyttää, että pystytään tarpeeksi luotettavasti ennakoimaan Helsingin seudun kehitystä vuoteen 2040 sekä vertailupohjan osalta että MAL-suunnitelman osalta. Herkkyystarkastelujen tavoitteena on antaa tietoa laskelmiin sisältyvistä epävarmuustekijöistä.

Vaikutusten arvioinnin valmistelun aikana tunnistetut tärkeät epävarmuustekijät ovat: väestö- ja työpaikkamäärien kehitys, autonomistus ja autoilun käyttökustannukset, etätyön yleisyys ja vapaa-ajan matkojen muutokset sekä autojen päästöt. Näihin voidaan MAL-suunnittelulla osittain vaikuttaa, mutta suuri osa kehityksestä on kuitenkin riippumatonta MAL-työstä: ne riippuvat esim. suhdanteista ja ihmisten mieltymysten muutoksista.

Vaikka yksittäiselle tekijälle määriteltäisiin vain muutama taso, tekijöiden yhdistelmistä syntyy suuri määrä mahdollisia skenaarioita. Sen takia on tunnistettu merkittävimmät epävarmuustekijöiden yhdistelmät eli skenaariot. Tarkastelun arvoisiksi skenaarioiksi määriteltiin työn aikana seuraavat:

1. Business-as-usual (perusskenaario, vahva keskittyvä väestön kasvu ja vuoden 2018 liikkumistutkimuksen liikkuminen)
2. Etätyöskenaario (jatkossakin vähemmän työmatkoja ja enemmän vapaa-ajan matkoja kuin 2018), jossa väestön kasvu hajautuu seudulle
3. Skenaario, jossa autonomistusaste kasvaa nykyisestä (tieverkon ruuhkaskenaario)
4. Skenaario, jossa kasvu keskittyy keskuksiin, autonomistusaste pienenee nykyisestä ja henkilöautoilu vähenee esimerkiksi henkilöautoilun kustannusten noustessa (joukkoliikenteen ruuhkaskenaario)
5. Mini-skenaario (hidastuva väestön kasvu, pienenevä autonomistusaste ja jatkossakin paljon etätyötä
6. Vertailupohjan osalta tutkitaan skenaariota, jossa seudun väestömäärä on pienempi kuin MAL-suunnitelman toteutuessa (liikennehankkeet vaikuttavat seudun väestön kasvuun).

Autojen päästöistä ja käyttökustannuksista ei tehty herkkyystarkasteluskenaariota, koska lähtötietona käytetyssä kansallisessa perusennusteessa (Teknologian tutkimuskeskus VTT; Liikenne- ja viestintäministeriö, 2021) ei tullut aiemmasta poiketen mukana päästöskenaarioita.

Mittarit on laskettu perusskenaariolle ja jokaiselle herkkyystarkasteluskenaariolle. Mittarikuvaajissa näytetään perusskenaarion arvo ja herkkyystarkasteluskenaarioiden minimi- ja maksimiarvot. Päätavoitteiden toteutumista kuvaavien päämittareiden tavoitetasot on määritetty perusskenaarion arvoilla ja tavoitteiden täyttymistä mitataan niin ikään perusskenaarion mittariarvoilla.

4 Vuorovaikutus ja viestintä

Lain mukaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista: SOVA-laki, 200/2005). SOVA-laki edellyttää vuorovaikutusta: lain mukaan yleisön on saatava tietoja ja sille on annettava mahdollisuus esittää näkemyksensä suunnittelutyön aikana suunnitelmaan ja ympäristövaikutusten arviointiin. Vuorovaikutuksella tarkoitetaan tässä kahden tai useamman tahon tavalla tai toisella tuotettua vuoropuhelua. Viestintä taas painottuu ajantasaiseen tiedotukseen suunnittelun tilanteesta, mikä mahdollistaa osaltaan myös vuorovaikutuksen.

4.1 Vuorovaikutuksen tavoitteena on edistää seudullista yhteistyötä

MAL 2023 -suunnitelman vuorovaikutuksen ja viestinnän päätavoitteena on edistää seudullista yhteistyötä maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa. Suunnitelmaa valmistelee laaja joukko seudun asiantuntijoita, joiden tietämys ja näkemykset kerätään suunnitelman käyttöön. Suunnitelmasta tehdään poliittiset päätökset, joiden pohjalta seutua kehitetään.

MAL 2023 -suunnitelman vuorovaikutuksen ja viestinnän tavoitteena ovat sitoutuneet ja hyvin informoidut osalliset. Vaikutusten arviointi vaatii jatkuvaa vuorovaikutusta suunnitteluun osallistuvien kanssa. Vuorovaikutus parantaa arvioinnin laatua ja tukee arvioinnin valmistelua. Vaikutusten arvioinnin valmisteluun liittyvät asiantuntijaryhmät ja niiden rooli on kuvattu alla. Lopussa on kuvattu lisäksi luottamushenkilö- ja asukasvuorovaikutusta.

4.1.1 Vuorovaikutuksen kohderyhmät

MAL 2023 -suunnitelman vuorovaikutuksen pääkohderyhmiä ovat:

- MAL 2023:n valmisteluun osallistuvat:
    - MAL-neuvottelukunta
    - Helsingin seudun liikennejärjestelmätoimikunta, eli HLJ-toimikunta
    - MAL-projektiryhmä
    - Asumisen, maankäytön ja liikennejärjestelmän ryhmät sekä muut valmisteluryhmät
    - Vaikutusten arvioinnin ryhmä
- Päätöksentekijät
    - Helsingin seudun luottamushenkilöt
    - Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK), HSL:n hallitus (HSLH) ja KUUMA-johtokunta
    - Helsingin seudun kuntien ja kuntayhteenliittymien sekä valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen parissa työskentelevät asiantuntijat sisältäen MAL-sopimussihteeristön ja elinkeinoelämän edustajat

- muut viranomaiset ja sidosryhmät, joiden toimintasektoriin MAL 2023 -suunnitelmalla voi olla vaikutuksia
- eduskunta, ministeriöt ja valtioneuvosto (erityisesti suunnitelman lopputuloksen ja sen pohjalta solmittavan MAL-sopimuksen osalta)

- Kansalaiset ja elinkeinoelämä.

MAL 2023 -suunnitelmaluonnos on valmisteltu vuorovaikutuksessa kuntien ja valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden kanssa. Työtä ovat ohjanneet HLJ-toimikunta, jossa on edustajat seudun kuntien sekä valtion liikenne- ja ympäristöviranomaistahoilta ja HSL:stä, sekä MAL-neuvottelukunta, jossa on seudun kuntien johtavat maankäytön ja asumisen asiantuntijat.

MAL 2023 -luonnoksen valmistelussa on panostettu vuorovaikutukseen suunnittelijoiden ja seudun luottamushenkilöiden kanssa. Vuorovaikutukseen on kutsuttu HSL:n hallituksen, HSYK:n ja KUUMA-johtokunnan jäsenet ja varajäsenet. Lisäksi seudun kuntia pyydettiin nimeämään kaupungin-/kunnanvaltuuston kokoon suhteutettu määrä MAL 2023 -luottamushenkilöitä, jotka osallistuivat MAL 2023 -suunnitteluun. Nimettyjä yhteyshenkilöitä oli 2–8 kuntaa kohti, yhteensä seudulla 70.

Kuva 12: MAL 2023 -organisoituminen: kunnat ja kuntayhtymät.

4.1.2 Vuorovaikutus osallisten ja sidosryhmien kanssa

HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta ovat ohjanneet MAL 2023 -suunnittelua. MAL 2023 -suunnitelman ja arvioinnin aineistoja on käsitelty kokouksissa koko prosessin ajan. Vuorovaikutus on toteutunut kokouksissa, työpajoissa ja muissa yhteistyötapaamisissa. MAL-neuvottelukuntaan kuuluu kunkin sopimuskunnan siihen nimeämä johtava maankäyttö- ja asuntotoimen viranhaltija. HLJ-toimikunnassa ovat edustettuina Helsingin seudun 14 kunnan ja Siuntion johtavat liikenteen viranhaltijat sekä edustus HSY:stä, liikenne- ja viestintäministeriöstä, ympäristöministeriöstä, liikenne- ja viestintävirasto Traficomista, Väylävirastosta ja Uudenmaan ELY-keskuksesta.

MAL-neuvottelukunnan ja HLJ-toimikunnan yhteiskokouksia on vuosittain pidetty MAL 2023 -valmistelun ajan 4–6 ja HLJ-toimikunnan omia kokouksia 4–5 sekä vuosittain 1–2 taustatilaisuutta. Yhteiskokousedustajat on kutsuttu mukaan kaikkiin MAL-luottamushenkilötilaisuuksiin.

4.1.3 MAL-projektiryhmä

MAL 2023 -suunnittelun kokonaisuuden hallinnan varmistamiseksi muodostettiin MAL-projektiryhmä, jossa on käsitelty selvitysten, vaikutusten arvioinnin ja vuorovaikutuksen keskeisiä asioita sekä niiden yhteensovittamista. Ryhmä on kokoontunut noin kerran kuussa. Ryhmässä tehdään lisäksi jatkuvaa MAL 2023 -prosessin ja sisällön arviointia valmistelun tueksi.

MAL-projektiryhmä koostuu Helsingin seudun kuntien maankäytön, asumisen ja liikenteen viranhaltijoista. Lisäksi projektiryhmässä on edustus Uudenmaan liitosta, ympäristöministeriöstä, Traficomista, Väylävirastosta ja Uudenmaan ELY-keskuksesta.

4.1.4 Vaikutusten arvioinnin ja seurannan ryhmä

Ryhmä on vastannut MAL 2023 -suunnitelmaversioiden vaikutusten asiantuntija-arvioinnin tuottamisesta sekä tukenut vaikutusten arvioinnin suunnittelua ja valmistelua. Ryhmässä on käsitelty MAL-suunnitelman seurantaa ja työstetty seurannan ja arvioinnin kytkemistä entistä paremmin yhteen. Ryhmä koostuu seudun asiantuntijoista ja on kokoontunut tarpeen mukaan noin joka toinen kuukausi kevät- ja syyskaudella suunnitelman valmistelun ajan (2021–2023). Tämän lisäksi kommentointia on tehty Teamsissä, sähköpostilla ja arvioinnin ja seurannan tekijöiden pienryhmätapaamisissa.

4.1.5 Kokoukset SOVA-yhteysviranomaisen Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa

SOVA-yhteisviranomainen on Uudenmaan ELY-keskuksen Y-vastuualueen viranomainen. Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa on järjestetty kokouksia suunnitelman laadinnan aikana 2021–2022, joilla varmistetaan arvioinnin lainmukaisuus ja vaikutusten arvioinnin laatu. SOVA-yhteysviranomaisen kanssa tullaan järjestämään viranomaisneuvottelu lausuntoajan päätyttyä ennen suunnitelman viimeistelyä.

4.1.6 Erilliset asiantuntijakokoukset ja työpajat

Onnistuneen vaikutusten arvioinnin takaamiseksi ja arvioinnin laadun varmistamiseksi on pidetty erillisiä asiantuntijakokouksia ja työpajoja. Vaikutusten arvioinnin asiantuntijatyöpajat järjestettiin arviointikierrosten yhteydessä maaliskuussa 2022 ja syyskuussa 2022. Työpajoissa muodostettiin arvioinnin kokonaiskuvaa sekä suosituksia jatkosuunnitteluun arviointitiedon perusteella. MAL-suunnittelusta pidettiin kolme laajaa työpajaa: joulukuussa 2021, helmikuussa 2022 ja toukokuussa 2022.

4.1.7 MAL-luottamushenkilövuorovaikutus

MAL 2023 -suunnitelman luottamushenkilövuorovaikutukseen osallistuvat HSL:n hallitus, HSYK, KUUMA-johtokunta sekä Helsingin seudun kunnista erikseen nimetyt 70 MAL-luottamushenkilöä. Luottamushenkilöt ovat vaikuttaneet näkemyksillään MAL-suunnitelman tekoon muun muassa luottamushenkilötilaisuuksissa, joita on järjestetty kaikissa tärkeissä suunnittelun vaiheissa.

- Tammikuussa 2021 luottamushenkilöille järjestettiin ensimmäinen MAL 2023 -webinaari, jossa käsiteltiin tulevaa suunnittelukierrosta.
- Syksyllä 2021 järjestettiin kaksi luottamushenkilötilaisuutta, infowebinaari sekä yhteinen vision ja tavoitteiden työstötilaisuus.

- Toukokuussa 2022 järjestettiin MAL-luottamushenkilöseminaari ja työpaja MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksesta ja vaikutusten arvioinnista.
- Lokakuussa 2022 järjestettiin MAL-luottamushenkilöseminaari ja työpaja toisesta suunnitelmaversiosta ja sen vaikutusten arvioinnista.
- Huhtikuussa 2023 järjestetään verkossa avoin esittelytilaisuus lausunnonantajille, johon kutsutaan myös MAL-luottamushenkilöt sekä kansalaiset.
- Tarpeen mukaan järjestetään myös muita info- ja keskustelutilaisuuksia.
- Maankäytön ja asumisen osalta MAL-suunnitelmasta päättävät Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK ja seudun kunnat. Liikennejärjestelmäosion hyväksyy HSL:n hallitus jäsenkuntiensa osalta ja muiden kuntien osalta KUUMA-johtokunta ja asianomaiset kunnat.

4.1.8 Valtio

Valtion viranhaltijat ympäristöministeriöstä, liikenne- ja viestintävirasto Traficomista, Väylävirastosta ja Uudenmaan ELY-keskuksesta osallistuvat MAL-projektiryhmän työskentelyyn. HLJ-toimikunnan työskentelyssä on edellisten lisäksi edustettuna myös liikenne- ja viestintäministeriö.

MAL 2023 -suunnitelma toimii lähtökohtana valtion, kuntien ja HSL:n väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

MAL-sopimuksen toteutumista seuraa MAL-sopimussihteeristö. Aineiston kokoamisesta ja koordinoinnista vastaa HSY.

4.1.9 Asukkaat ja elinkeinoelämä

Asukkaiden näkemyksiä MAL-suunnittelun tueksi kerättiin MAL-barometrilla, jonka tulokset julkaistiin toukokuussa 2021. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-barometri toteutettiin posti- ja nettikyselyn yhdistelmänä 11.1.–16.3.2021 (otos 11 500, vastaajia 3 690, vastausaste 32 %). Barometrissa selvitettiin asukkaiden näkemyksiä ja mielipiteitä asumisesta ja liikenteestä sekä niiden kehittämisestä. Myös koronaepidemian vaikutuksista asumistoiveisiin, liikkumiseen ja etätyöhön kysyttiin.

Huhtikuussa 2022 järjestettiin asukastyöpaja, jonka pienryhmissä keskusteltiin asumisen ja liikenteen kysymyksistä. Työpajaan osallistui seitsemäntoista 13–65-vuotiasta Helsingin seudun asukasta, monipuolisesti seudun eri kunnista.

MAL 2023 -suunnittelua on voinut seurata MAL-verkkosivuilla osoitteessa https://www.hsl.fi/hsl/mal. MAL-sivuilla julkaistaan uutisia ja blogikirjoituksia suunnittelun etenemisestä ja suunnittelusta voi lähettää palautetta. Verkkosivuilta voi tilata myös suunnittelun ajankohtaisista asioista kertovan MAL-uutiskirjeen.

Helsingin seudun Kauppakamarin MAL 2023 -suunnittelun seurantaryhmä on seurannut MAL-suunnitelman valmistelua, ja MAL-valmistelijat ovat pitäneet seurantaryhmän ajan tasalla tärkeistä suunnittelukysymyksistä. Helsingin seudun elinkeinoelämän edustajien näkemyksiä on kerätty myös mm. kyselyjen avulla MAL-osaselvityksiin.

MAL-suunnitelmaluonnoksesta voi jättää lausuntoja lausuntokierroksen aikana 3.4.–25.5.2023. Tuolloin järjestetään myös tilaisuus lausunnonantajille. Vaikutusten arviointiselostus käsitellään yhdessä MAL-suunnitelman luonnoksen kanssa ja myös siitä voi jättää lausuntoja.

5 Ympäristön tila ja ympäristötavoitteet

5.1 Helsingin seudun ympäristön tila

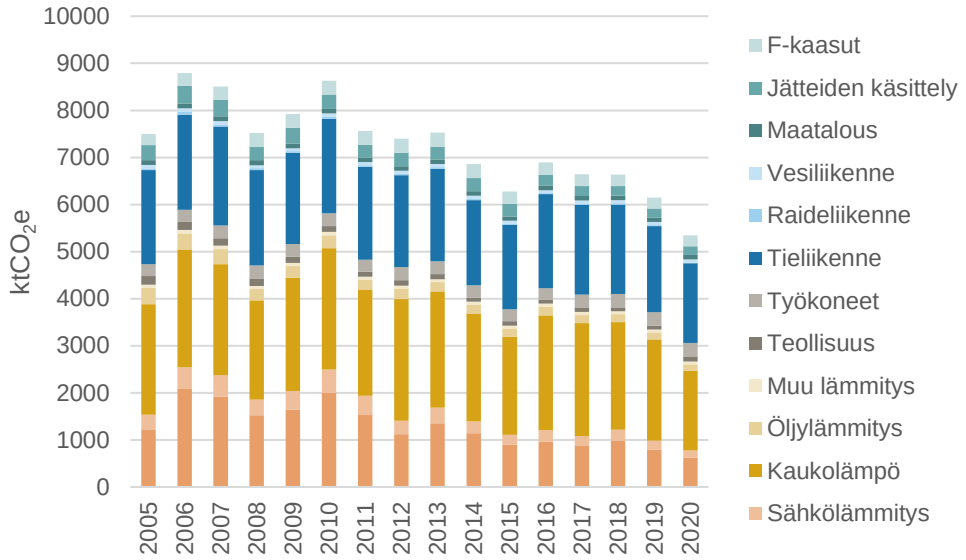
Helsingin seudun väestönkasvu ja yhdyskuntarakenteen tiivistyminen ja laajeneminen lisäävät paineita ympäristölle. Uusi maankäyttö ja liikennehankkeet ovat kasvavalla seudulla tulevaisuudessakin merkittävä ympäristön tilaa muokkaava tekijä. Helsingin seudulla on kokonsa vuoksi keskeinen rooli myös kansallisten päästötavoitteiden saavuttamisessa. Ympäristön tilaan ja suojeluun vaikuttavia ratkaisuja tehdään kaikilla suunnittelutasoilla, joista MAL-suunnitelma keskittyy etenkin seudullisen tason vaikutuksiin. Ympäristön tilaa on arvioitu toisen suunnitelmaversion (VE2) pohjalta. Ympäristön tilaan merkittävästi vaikuttavat tekijät (maankäytön sijoittuminen ja liikennehankkeet) eivät ole muuttuneet toisen suunnitteluversion jälkeen.

5.1.1 Helsingin seudun kasvihuonekaasupäästöjen kehitys

Helsingin seudun kokonaispäästöt olivat vuonna 2020 noin 5400 kt CO2e ja asukaskohtaiset päästöt noin 3,4 kt CO2e/ asukas. Seudun kasvihuonekaasupäästöjen kehitys vuosina 2005–2020 on esitetty kuvassa 13. Kokonaispäästöt ovat laskeneet noin 28 prosenttia vuoteen 2005 verrattuna. Merkittävimpiä päästölähteitä ovat kaukolämpö (32 %), tieliikenne (32 %) sekä kulutussähkö (12 %).

Seudun kaukolämmön päästöistä suurin osa muodostuu pääkaupunkiseudulla, jossa kaukolämpö kattaa suurimman osan lämmitystarpeesta ja tuotanto perustuu pitkälti fossiilisiin polttoaineisiin. Kaukolämmön päästöjen vähenemä riippuu pitkälti energiasektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamisesta, johon MAL-suunnittelulla ei ole vaikutusta. Helsingin seudun suurimmilla kaukolämpöyrityksillä on tavoitteena tuottaa hiilineutraalia kaukolämpöä vuoteen 2030 mennessä.

Myös tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä merkittävä osa syntyy pääkaupunkiseudulla. Asukaskohtaiset päästöt ovat pienimmillään Helsingissä ja muulla pääkaupunkiseudulla ja suurimmat bussiliikenteen kehyskunnissa. Vuonna 2019 Helsingin seudun tieliikenteen CO2-päästöistä hieman alle kaksi kolmasosaa oli henkilöautojen, kolmasosa kuorma-autojen ja loput pakettiautojen, linja-autojen ja muun liikenteen päästöjä. Seudun tieliikenteen päästöt ovat pääosin vähentyneet vuodesta 2006 muun muassa autojen energiatehokkuuden paranemisen ja polttoaineiden bio-osuuden kasvun vaikutuksesta. Vähenemä on tapahtunut verrattain hitaasti, eivätkä liikenteen päästöt nykyisellään laske asetettujen tavoitteiden mukaisesti.



Kuva 13: Helsingin seudun kasvihuonekaasupäästöt 2005–2020 (SYKE, 2022)

5.1.2 Luonnon monimuotoisuus

Lajien ja luontotyyppien tuoreimpien uhanalaisuusarviointien mukaan luonnon monimuotoisuus on Suomessa heikkenevä. Uhanalaisten lajien määrällä mitattuna heikkeneminen on jopa nopeutunut. Uhanalaisten lajien ja luontotyyppien määrä on suurin Etelä-Suomessa, jossa lajimäärä ja maankäytön paineet ympäristölle ovat suurimmat. Keskeisin syy lajien uhanalaistumiseen on elinympäristöjen pirstaloituminen, heikentyminen ja häviäminen. Merkittävimpiä köyhtymisen syitä ovat maan- ja vesienkäytön muutokset, luonnonvarojen liikakäyttö, ilmastonmuutos, saasteet, ja haitallisten vieraslajien leviäminen.

Metsät ovat keskeisessä roolissa seudun luonnon monimuotoisuuden säilymisen sekä hiilineutraalisuustavoitteiden saavuttamisessa ja ilmastonmuutokseen sopeutumisessa. Suomen uhanalaisista lajeista valtaosa elää metsissä. Metsät ovat myös seudun merkittävimpiä hiilinieluja- ja varastoja. Helsingin seudun vuosittainen metsäkatoala on ollut 2010-luvulla noin 0,2 % eli kaksinkertainen koko maan keskiarvoon nähden. Seudun maankäytön muutosten seurauksena on aiheutunut vuosittain noin 425 hehtaaria metsäkatoa (2012–2018 keskiarvo), joista 257 ha on liittynyt asumiseen ja asuinrakentamiseen. MAL-alueella vuosina 2012–2018 tapahtuneesta metsäkadosta huomattava osuus on syntynyt pientaloalueiden rakentamisesta (23,6 %). Kerrostaloalueiden rakentamisen vaikutus metsäkatoon on ollut vähäisempää (5,1 %) (liite 1, liite 3.3). Seudun kehitys on päästötavoitteiden saavuttamisen sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta huolestuttava.

Monimuotoisuuden turvaaminen edellyttää riittävän laajaa, verkostoitunutta ja laadukasta elinympäristöä. Tärkeitä luonnonarvoja ja luontoalueita löytyy seudulla runsaasti myös suojelualueiden ulkopuolelta. Ekologisten yhteyksien säilyminen palvelee luonnon monimuotoisuutta sekä ilmastonmuutokseen sopeutumista mahdollistamalla lajiston siirtymisen uusille elinalueille. Toisaalta hyvin saavutettavat sekä laadukkaat viher- ja virkistysalueet ovat tärkeitä myös ihmisten terveyden ja hyvinvoinnin kannalta.

Helsingin seudun kasvu tulee todennäköisesti vähentämään rakentamattomien viheralueiden määrää. MAL-suunnitelmalla voidaan edistää tiivistä yhdyskuntarakennetta, olemassa olevan rakenteen käyttöä ja täydennysrakentamista, jotka säästävät luontoa rakentamiselta. Luonnon

monimuotoisuutta turvaavia ratkaisuja tehdään myös muilla suunnittelutasoilla, joihin liittyen on laadittu suosituksia vaikutusten arvioinnin pohjalta (taulukko 10).

5.1.3 Vesistöt

Helsingin seudun rannikkovesien tila vaihtelee tyydyttävästä välttävään. Sisäsaaristo on edelleen voimakkaasti rehevöitynyt. Pääosin kotimaisista päästölähteistä, kuten maataloudesta ja haja-asutuksesta syntyvä liiallinen ravinnekuormitus ja sen aiheuttama rehevöityminen ovat koko Uudenmaan rannikolla merkittävin vesien tilaa heikentävä tekijä.

Helsingin seudun järvien ja jokien ekologinen tila on pääosin hyvä tai tyydyttävä. Poikkeuksena ovat Nuuksion kansallispuiston vesistöt, jotka ovat osin erinomaisessa kunnossa. Seudulta löytyy myös runsaasti välttävässä ja huonossa ekologisessa tilassa olevia vesistöjä. Vesistöjä kuormittavat seudulla tapahtuva rakentaminen, maatalous ja jätevesien puutteellinen hoito. Jokivesissä havaitaan usein korkeita ravinne- ja bakteeripitoisuuksia valuma-alueilta tulevan kuormituksen vuoksi.

Helsingin seudun kaikkien pohjavesialueiden määrällinen tila on hyvä. Seudun pohjavedet kuuluvat pääosin hyvään kemialliseen luokkaan. Pohjavesialueista noin 23 % on riskipohjavesialuetta, joista noin puolen kemiallinen tila on huono, eli niillä on todettu ympäristölaatunormien ylityksiä.

Helsingin seudun pohjavesialueilla sijaitsee kaupunkeja ja asutuskeskuksia, joissa pohjavettä vaarantavia riskitoimintoja esiintyy. Pohjavesien huonon kemiallisen tilan taustalla ovat pääosin pohjavesimuodostumaan päätyneet torjunta-aineet, liuottimet, sekä muun muassa liikenteen suolauksesta syntyvät korkeat kloridipitoisuudet. Pohjavesien suojelutoimenpiteistä huolimatta vesien tilanne on useimmilla pohjavesialueilla pysynyt samana.

5.1.4 Ilmanlaatu

Helsingin seutu on ilmanlaadultaan puhdas Euroopan muihin suurkaupunkeihin verrattuna. Pitkällä aikavälillä päästöt ovat laskeneet huomattavasti. Ilmanlaatu on seudulla yleensä melko hyvä mutta ilmansaasteet voivat kuitenkin ajoittain kohota haitallisen korkeiksi.

Ilmansaasteet ovatkin seudulla merkittävin ympäristöterveysriski. Ilmansaasteiden on osoitettu aiheuttavan terveyshaittoja myös matalilla pitoisuuksilla. Vaikka ilmansaasteet ovat seudulla kansallisten raja-arvojen alapuolella, ylittyvät monet Maailman terveysjärjestö WHO:n terveysperusteiset ohjearvot edelleen. Helsingin seudulla haasteellisemmat ilmansaasteet ovat typpidioksidi, hengitettävät hiukkaset, pienhiukkaset ja otsoni.

Helsingin seudulla ilmanlaatua heikentävät eniten liikenteen pakokaasut, katupöly sekä puunpolton päästöt. Tieliikenteen merkittävimpiä suoria pakokaasupäästöjä ovat typpidioksidi, hiukkaset, hiilimonoksidi ja haihtuvat orgaaniset yhdisteet. Vaikka typpidioksidipäästöt ovat laskeneet seudulla merkittävästi, ylittyvät WHO:n ohjearvot vilkasliikenteisillä mittausasemilla edelleen. Lisäksi tieliikenteen nostattama katupöly vastaa suurta osaa kaupunki-ilman hengitettävistä hiukkasista. Pitoisuudet kohoavat ajoittain haitallisen korkeiksi erityisesti vilkasliikenteisillä kaduilla ja teillä. Puunpolton päästöt saattavat heikentää ilmanlaatua merkittävästi pientaloalueilla, joissa puun poltto on yleistä.

Energiantuotanto on seudulla merkittävä ilmansaasteiden lähde, vaikka päästöt purkautuvat korkealta ja laajalle eivätkä siten aiheuta korkeita pitoisuuksia hengityskorkeudella. Teollisuuden päästöt aiheuttavat toisinaan paikallisia ongelmia, kuten haju- ja pölyhaittoja. Laivaliikenne ja lentoliikenne

voivat aiheuttaa hetkittäin korkeita pitoisuuksia satamien ja lentoaseman lähialueilla. Seudun rakennustyömaat aiheuttavat erityisesti pölyhaittoja.

Seudun pienhiukkasten ja otsonin pitoisuuksiin vaikuttavat eniten Suomen rajojen ulkopuolelta kulkeutuvat ilmansaasteet. Näiden ilmansaasteiden alittamiseen tarvitaan myös Euroopan laajuisia toimia. Liikenteen päästöihin, katupölyyn ja puupolton ongelmiin on puolestaan mahdollista vaikuttaa paikallisesti. Pakokaasupäästöt ovat laskeneet 2000-luvulla liikenteen kasvusta huolimatta ajoneuvoteknologian kehittyessä. Autokannan uusiutumisen ja sähköistymisen myötä liikenteen lähipäästöjen voidaan odottaa vähenevän myös tulevaisuudessa. Sähköistymisellä ei kuitenkaan voida vaikuttaa katupölyn määrään. Katupölyn hengitettävät hiukkaset sekä puunpolton päästöt tulevat todennäköisesti tuottamaan haasteita vielä tulevaisuudessakin.

5.1.5 Melu ja liikenneturvallisuus

Pitkäaikainen melulle altistuminen vaikuttaa terveyteen monin tavoin. Melu on häiritsevää ja voi aiheuttaa muun muassa elimistön stressireaktion, unihäiriöitä, lisätä sydän- ja verisuonisairauksien riskiä ja heikentää henkistä hyvinvointia.

Pääkaupunkiseudun uudet Euroopan unionin ympäristömeludirektiivin mukaiset liikennemeluselvitykset ovat valmistuneet syksyllä 2022. Tieliikenne on yleisin ympäristömelun lähde. Useampi kuin joka neljäs pääkaupunkiseudun asukas elää tieliikenteen melualueella. Myös Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenne on huomattava melun lähde Helsingin seudulla. Melun huomioiminen kaupunkisuunnittelussa korostuu maankäytön tiivistyessä etenkin liikenneväylien varrelle.

Liikenneonnettomuudet aiheuttavat inhimillistä kärsimystä ja taloudellisia menetyksiä. Suomen tieliikenteen turvallisuuskehitys on ollut yksi Euroopan heikoimmista. Turvallisuudessa riittää parannettavaa myös Helsingin seudulla, vaikka liikenneturvallisuustilanne onkin koko maata parempi. MAL 2023 -suunnitelman laatimisen yhteydessä toteutettiin Helsingin seudun liikenneturvallisuustarkastelu (2022), jossa selvitettiin seudun liikenneturvallisuustilannetta ja tarvittavia toimenpiteitä sen parantamiseksi.

Vuosina 2011–2020 Helsingin seudulla sattui Tilastokeskuksen aineistojen perusteella keskimäärin 4 102 omaisuusvahinko-onnettomuutta, 923 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta ja 26 kuolemaan johtanutta onnettomuutta vuodessa. Liikennekuolemien määrässä ei ole tapahtunut merkittävää muutosta 10 vuoden aikana. Liikenteessä loukkaantuneiden määrä on poliisin tilastoissa vähentynyt merkittävästi, mutta täydentävien aineistojen perusteella (mm. liikennevakuutustilastot) todellinen vähenemä on ollut maltillista.

Asukaslukuun suhteutettu henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vuonna 2020 oli Helsingin seudulla noin 25 % pienempi kuin koko Suomessa keskimäärin. Osasyynä tälle voidaan pitää muuta Suomea pienempää henkilöautoilun kulkumuoto-osuutta ja joukkoliikenteen käytön yleisyyttä. Henkilövahinko-onnettomuudet ovat Helsingin seudulla myös hieman vähemmän vakavia kuin koko Suomessa keskimäärin.

Helsingin seudulla korostuvat erityisesti jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuudet. Moottoriajoneuvoliikenteen onnettomuuksista peräänajo-onnettomuudet ovat selvästi koko maan keskiarvoa yleisempiä. Keskimääräistä harvinaisempia ovat mopo-onnettomuudet ja eläinonnettomuudet.

Noin puolet jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden henkilövahinko-onnettomuuksista sattuu 40 km/h nopeusrajoitusalueella. Jalankulkijaonnettomuuksista lähes kaksi kolmasosaa ja pyöräilyonnettomuuksista hieman yli puolet sattuu suojatiellä. Yleisiä moottoriajoneuvoliikenteen

onnettomuuspaikkoja ovat keskeiset sisääntuloväylät, joilla liikenne on vilkasta ja raskaan liikenteen määrät suuria. Onnettomuuspiikit ajoittuvat erityisesti iltapäiväruuhkan ajalle.

Eri ikäryhmistä onnettomuusriski on kohonnut erityisesti nuorilla 15–24-vuotiailla tielläliikkujilla. 15–17-vuotiailla mopo-onnettomuuksien osuus on merkittävä, jonka jälkeen henkilöauto-onnettomuudet nousevat selvästi yleisimmäksi onnettomuustyypiksi. Toisaalta 15–19-vuotiailla onnettomuusmäärät ovat laskeneet eri ikäryhmistä kaikkein selkeimmin kymmenen viime vuoden aikana.

5.2 MAL 2023 -suunnitelman kannalta merkittävät ympäristötavoitteet

MAL 2023 -suunnitelman valmistelua ja ympäristövaikutusten arviointia ohjaavat useat eri aluetason ympäristötavoitteet, joita on kuvattu taulukkoon 4. MAL 2023 -suunnitelma pyrkii huomioimaan ja ennakoimaan toimintaympäristön muutoksia ja sovittamaan tavoitteet kaupunkiseudun kontekstiin. Alla luetellut ympäristötavoitteet ovat olleet suunnitelmalle asetettujen päätavoitteiden ohella kriteereinä arvioitaessa suunnitelman onnistumista sen valmistelun eri vaiheissa.

5.2.1 Ilmasto

Suomi on hyväksynyt Pariisin ilmastosopimuksen, jonka tavoitteena on rajoittaa ilmaston lämpeneminen reilusti alle kahden asteen ja pyrkiä toimiin, joilla lämpeneminen pysyisi alle 1.5 celsiusasteessa esiteolliseen aikaan verrattuna. Sopimuksella pyritään kääntämään kasvihuonekaasupäästöt laskuun mahdollisimman pian sekä tavoitellaan ilmastoneutraaliutta vuosisadan puoleenväliin mennessä. Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin IPCC:n kuudennen arviointiraportin mukaan ihmisen toiminta on jo aiheuttanut ennennäkemättömän laajoja ja nopeita muutoksia ilmastossa. Pariisin sopimuksen 1,5 sekä 2 asteen lämpenemisen raja tullaan todennäköisesti ylittämään tällä vuosisadalla, mikäli päästöjä ei onnistuta merkittävästi leikkaamaan tulevina vuosikymmeninä.

Euroopan Unionin tavoitteena on 55 % päästövähennys vuoteen 2030 mennessä sekä ilmastoneutraalisuus vuoteen 2050 mennessä ((EU) 2021/1119). Ilmastositoumusten ja kestävän kehityksen tavoitteiden toteutumista edistetään Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa. Euroopan komissio antoi kesällä 2021 sarjan ‘Fit for 55’ lakiehdotuksia, joilla vuoden 2030 päästötavoitteet voitaisiin saavuttaa. Valmiuspaketti päivittää EU:n ilmaston, energian ja liikenteen lainsäädäntöä.

Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelmassa (VN 2019:31) Suomi tavoittelee hiilineutraalisuutta vuoteen 2035 mennessä ja hiilinegatiivisuutta pian sen jälkeen. Tavoitteen saavuttamiseksi kansallista ilmastolakia on uudistettu ja lain ohjausvaikutusta vahvistettu. Päivitetty laki (423/2022) sisältää uuden tavoitteen vuodelle 2050, sekä hiilineutraaliuspolkua vastaavat päästövähennystavoitteet vuosille 2030 ja 2040 sekä tavoitteen nielujen vahvistamisesta. Ilmastolain suunnittelujärjestelmä laajennetaan uudistuksen myötä koskemaan myös maankäyttösektoria.

Ilmastolaki velvoittaa myös kunnat laatimaan ilmastosuunnitelman yksin tai yhdessä alueen muiden kuntien kanssa (EV 210/2022 vp). Ilmastosuunnitelman tulee sisältää muun muassa tavoitteen kasvihuonekaasujen päästöjen vähentämisestä kunnassa sekä toimet, joilla päästöjä vähennetään. Kunta voi asettaa myös sopeutumiseen ja nieluihin liittyviä tavoitteita ja toimia.

Valtioneuvosto teki toukokuussa 2021 periaatepäätöksen Fossiilittoman liikenteen tiekartasta, jossa linjataan keinot kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Suunnitelman tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa nollapäästöinen liikenne vuoteen 2045 mennessä. Tiekartan yhtenä tavoitteena on myös, ettei henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä enää 2020-luvulla kasva.

Uudenmaan maakunnan tavoitteena on hiilineutraalisuus vuoteen 2030 mennessä. Maakunnan ilmastotyön painopisteet on linjattu Hiilineutraali Uusimaa 2030 -tiekartassa. Näistä Ilmastoviisas maankäyttö ja rakentaminen sekä Älykäs ja päästötön liikkuminen kokoavat keskeiset MAL-työhön linkittyvät toimintalinjaukset maakunnan ilmastotyössä.

Myös useat Helsingin seudun kunnista ovat sitoutuneet hiilineutraalisuuteen vuoteen 2030 tai 2035 mennessä tai asettaneet muita ilmastotavoitteita.

Valtion, Uudenmaan ja Helsingin seudun kuntien hiilineutraalisuustavoitteet ovat toimineet lähtökohtana seudun MAL-työn päästövähennystavoitteiden ja tavoitetasojen (luku 3.3.) valmistelussa.

5.2.2 Yhdyskuntarakenne ja rakennettu ympäristö

Laajasta maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) uudistamishankkeesta toteutuu rakentamislaki, joka tulee voimaan 1.1.2025. Laki tuo ilmastonmuutoksen torjunnan osaksi rakentamisen lainsäädäntöä. Lain tarkoitus on myös sujuvoittaa rakentamista, vauhdittaa kiertotaloutta ja digitalisaatiota ja parantaa rakentamisen laatua. Maankäytön suunnittelujärjestelmä jää toistaiseksi nykyiselleen. Lisätietoa maankäyttö- ja rakennuslain kokonaisuudistuksesta löytyy valtioneuvoston hankeikkunasta.

Uudet valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan vuonna 2018. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Alueidenkäyttötavoitteet ovat tärkeä lähtökohta myös MAL 2023 -suunnitelman valmistelulle. Tavoitteissa korostetaan kaupunkiseutujen roolia ilmastomuutoksen hillinnässä ja sopeutumisessa, elinympäristön turvallisuuden ja terveellisyyden edistämisessä, sekä luonto- ja kulttuuriympäristöjen kestävässä käytössä.

Uusimaa 2050 -kaavan kokonaisuus on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023. Kaava sisältää kolme oikeusvaikutteista vaihemaakuntakaavaa, joista yksi on Helsingin seudulle. Uusimaa-kaavaa on laadittu Helsingin seudun MAL-suunnitelman kanssa rinnakkain ja vuorovaikutuksessa, mistä johtuen Uusimaa-kaavan ja MAL-suunnitelman ratkaisut ovat samansuuntaisia. Uusimaa 2050 -kaavan päätavoitteet ovat:

- kasvun kestävä ohjaaminen ja alueiden välinen tasapaino
- ilmastonmuutokseen vastaaminen sekä luonnonvarojen ja luonnon kestävä käyttö
- hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisääminen
- kestävä kilpailukyky.

MAL-suunnittelu ei kuulu lakisääteiseen alueidenkäytön suunnittelujärjestelmään. Hyväksytty MAL-suunnitelma on poliittinen tahdonilmaus siinä esitettyjen asioiden toteuttamiseksi. Kuntakaavoituksessa ja maakuntakaavoituksessa huolehditaan monista kysymyksistä, joita MAL-suunnittelussa ei ole otettu huomioon tai jotka on käsitelty yleispiirteisesti. Tällaisia asioita ovat mm. yritystoiminta, palvelut, viheryhteydet, luontoarvot, kulttuuriympäristöjen säilyttäminen ja ympäristöterveyskysymykset.

5.2.3 Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys

Ilmansuojelulla pyritään takaamaan puhdas ja terveellinen ympäristö. Kansallinen ilmansuojelulainsäädäntö sisältää ilmanlaadulle asetetut raja- ja ohjearvot, sekä päästöjä rajoittavat säädökset.

Suomen ilmansuojelulainsäädäntö pohjautuu pitkälti Euroopan Unionin lainsäädäntöön. EU:n ilmanlaadun raja-arvot on pantu täytäntöön Valtioneuvoston asetuksella ilmanlaadusta (79/2017). Terveydellisten haittojen ehkäisemiseksi on annettu Valtioneuvoston päätös ilmanlaadun ohjearvoista (480/1996). Euroopan komissio antoi lokakuussa 2022 ehdotuksen ilmanlaatudirektiivistä. Direktiiviehdotuksessa tiukennetaan ilmanlaatuvaatimuksia ja – tavoitteita, jotta ne olisivat lähempänä Maailman terveysjärjestö WHO:n syksyllä 2021 päivittämiä ohjearvopitoisuuksia.

EU:n pitkän aikavälin tavoitteena on vähentää tieliikennekuolemien määrä nollaan vuoteen 2050 mennessä. Välitavoitteena on tieliikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentäminen puolella vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Myös Suomen kansalliseen liikenneturvallisuusstrategiaan on kirjattu vastaavat tavoitteet kaikille liikennemuodoille.

Meluntorjunnan keskeiset tavoitteet ja välineet on esitetty ympäristönsuojelulaissa (527/2014) ja -asetuksessa (713/2014). Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (993/1992) on annettu meluhaittojen ehkäisemiseksi ja ympäristön viihtyisyyden turvaamiseksi maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyissä.

5.2.4 Kasvillisuus, eliöt ja luonnon monimuotoisuus

Suomea sitovat useat kansainväliset biodiversiteettisopimukset, joista keskeisimpänä YK:n biodiversiteettisopimus (CBD) sekä Euroopan Unionin tekemät linjaukset. EU:n biodiversiteettistrategian tavoitteena on, että Euroopan biologinen monimuotoisuus alkaa elpyä vuoteen 2030 mennessä. Euroopan unioni on viime vuosina pyrkinyt yhtenäistämään jäsenmaiden toimia biodiversiteetin vähenemisen pysäyttämiseksi. EU:n biodiversiteettistrategiaa tullaan toteuttamaan useiden vireillä olevien lakiuudistusten myötä ja niiden vaikutuksiin on hyvä varautua etukäteen. Käsittelyssä olevat lakiehdotukset sisältävät toimenpiteitä, jotka velvoittaisivat jäsenmaat tavoittelemaan luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemipalveluiden kokonaisheikentymättömyyttä sekä palauttamaan heikentyneitä ympäristöjä luonnontilaisemmiksi. Uutta kansallista luonnon monimuotoisuusstrategiaa ja toimintaohjelmaa vuoteen 2035 valmistellaan parhaillaan.

Euroopan komissio on hyväksynyt ehdotuksen luonnon ennallistamislaista kesäkuussa 2022 ja jäsenmailla on lain voimaantulon jälkeen 2 vuotta aikaa tehdä oma suunnitelma tavoitteiden pääsemiseksi. Lakimuutoksilla voi olla suuri vaikutus siihen, miten maankäyttöä tulee jatkossa suunnitella; onko esimerkiksi metsien muuttaminen muuhun maankäyttöön sallittua tai aiheutuuko maankäytön muutoksesta kompensointivelvollisuus.

LULUCF-asetus määrittelee laskentasäännöt sille, miten maankäytön, maankäytön muutoksen ja metsänhoidon nielut ja päästöt huomioidaan EU:n ilmastotavoitteissa 2021–2030. Metsäkadosta, eli metsän siirtymistä toiseen maankäyttöön, sekä metsityksestä aiheutuvat päästöt ja nielut lasketaan kaudella täysimääräisenä. Suomen LULUCF-sektori oli vuonna 2021 ensimmäistä kertaa päästölähde, vaikka tavoitteena on ollut saada maankäyttösektorin hiilinieluista merkittävää tukea hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseksi. Metsäkadon hillitsemisellä voidaan tukea tavoitteen saavuttamista.

Maankäyttösektorin ilmastosuunnitelmassa (MISU) on ehdotettu maankäytön muutosmaksua kaikelle maankäytölle ja raivauksen luvanvaraisuutta. Suunnitelman tavoitteena on valmistella maankäytön muutosmaksun käyttöönottoa, arvioida maankäytön muutosta hidastavien toimien vaikuttavuus (ml. EU:n metsäkatoasetus) sekä arvioinnin pohjalta päättää maankäytön muutosmaksun käyttöönotosta sekä tarvittavista ohjauskeinoista (esim. lupamenettely). Valtioneuvosto on hyväksynyt ja antanut eduskunnalle selonteon maankäyttösektorin ilmastosuunnitelmasta 8. heinäkuuta

2022. Maankäyttösektorin ilmastosuunnitelma edistää osaltaan Suomen tavoitetta saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2035 mennessä. Suunnitelmassa mainituilla toimenpiteillä odotetaan saatavan aikaan vähintään kolmen miljoonan hiilidioksidiekvivalenttitonnin suuruinen ilmastovaikutus vuoteen 2035 mennessä. Suunnitelma kattaa maatalousmaiden hiilidioksidipäästöihin, metsiin, maankäytön muutoksiin ja ilmastokosteikkoihin kohdistuvat toimenpiteet ja sisältää myös toteuttamissuunnitelman sekä suunnitelman siitä, miten toimenpiteitä ja niiden vaikutuksia seurataan.

5.2.5 Vesistöt

Euroopan unionin vesidirektiivi (2000/60/EY) ja meristrategiadirektiivi (2008/56/EY) on Suomessa toimeenpantu lailla vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä (1299/2004) ja siihen liittyvillä asetuksilla. Helsingin seudun kunnat ovat osa Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoaluetta, jolle on tehty direktiivin mukainen vesienhoitosuunnitelma. Uusin suunnitelma ja toimenpideohjelma on laadittu vuosille 2022–2027. Vesienhoidon tavoitteena on estää pinta- ja pohjavesien tilan heikkeneminen sekä pyrkiä kaikkien vesien vähintään hyvään tilaan. MAL-suunnittelun tasolla huolehditaan toimintojen sijoittumisesta vesiensuojelun kannalta suotuisasti sekä annetaan suosituksia tarkemman tason suunnitteluun.

Merenhoidon tavoitteena on meriympäristön hyvä tila rantaviivasta talousvyöhykkeen ulkorajalle saakka. Suomen merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelmassa 2022–2027 on tunnistettu meren tilaa parantavia toimia. Ohjelmassa nostetaan esiin mm. kestävien kulkumuotojen edistämisen ja hulevesien hallinnan merkitys vesistöjen mikroroskakuormituksen vähentämisessä. Tieliikenteen typpipäästöjen vähentämiseksi olemassa oleva normisääntely ja liikenteen ympäristöstrategian linjausten täysipainoinen toteuttaminen katsotaan ohjelmassa riittäväksi.

Taulukko 4: MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointia ohjaavat ympäristötavoitteet

Ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen

Ilmanlaatu:

- Valtioneuvoston asetus ilmanlaadusta (79/2017)
- Valtioneuvoston päätös ilmanlaadun ohjearvoista (480/1996)
- Maailman terveysjärjestö WHO:n kansainväliset ilmanlaadun ohjearvopitoisuudet (2021)

Melu:

- Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (993/1992)

Turvallisuus:

- EU:n tieliikenteen poliittiset suuntaviivat ja tieliikennekuolemien nollavisio
- Vallettan julistus tieliikenneturvallisuuden parantamisesta (29.3.2017)
- Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026

Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys:

- Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (14.12.2017)
- EU:n toimintasuunnitelma ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”

Maaperään ja vesiin

Suomessa vesiensuojelua ohjaavat kansalliset ohjelmat ja strategiat sekä lainsäädäntö, mm.:

- Laki vesien- ja merenhoidon järjestämisestä (1299/2004)
- Ympäristönsuojelulaki (2014/527)
- Vesilaki (587/2011)
- Suomen merenhoitosuunnitelma ja Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitosuunnitelma 2022–2027

Ilmastoon

- EU:n ilmastolaki ((EU) 2021/1119) sekä ilmastopoliittiset suuntaviivat ja tavoitteet
- Kansallinen ilmastolaki (423/2022)
- Fossiilittoman liikenteen tiekartta: Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä (2021)
- Uudenmaan ja Helsingin seudun kuntien hiilineutraalisuustavoitteet
- Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (14.12.2017)

Kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen

- Biologista monimuotoisuutta koskeva yleissopimus (SopS 78/1994)
- EU:n biodiversiteettistrategia vuoteen 2030
- Kansallinen biodiversiteettistrategia ja toimintaohjelma
- Luonnonsuojelulaki (1996/1096)

Yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön, sekä luonnonvarojen hyödyntämiseen

- Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista ja niihin liittyvät päätökset:
    - YK Kestävän kehityksen tavoitteet - Agenda 2030
    - YK Habitat III – Uusi kaupunkikehitysohjelma
    - Maailman kulttuuri- ja luonnonperinnön suojelemista koskeva yleissopimus (SopS19/1987)
    - Euroopan rakennustaiteellisen perinnön suojelua koskeva yleissopimus (SopS 10/1992)
    - Eurooppalainen yleissopimus arkeologisen perinnön suojelusta (SopS 26/1995)
    - Eurooppalainen maisemayleissopimus (SopS 14/2006)
- Valtioneuvoston periaatepäätös valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista ja maisemanhoidosta (5.1.1995)
- Valtakunnallisesti (RKY 2009) arvokkaat kulttuuriympäristöt RKY

6 Suunnitelmaluonnoksen vaikutukset

MAL 2023- suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arvioinnin tuloksia kuvataan alla päämittareittain sekä suhteessa suunnitelman päätavoitteisiin. Arviointi antaa kokonaiskuvan MAL 2023 -luonnoksen vaikutuksista suhteessa vertailuvaihtoehtoon sekä seudun nykytilaan. Vaikutusten arvioinnin tuloksia on kuvattu yksityiskohtaisemmin liitteissä (1, 2, 3). Liitteet ovat keskeinen osa vaikutusten arvioinnin kokonaisuutta ja niille on koottu tarkempaa tietoa muun muassa vaikutusten kohdentumisesta, arviointimenetelmästä ja jatkosuosituksista. SOVA-lain edellyttämien teemojen arvioinnista löytyy raportin tekstiä tarkempaa tietoa erityisesti liitteestä 1. Liitteiden sisältämät arvioinnit on tehty toisesta suunnitelmaluonnoksesta (VE2). Suunnitelmaan tämän jälkeen tehtyjen muutosten keskeiset vaikutukset on kuvattu tässä vaikutusten arviointiselostuksessa. Liitteessä 2 (toimenpiteiden asiantuntija-arvioinnit) esitetään myös tärkeimmät toimenpiteiden muutokset toisen suunnitelmaluonnoksen jälkeen.

6.1 Päämittareiden tavoitetasojen saavuttaminen

MAL-suunnitelman arviointikokonaisuudet tavoitetasoineen on esitetty kuvassa 14 yhdessä suunnitelman vaikutusten kanssa. Hyvinvoiva- ja Menestyvä -arviointikokonaisuuksien osalta kehitys on oikeansuuntaista. Hiilineutraalin Helsingin seudun tavoitetasojen saavuttamiseksi tarvitaan vaikuttavampia toimenpiteitä. Arviointikokonaisuuksien tavoitteiden saavuttamista on käsitelty tarkemmin luvuissa 6.2.1. (Hiilineutraali), 6.2.2. (Hyvinvoiva), ja 6.2.3. (Menestyvä) ja näihin liittyviä kokonaisvaikutuksia ja ristiriitaisia vaikutuksia luvussa 6.3.

Hiilineutraali-arviointikokonaisuudesta liikenteen päästövähennysten saavuttaminen on haastavaa. Liikenteen päästövähennys on merkittävä, mutta tavoitteeseen nähden täysin riittämätön. Päästöjen vähenemä on enimmäkseen MAL-suunnitelmasta riippumatonta. Asumisen kokonaisenergiankulutusta koskeva tavoite saavutetaan todennäköisesti jo vertailupohjassa, mutta MAL-suunnitelmalla voidaan kannustaa entistä merkittävämpään energiankulutuksen laskuun.

MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet ovat alueiden tasapainoisen kehityksen kannalta oikeansuuntaisia. Suunnitelman vaikutukset sijoittuvat mahdollistavan ja kannustavan välille. Vaikutusten toteutumiseen liittyy kuitenkin epävarmuuksia. Vaikka hyvinvoinnin voidaan seudulla olettaa lisääntyvän suunnitelman vaikutuksesta, monet toimet edellyttävät konkretisointia erityisesti kuntatason suunnittelussa mutta myös MAL-suunnitelman jatkotyöstössä.

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden päämittarin tavoitetaso saavutetaan. Suunnitelmaluonnoksen järjestelmätason hyöty-kustannussuhde saa arvon 1,18. Suurimmat hyödyt ovat seurausta joukkoliikenteen käyttäjille edullisemmista lipunhinnoista ja liikennejärjestelmän käyttäjien saamista matka-aikasäästöistä. Joukkoliikenteen käytön lisääntymisen myötä myös tieliikenteen ruuhkautuminen vähenee vertailupohjaan nähden, mikä mahdollistaa laaja-alaisten matka-aikasäästöjen toteutumisen.

Kuva 14: Arvioinnin tavoitetasot ja niiden saavuttaminen

6.2 MAL-suunnitelman päätavoitteiden saavuttaminen

6.2.1 **Hiilineutraali:** Helsingin seutu kasvaa vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin.

Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelmalle annetun hiilineutraaliustavoitteen kannalta oikeansuuntaista, mutta selkeästi riittämätöntä. Liikenteen CO2-päästöt laskevat noin puoleen vuoden 2005 tasosta ja vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta. Suunnitelman toimenpiteillä päästöt vähenevät vain noin 3 %-yksikköä suhteessa vertailupohjaan. Raskaan liikenteen päästöjen osuus on vuonna 2040 lähes puolet liikenteen päästöistä seudulla. Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttääkin muutoksia raskaan liikenteen kalustossa ja käyttövoimissa sekä logistiikan tehostamista. Joukkoliikenteen päästöt vähenevät suunnitelman myötä hyvin, mutta niiden vaikutus jää kokonaiskuvassa pieneksi.

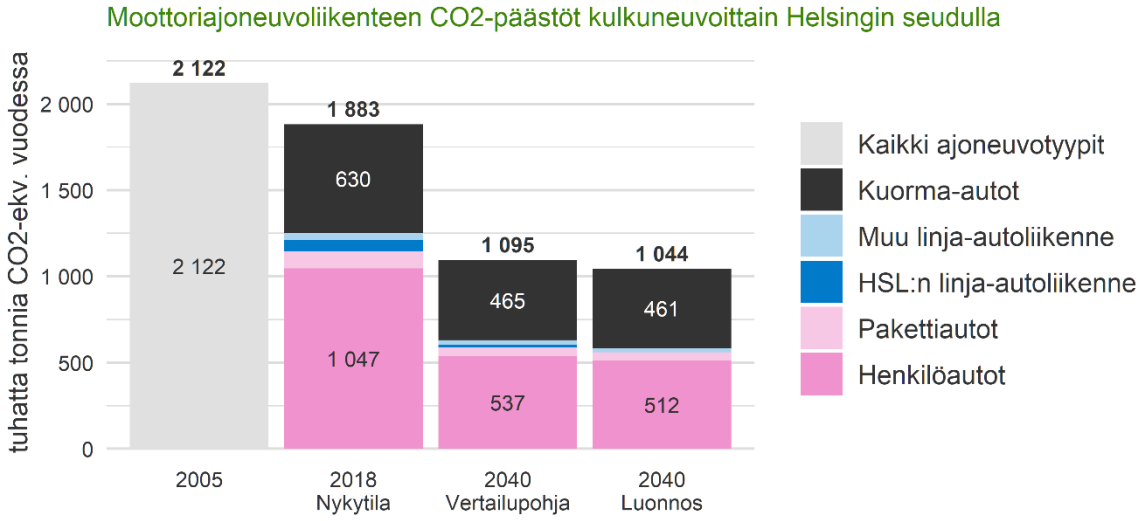
MAL-suunnitelman toimenpiteillä voidaan vaikuttaa vain rajallisesti henkilöautokannan uudistumiseen. Päästötavoitetta ei siten voida saavuttaa ilman henkilöautojen liikennesuoritteeseen vaikuttavia keinoja. Henkilöautolla ajettujen kilometrien määrä tulee vuoteen 2040 mennessä kasvamaan samassa suhteessa seudun väestönkasvun kanssa. Tämä on vastoin kansallisen tason tavoitetta siitä, ettei henkilöautosuorite enää kasva 2020-luvulla. Henkilöautosuoritteen kasvun taustalla on väestönkasvun lisäksi henkilöautoilun käyttökustannusten lasku vuoteen 2040 mennessä. Suoritteen kasvu lisää myös liikenteen energiantarvetta.

MAL-suunnitelmalle asetettu tavoite seudun asuinrakennusten kokonaisenergiankulutuksen laskusta voidaan saavuttaa, vaikka seutu kasvaa asuntotuotantotavoitteen mukaisesti. Vuosittainen ostoenergiantarve laskee noin 2 % vuoteen 2040 mennessä mikäli energiatehokkuustoimia ja lämmitystapamuutoksia toteutetaan nykytahdilla. MAL-suunnitelman toimenpiteet kannustavat ostoenergian tarpeen pienentämiseen.

Helsingin seudun kasvu lisää painetta luonnonvarojen käytölle sekä maankäytön muutoksille. Luonnoksessa seudun kasvua ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille, mikä tukee kestävän liikkumisen edellytyksiä sekä säästää luontoa rakentamiselta. Uudet asukkaat sijoittuvat enimmäkseen hyvin seudun keskuksiin sekä raideliikenteen ja muun joukkoliikenteen äärelle. Suunnitelma lisää kuitenkin paikoin ympäristöön kohdistuvaa painetta etenkin tiivistyvän kaupunkirakenteen sisällä.

Liikenteen CO2-päästöt

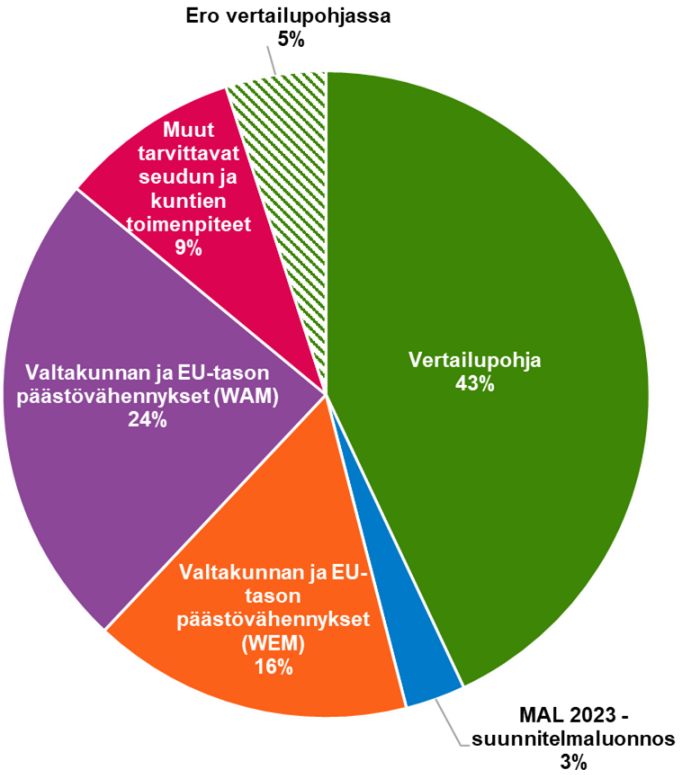
MAL 2023 -suunnitelman tavoitteena on, että liikenteen CO2-päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä ja henkilöautoliikenteen päästöt vähenevät sopusoinnussa kansallisten päästötavoitteiden kanssa. Suunnitelman toimenpiteillä ei saavuteta asetettua tavoitetasoa. Seudun liikenteen CO2 -päästöt ovat laskeneet vuodesta 2005 nykytilaan noin 11 %. Vuoteen 2040 mennessä päästöjen on arvioitu laskevan noin puoleen vuoden 2005 tasosta. Liikenteen CO2-päästöjen vähennys on merkittävä, mutta sillä ei saavuteta MAL-suunnitelman tavoitetta. Seudun CO2-päästöjen vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta ja heijastelee laajempaa, mm. ajoneuvokannan uudistumisesta seuraavaa liikenteen päästövähennyskehitystä. Suurin vaikutus seudun päästökehitykseen on kansallisilla ja EU-tason tason toimilla.



Kuva 15: Moottoriajoneuvoliikenteen CO2-päästöjen nykytila ja kehitys vuoteen 2040 kulkuneuvoittain

Liikenteen CO_2-päästöt ovat MAL-suunnitelman toimenpiteillä noin kolme prosenttiyksikköä vertailupohjaa pienemmät. Suuria päästövähennyksiä voidaan saavuttaa toimenpiteillä, joilla edistetään puhtaamman teknologian käyttöönottoa. MAL-suunnitelmassa ajoneuvokannan uusiutumisen tueksi selvitetään ympäristövyöhykkeen vaiheittaista käyttöönottoa sekä jakeluverkon kehittämisen toimenpiteitä. Ympäristövyöhykkeiden käyttöönotolla voidaan nopeuttaa ajoneuvokannan uudistumista ja siten merkittävästi vähentää liikenteen CO_2-päästöjä ja lähipäästöjä. Vyöhykkeiden toteuttamisen vaikutukset riippuvat niiden lopullisesta järjestämistavasta, laajuudesta sekä käyttöönoton ajankohdasta. Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon riittävän laajuuden ja tehon varmistaminen tukee ajoneuvokannan uudistumista ja siirtymää vaihtoehtoisiin käyttövoimiin. Toimenpiteiden vaikutukset eivät näy mittarituloksissa, sillä MAL-suunnitelmaluonnoksessa niitä sitoudutaan vasta selvittämään.

Syksyn 2022 aikana laadittiin vaikutusarvio fossiilittoman liikenteen tiekartassa määritetyille toimenpiteille Helsingin seudulla. Perusskenaarioon (WEM, with existing measures) ja politiikkaskenaarioon (WAM, with additional measures) kuului fossiilisten polttoaineiden korvaamisen, ajoneuvokannan uudistamisen sekä tieliikenteen tehostamisen toimenpiteitä. Arviointimenetelmässä huomioitiin muuttuva ajoneuvokanta, ajoneuvojen käyttövoimat sekä liikenteen kokonaissuorite kohdistettuna Helsingin seudulle. Kuvassa 16 esitetään skenaarioiden arvioidut vaikutukset päästöjen vähenemään. Vaikka kaikki politiikkatoimenpiteet toteutettaisiin, kuntien ja seutujen toimenpiteillä tulisi silti saavuttaa noin 9–14 % päästövähennykset vertailupohjasta riippuen. MAL-suunnitelman vertailupohjassa saavutetaan noin 48 % liikenteen CO_2-päästövähennykset vuoteen 2005 verrattuna ja päästöskenaariotyössä 43 %.



Kuva 16: Helsingin seudun tieliikenteen päästövähennysskenaariot

WEM (With existing measures, Perusskenaario) sisältää seuraavat toimenpiteet

- Biopolttoaineiden jakeluvelvoite 34 % vuonna 2030 ja HE-luonnoksen mukaiset muutokset velvoitteeseen 2023–2030
- Biokaasu ja sähköpolttoaineet jakeluvelvoitteeseen
- Konversiotuki henkilöautoille
- Hankintatuki sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille
- Hankintatuki sähkö- ja kaasukäyttöisille kuorma-autoille
- Ensirekisteröityjen henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvot
- Etätyö
- HCT-kuljetukset ja logistiikan digitalisaatio

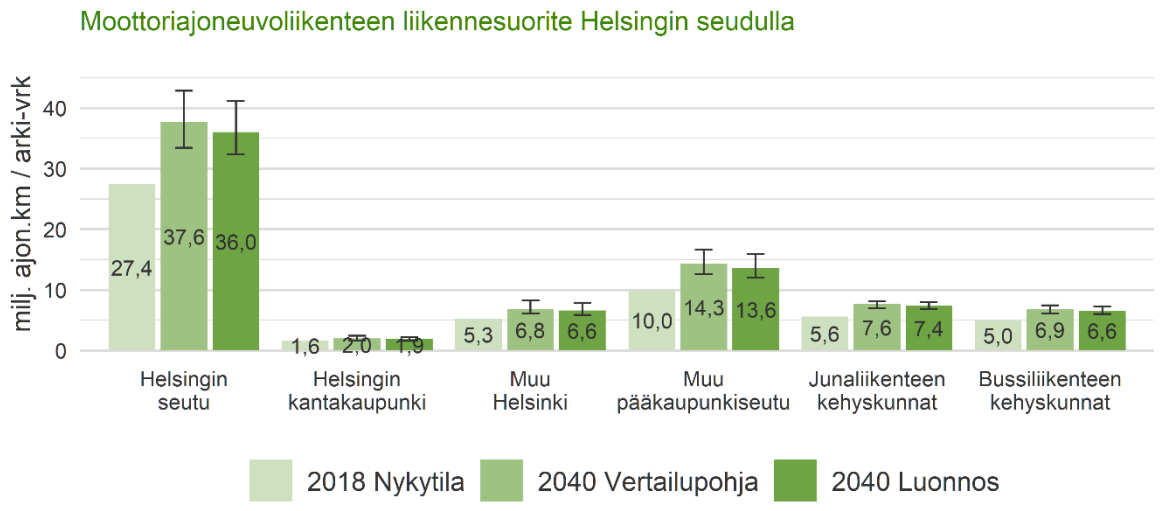
WAM (With additional measures, Politiikkaskenaario) sisältää seuraavat toimenpiteet

- Ensirekisteröityjen kuorma-autojen CO2-raja-arvot
- MaaS-palveluiden täysi potentiaali
- 100 % uusiutuvaa polttoainetta vuonna 2045
- Romutuspalkkiokampanja
- EU Liikenteen päästökauppa

Kehittyneillä liikenteen hallinnan palveluilla voidaan tehostaa liikenneverkon käyttöä (ajoneuvotunnit vähenevät) ja vähentää ruuhkautumista, millä on oma vaikutuksensa myös CO_2-päästöihin. Liikenteen hallinta 2.0 -esisuunnitelman toimenpiteet ovat mukana MAL-suunnitelmassa. Niiden vaikutukset eivät näy mittarituloksissa, mutta esisuunnitelman omien vaikutusarviointien mukaan CO_2-päästöt voivat vähentyä vuonna 2030 parhaimmillaan 10,9 tuhatta tonnia/vuosi (noin 1 % kokonaispäästöistä), mikäli palvelujen kattavuus on hyvä.

Liikennesuoritteeseen eli ajettujen kilometrien määrään vaikuttaminen on keskeinen keino vähentää liikenteen päästöjä sekä energiankulutusta liikenteen sähköistyessä. Tieliikenteen suorite kasvaa merkittävästi sekä vertailupohjassa että suunnitelmaluonnoksessa pääosin väestön kasvun seurauksena (kuva 17). Suoritteen kasvu on vastoin Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjattua kansallista tavoitetta, jonka mukaan henkilöautoliikenteen ajoneuvokilometrit eivät enää saisi kasvaa vuoteen 2019 verrattuna. Ajoneuvoliikenteen suoritteeseen pyritään vaikuttamaan pysäköinnin ohjaus- ja hinnoittelutoimin. Pysäköintipolitiikalla voidaan vaikuttaa huomattavastikin kulkumuotojakaumaan ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöön, mikäli sitä toteutetaan riittävän tavoitteellisesti. Toimenpiteelle ei suunnitelmassa ole määritelty seudullisia periaatteita, jolloin toteutustapa ja vaikuttavuus jäävät kuntien käsiin.

Liikenteen päästöjä voidaan vähentää myös vaikuttamalla kulkumuotojakaumaan. Kestävien kulkumuotojen osuus nousee suunnitelman toimenpiteillä selvästi, mutta muutoksen vaikutukset päästöjen vähenemiseen jäävät vähäisiksi.



Kuva 17: Moottoriajoneuvoliikenteen liikennesuorite Helsingin seudulla

Liikenteen päästövähennyksiä saadaan aikaan myös bussiliikenteessä. HSL:n strategiseksi tavoitteeksi on asetettu päästötön liikenne vuoteen 2035 mennessä. Päästötöntä liikennettä tavoitellaan pääosin bussiliikenteen sähköistämisellä, jota edellytetään myös EU-tason sääntelyllä, sekä

nostamalla siirtymävaiheessa biodieselin käytön osuutta. Nopea sähköistyminen yhdessä vanhoissa dieselbusseissa yleistyvän biodieselin käytön kanssa mahdollistaisivat päästötavoitteen saavuttamisen jo vuosikymmenen loppuun mennessä. Sähköistymiseen liittyy kuitenkin epävarmuuksia, kuten akkumateriaalien saatavuus, bussien kysyntä ja hintataso sekä energian hinnan muutokset.

Ennusteiden mukaan kuorma-autokannasta vielä 90 % on bensiini- ja dieselkäyttöisiä vuonna 2040. Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttääkin ennustetta nopeampia muutoksia raskaan liikenteen käyttövoimissa sekä logistiikan toiminnan tehostamista. Suurimmat päästövähennykset saadaan aikaan vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden käyttöä lisäämällä, mistä ratkaisut tehdään valtakunnallisella sekä EU-tasolla.

MAL-suunnitelmaan on kirjattu tavaraliikenteen päästövähennyksiin tähtääväksi toimenpiteeksi, että Helsingin seudun toimijat painottavat ympäristövaikutuksia kuljetusten ja palvelujen hankinnoissa ja kilpailutuksissa. Lisäksi kunnat ja kaupungit laativat ja toteuttavat citylogistiikan toimenpideohjelmia. Vuonna 2020 laaditun selvityksen mukaan (Tavaraliikenteen päästövähennyskeinot Helsingin seudulla) näillä toimenpiteillä voitaisiin päästä karkeasti arvioiden yhteensä noin 50 000 tonnin päästövähenemään vuodessa (noin 5 % kokonaispäästöistä).

Liikenteen päästötavoitteen saavuttaminen on haastavaa, eikä suunnitelman toimenpiteillä päästä lähelle tavoitetta. Merkittävien päästövähennysten saavuttaminen Helsingin seudulla edellyttäisi hyvin laajan toimenpideyhdistelmän toteuttamista. Tiivis maankäyttö mahdollistaa paremman joukkoliikenteen ja tukee siirtymää kestäviin kulkutapoihin. Yhdyskuntarakenteen kehittäminen vie kuitenkin aikaa ja toivotut vaikutukset saattavat syntyä vasta vuosien päästä. Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi tarvitaan tehokkaita ja nopeita päästövähennystoimia.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden kannalta keskeisessä osassa on yksikköpäästöjen lasku. Sähkö- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuden kasvua tukevilla toimenpiteillä viedään seutua oikeaan suuntaan. Ajoneuvotekniikan kehitykseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuuksia biopolttoaine- ja akkumetalliresurssien sekä sähköntuotannon riittävyydestä. Päästöjen ja kulutuksen vähentämiseksi on otettava käyttöön tehokkaita toimenpiteitä myös autojen määrän ja liikennesuoritteen vähentämiseksi.

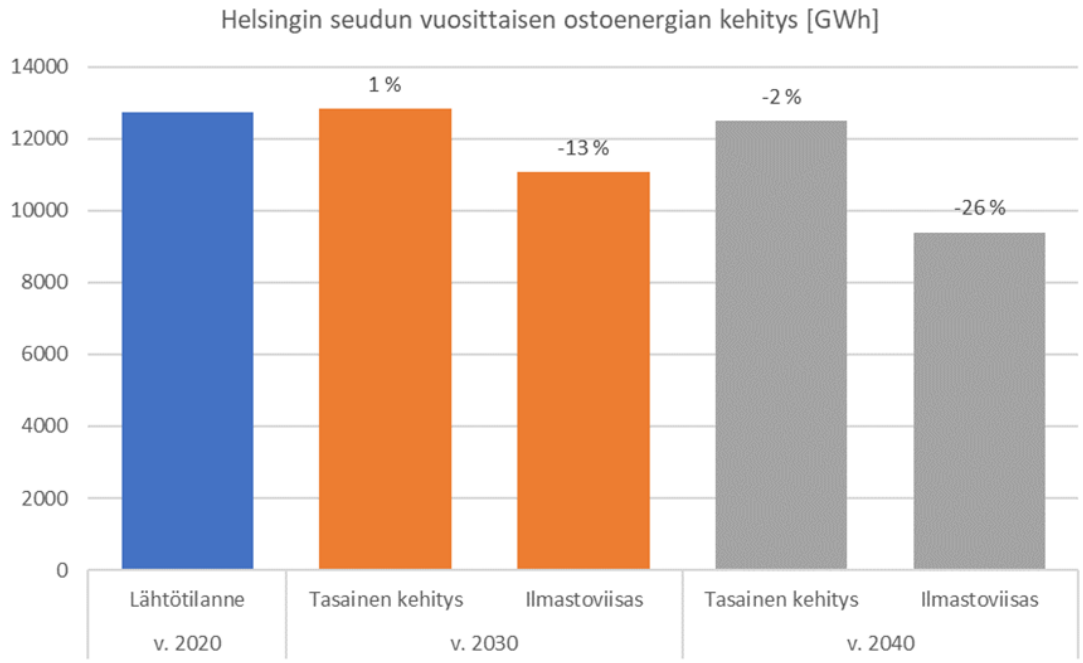
Seudulla olisi mahdollista harkita rajoituksia päästöjä aiheuttaville ajoneuvoille tai säädösten salliessa ottaa käyttöön seudullinen tieliikenteen hinnoittelu, jonka ensisijaisena tarkoituksena olisi vähentää fossiilisia polttoaineista käyttävien autojen liikennettä. Päästötavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan laajaa yhteistyötä kaikkien niiden tahojen kesken, joilla on mahdollisuus vaikuttaa päästöjen vähentämiseen.

Asumisen CO2-päästöt

MAL 2023 -suunnitelmassa tavoitetasona on asumisen kokonaisenergiankulutuksen väheneminen vuoteen 2040 kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti. Ostoenergian tarve seudulla oli vuonna 2020 noin 12 500 GWh (kuva 18). Jos energiatehokkuustoimia ja lämmitystapamuutoksia tehdään nykytahdilla, vuosittainen ostoenergiantarve laskee noin 2 % vuoteen 2040 mennessä. MAL-suunnitelmalle asetettu tavoite seudun asuinrakennusten kokonaisenergiankulutuksen laskusta voidaan siten saavuttaa, vaikka seudulla rakennetaan uudisasuntotuotantoa MAL-suunnitelman asuintotuotantotavoitteen mukaisesti. Toki on huomioitava, että osa seudun kunnista

tavoittelee nopeampaa ostoenergiankulutuksen laskua. Arvion mukaan seututasolla ostoenergiantarve ei silti juurikaan laske ennen vuotta 2040, jos energiantarvetta ei vähennetä nykytahtia nopeammin.

Ostoenergiankulutusta voidaan laskea seudulla nopeammin ja enemmän kuin nykytahtisilla toimilla. Arvion mukaan seudulla on mahdollista päästä jopa 26 % pienempään vuosittaiseen ostoenergiantarpeeseen vuonna 2040 kuin vuonna 2020. Vaikuttavia keinoja ostoenergian tarpeen vähentämiseksi ovat rakennusten energiatehokkuuden parantaminen ja energiatehokas uudisrakentaminen sekä rakennusten lämmitysmuotojen muutokset – etenkin suorasta sähkö- ja öljylämmityksestä lämpöpumppuihin.

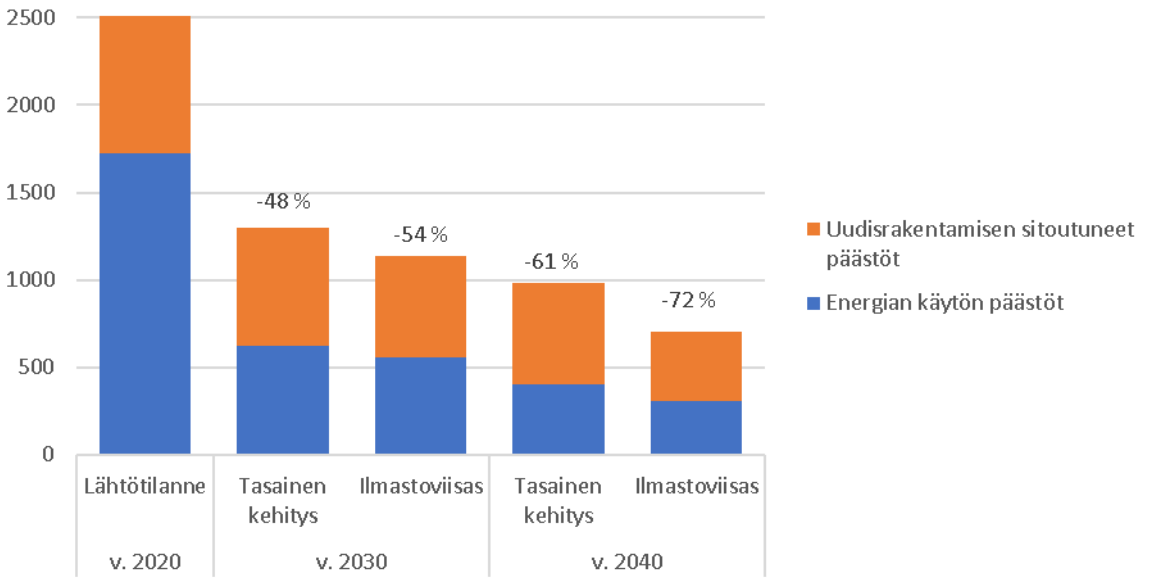


Kuva 18: Vuosittaisen ostoenergiatarpeen kehitys Helsingin seudulla 2020–2040

MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet kannustavat ostoenergian tarpeen pienentämiseen. Toimenpiteeksi on asetettu energiatehokkuustoimien vaikuttavuuden parantaminen niin, että ostoenergiantarve seudulla laskee nykytahtia nopeammin. Toimenpiteen toteutuminen edellyttää, että seudulla tehdään entistä enemmän ja vaikuttavampia energiaremontteja nykyiseen rakennuskantaan, toteutetaan lain edellyttämää energiatehokkaampaa uudisrakentamista ja toteutetaan lämmitystapamuutoksia. Näistä tehokkain keino ostoenergian tarpeen vähentämiseen on energiatehokkuustoimien määrän lisääminen ja vaikuttavuuden parantaminen.

Tavoitteen toteutumiseen liittyy epävarmuutta, sillä seudun kuntien mahdollisuudet vaikuttaa toimenpiteisiin ovat rajalliset. Kunnat voivat edistää energiaremonttien määrää ja vaikuttavuutta lisäämällä neuvontaa, mutta taloyhtiöt ja muut toimijat ovat vastuussa näiden remonttien käynnistämisestä ja toteuttamisesta. Siten on tärkeää, että kunnat huomioivat energiantarpeen pienentämisen kaavoituksessa, joka on kuntien käsissä. Energiaremonttien toteuttamisessa keskeisessä roolissa ovat myös valtion energia-avustukset, joiden määrä, saatavuus ja kohdentuminen voivat vaikuttaa toteutettavien energiaremonttien määrään ja vaikuttavuuteen.

Seudun asumisen ja rakentamisen päästöihin vaikuttavat energiankulutuksen lisäksi energian päästökertoimet sekä rakentamisesta aiheutuvat päästöt. Nykyisellään energian käytön päästöt ovat suurin päästölähde vastaten noin 70 % seudun vuosittaisista kokonaispäästöistä (kuva 19). Sähkön ja kaukolämmön päästöjen odotetaan putoavan tulevaisuudessa nopeasti energiantuottajien pyrkiessä vähähiiliseen tuotantoon. Kaukolämmön päästökertoimen ennustetaan laskevan noin 80 % vuoteen 2030 mennessä. Pääasiassa kaukolämmön ja sähkön päästöjen vähenemisen myötä seudun asumisen ja rakentamisen kokonaispäästöjen ennakoidaan vähenevän noin 60–70 % vuoteen 2040 mennessä.



Kuva 19: Vuosittaisten kokonaispäästöjen kehitys vuosina 2020, 2030 ja 2040 [kt CO2]

Tämä ei kuitenkaan tarkoita, ettei muita toimia tarvittaisi asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentämiseksi tai että energiantuotannon vähähiilistyminen olisi muista toimista erillinen ilmiö. Erityisesti juuri ostoenergiantarvetta pienentämällä voidaan vähentää asumisen ja rakentamisen päästöjä, sillä se mahdollistaa osaltaan myös energiantuotannon vähähiilistämistä. Toisaalta asumisen ja rakentamisen päästöjä voidaan vähentää myös uudisrakentamisen päästöjä pienentämällä.

Rakentamisen päästövähennykset syntyvät enimmäkseen rakennusmateriaalien tuotannon vähähiilistymisestä. Nykytilanteessa uudisrakentamisen päästöt kattavat vain noin 25 % asumisen ja rakentamisen kokonaispäästöistä. Tulevaisuudessa uudisrakentamisen osuus päästöistä tulee kuitenkin kasvamaan energiantuotannon päästöjen vähentyessä. Vuosina 2030 ja 2040 uudisrakentamisen ja energiantuotannon päästöjen osuus asuinrakentamisessa jakautuu lähes tasan. Uudisrakentamisen päästöjä tullaan ohjaamaan kehittyvän lainsäädännön avulla, joka huomioi rakennuksen elinkaaripäästöt aiempaa paremmin. MAL-suunnitelma kannustaa lakia kunnianhimoisempiin päästövähennysratkaisuihin ja vähähiilisten materiaalien käyttöön. MAL-suunnitelma kannustaa myös puurakentamiseen, sillä nykytilanteessa puu on vähäpäästöisin rakennusmateriaali.

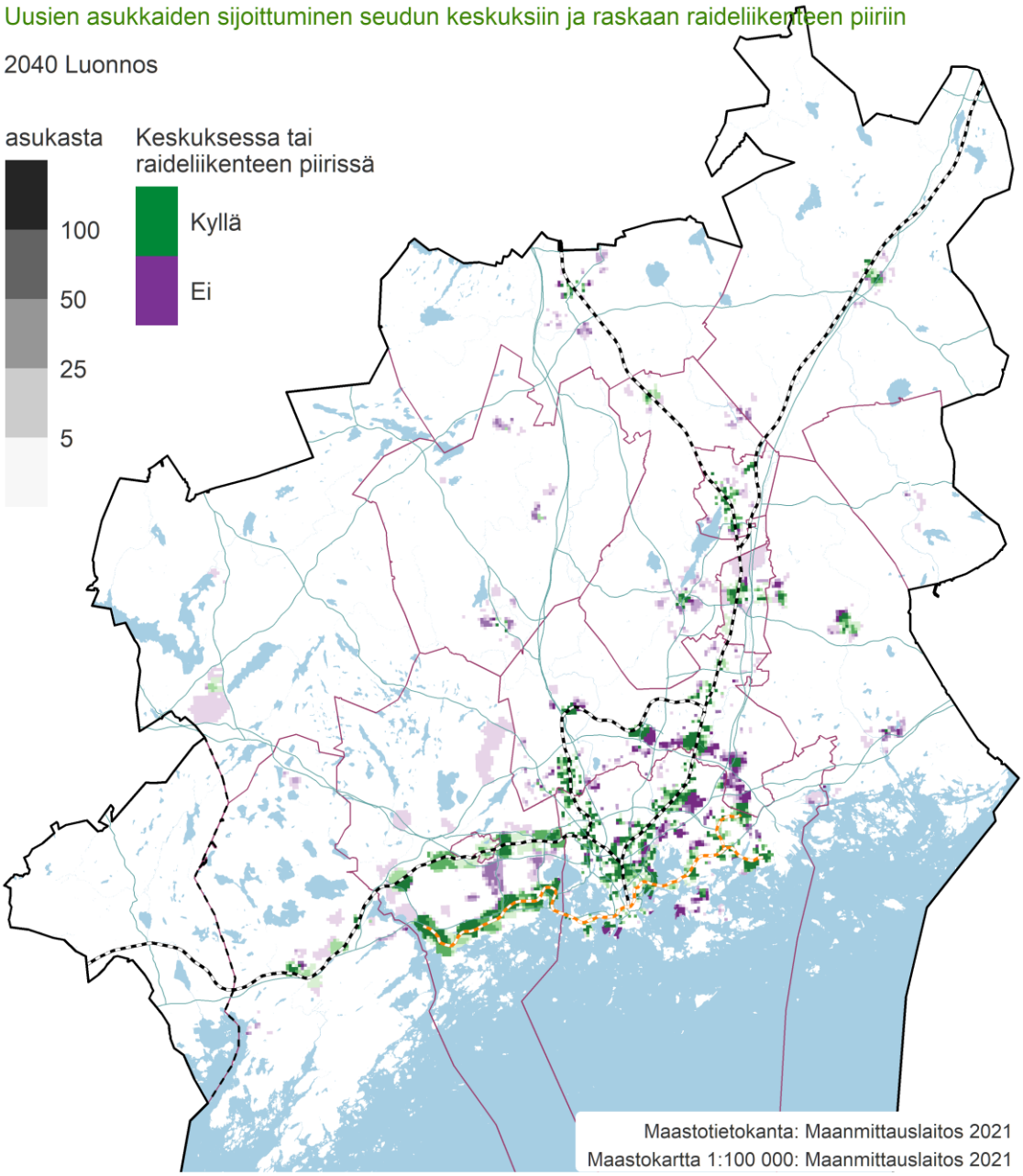
Resurssiviisas yhdyskuntarakenne

MAL 2023 -prosessissa on muodostettu maankäytön ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet, joille uutta asuntotuotantoa ohjataan. Vuonna 2040 uusista asunnoista 94 % sijoittuu ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden sisään. Ensisijaisille vyöhykkeille sijoittuu yli 90 % asunnoista kaikissa

seudun kunnissa bussiliikenteen kehyskuntia lukuun ottamatta. Ensisijaisten vyöhykkeiden ulkopuolelle on kohdistettu yksittäisiä asuntorakentamiskohteita, jotka nekin ovat usein vyöhykkeiden reunamilla. Vyöhykkeiden sisään sijoittuu toisaalta hyvinkin erityyppisiä alueita, joilla joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen houkuttelevuus vaihtelee. Vyöhykkeiltä löytyy sekä pääkaupunkiseudulla että KUUMA-kunnissa myös alueita, jotka sijaitsevat etäällä joukkoliikenteen runkoyhteyksistä ja tiiviistä kaupunkirakenteesta.

Luonnoksessa seudun kasvu ohjataan pääosin hyvin nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille. Uudet asukkaat sijoittuvat enimmäkseen hyvin seudun keskuksiin sekä raideliikenteen ja muun joukkoliikenteen äärelle (kuva 20). Vuonna 2040 uusista asukkaista 71 % sijoittuu keskuksiin ja raskaan raideliikenteen piiriin, kun nykyasukkaista samoilla alueilla on 56 %. Suunnitelmassa asumista on painotettu pikaratikoiden varteen niin, että kasvuennustetta on pienennetty seudun keskusten ja raideliikenteen alueen ulkopuolelta.

Luonnonvarojen käyttöä lisää merkittävimmin seudun voimakas kasvu ja siitä seuraava tarve rakentaa asuntoja ja liikenneinfrastruktuuria. Luonnoksen ja vertailupohjan välillä ei ole olennaisia eroja asuinrakentamisen määrässä. Asuinrakentaminen keskittyy kummassakin pääkaupunkiseudulle. Liikennehankkeita sijoittuu luonnoksessa myös pääkaupunkiseudun ulkopuolelle. Tiivistyvä yhdyskuntarakenne säästää teknisiin verkostoihin tarvittavia materiaaleja ja maa-alaa. Samaan aikaan tiiviillä nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteeseen tukeutuvalla yhdyskuntarakenteella vaikutetaan ihmisten liikkumistarpeeseen ja liikennemuotojen valintaan.

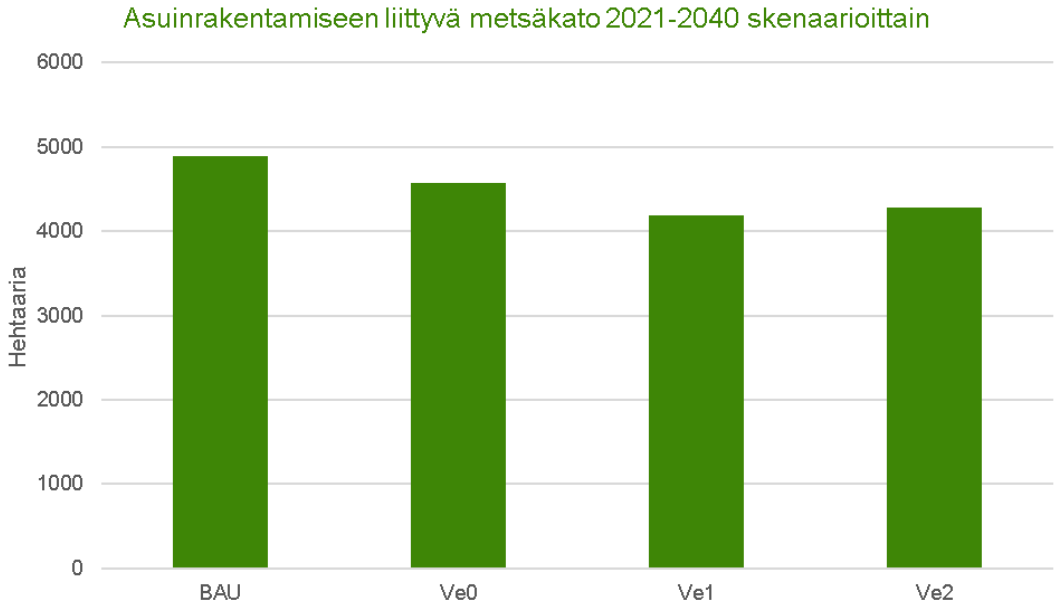


Kuva 20: Uusien asukkaiden sijoittuminen keskuksiin ja raskaan raideliikenteen piiriin

Maankäytön vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin

Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi päästövähennysten rinnalla tulee huolehtia seudun hiilinielujen ja -varastojen turvaamisesta. Helsingin seutu kasvaa nopeasti vuoteen 2040, jolloin asuinrakentamiseen vaadittavan maa-alan tarve kasvaa. Seudun ydinalueille sijoittuvalla tiiviillä rakentamisella voidaan hidastaa metsäkatoa sekä mahdollistaa kestävää liikkumista. MAL-suunnitelman mukainen asuinrakentaminen vähentää metsäkatoa sekä nykykehitykseen että vertailupohjaan nähden. Suunnitelmassa metsäkatoa aiheutuu vuosina 2021–2040 hieman alle 4 300 hehtaaria, eli noin 6 prosenttia vähemmän kuin vertailupohjassa ja yli 12 prosenttia vähemmän kuin nykykehityksellä (BAU). Uuden asuinkerrosalan ohjaaminen ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden sisään aiheuttaa metsäkatoa selvästi vähemmän verrattuna vyöhykkeen ulkopuoliseen rakentamiseen. Seudun

vuotuinen metsäkatoala säilyy kuitenkin maan keskiarvoa suurempana. Maankäytön vaikutuksia hiilinieluihin ja -varastoihin on arvioitu toisesta suunnitelmaversiosta (VE2). Maankäytön ja infrahankkeiden suhteen ei ole tapahtunut muutoksia toisen suunnitelmaversion jälkeen.



Kuva 21: Asuinrakentamiseen liittyvä metsäkato skenaarioittain 2021–2040

Kestävien kulkutapojen osuus

Seudun kestävien kulkutapojen osuus nousee hieman vertailupohjassa sekä selkeästi MAL-suunnitelmaluonnoksen toimenpitein. Erityisesti joukkoliikenteen osuus kasvaa. Merkittävin tähän vaikuttava toimenpide on joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen.

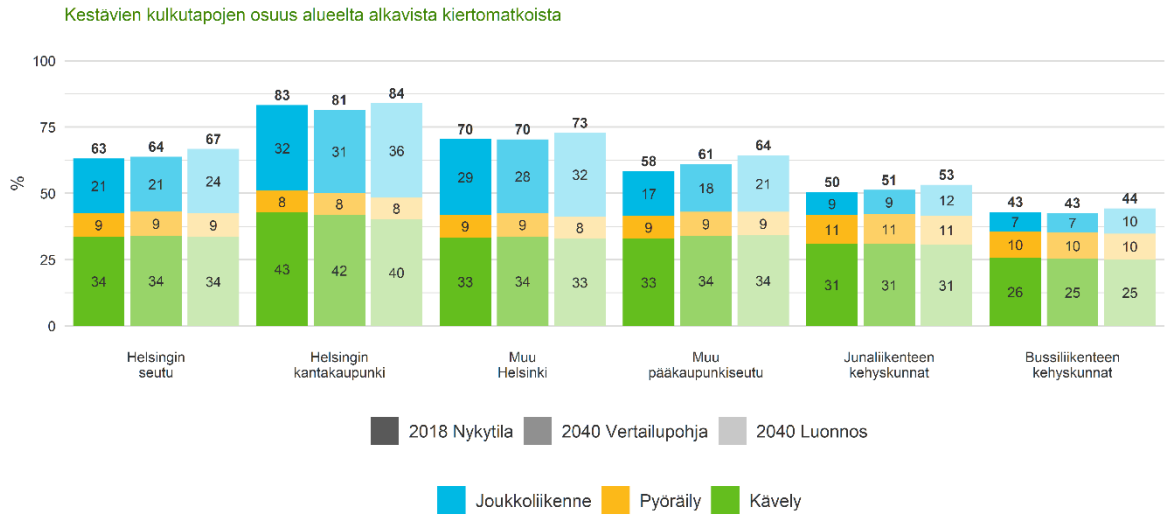
Nykytilaan verrattuna kasvu on suurinta Espoon, Kauniaisten ja Vantaan alueella. Herkkyystarkasteluiden perusteella arvioon liittyy kuitenkin suuria epävarmuuksia. Kestävien kulkutapojen osuus voi kaikissa kunnissa mahdollisesti myös vähentyä nykyisestä, mikäli yhdyskuntarakenne hajautuu ja autonomistus kasvaa. Toisaalta pienempi autonomistus, etätyön määrän kasvu sekä pienempi väestönkasvu voivat johtaa kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden nousuun.

Muutokset ovat erittäin pieniä kävelyn ja pyöräilyn osalta. Pyöräilyn osuus on noin 9 % kaikista matkoista eikä vuoteen 2040 mennessä juurikaan muutu. Alueelliset erot pyöräilyn kulkutapaosuudessa ovat vähäisiä. Pyöräily on sekä nyt että tulevaisuudessa suosituinta junaliikenteen kehyskunnissa. Pyöräilyn pääverkon kehittäminen ei seututason ennusteessa suuresti lisää pyöräilyn osuutta, mutta toimenpiteellä voidaan parantaa merkittävästi pyöräilyn edellytyksiä. Myös seudullisesti yhteisen kaupunkipyöräjärjestelmän toteuttaminen voi lisätä pyöräilyn houkuttelevuutta ja parantaa matkaketjujen sujuvuutta.

Kävelyn kulkutapaosuus kasvaa hieman nykytilasta vertailupohjaan ja pysyy samana vertailupohjasta suunnitelmaluonnokseen. Kävelyn kulkutapaosuus kasvaa nykytilaan verrattuna Espoossa, Kauniaisissa ja Vantaalla maankäytön tiivistymisen vuoksi. Muualla kävelyn kulkutapaosuus pysyy ennallaan tai vähän pienenee. Kävelyn osuus kasvoi huomattavasti COVID19-pandemian myötä. Mikäli etätyön määrä jää vuoden 2018 tasoa korkeammaksi, voidaan myös kävelyn osuuden olettaa pysyvän nykyistä korkeampana. MAL-suunnitelman toimenpiteenä on laatia ja toteuttaa

seudullinen kävelyn edistämisohjelma, jonka toimenpiteet voivat toteutuessaan osaltaan lisätä kävelyä ja parantaa liityntäkävelyn olosuhteita.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa suunnitelmaluonnoksessa laajasti koko seudulla sekä nykytilaan että vertailupohjaan nähden alempien lipunhintojen myötä. Nykytilasta vertailupohjaan joukkoliikenteen kulkutapaosuus laskee Helsingissä, mutta kasvaa Espoossa, Kauniaisissa ja Vantaalla mm. länsimetron jatkeen vuoksi. Suunnitelmaluonnoksessa kestävien kulkutapojen osuus kasvaa vertailupohjaan verrattuna eniten Vantaan ratikan varrella mutta myös laajemmin raiteiden varrella ja asemanseuduilla. Digiradan ja metron kulunvalvontajärjestelmän uusimisen toimenpiteet ovat välttämättömiä joukkoliikennejärjestelmän toimivuuden kannalta. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteen mukaan HSL:n jäsenkunnat varmistavat joukkoliikenteen taloudellisen kestävyyden ja kilpailukyvyn. Nykyisen infrakorvausmenettelyn uudistaminen on tunnistettu keskeiseksi keinoksi varmistaa joukkoliikenteen taloudellinen kestävyys, mahdollistaa hyvä joukkoliikenteen palvelutaso ja sitä kautta varmistaa joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoliikenteeseen.



Kuva 22: Kestävien kulkutapojen osuus alueelta alkavista kiertomatkoista

Vaikutukset ympäristöön

MAL 2023 -suunnitelmassa maankäyttöä ja liikennehankkeita on pyritty tiivistämään nykyrakenteeseen, seudun keskuksiin ja raideliikenteen varrelle. Ympäristön kannalta on yleisesti positiivista, että seudun kasvu keskittyy kaupunkialueille ja olemassa oleville asuinalueille, koska uusille alueille rakentaminen aiheuttaa aina väistämättä luonnon häviämistä, pirstaloitumista tai vähintään muuttumista. Silti myös nykyisillä kaupunkialueilla voi olla ympäristön ja luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviä arvoalueita. Arvioinnissa on pyritty tunnistamaan suunnitelmasta aiheutuvia riskejä rakennetun ympäristön arvoalueille, vesistöille sekä luonnon monimuotoisuudelle. Arvioinnin tulokset sekä jatkosuunnittelussa huomioitavat alueet on esitetty liitteen 1 arviointikorteilla.

<u>Maisema-alueet ja rakennettu ympäristö</u>
Luonnoksen mukaan toteutuva alueiden käytön tehostaminen vähentää tarvetta ottaa uusia laajempia alueita uuden maankäytön piiriin, jolloin haitalliset vaikutukset kohdistuvat pienemmille alueille ja paineet maisema-alueille ja rakennetun ympäristön arvokohteille vähenevät. Toisaalta rakennetuille ja tiivistyville alueille, kuten Kehä I:n sisäpuolelle, aiheutuu suurempia muutospaineita ja

alueelle keskittyy runsaasti myös olemassa olevia maiseman ja erityisesti rakennetun ympäristön arvoja.

Pintavedet

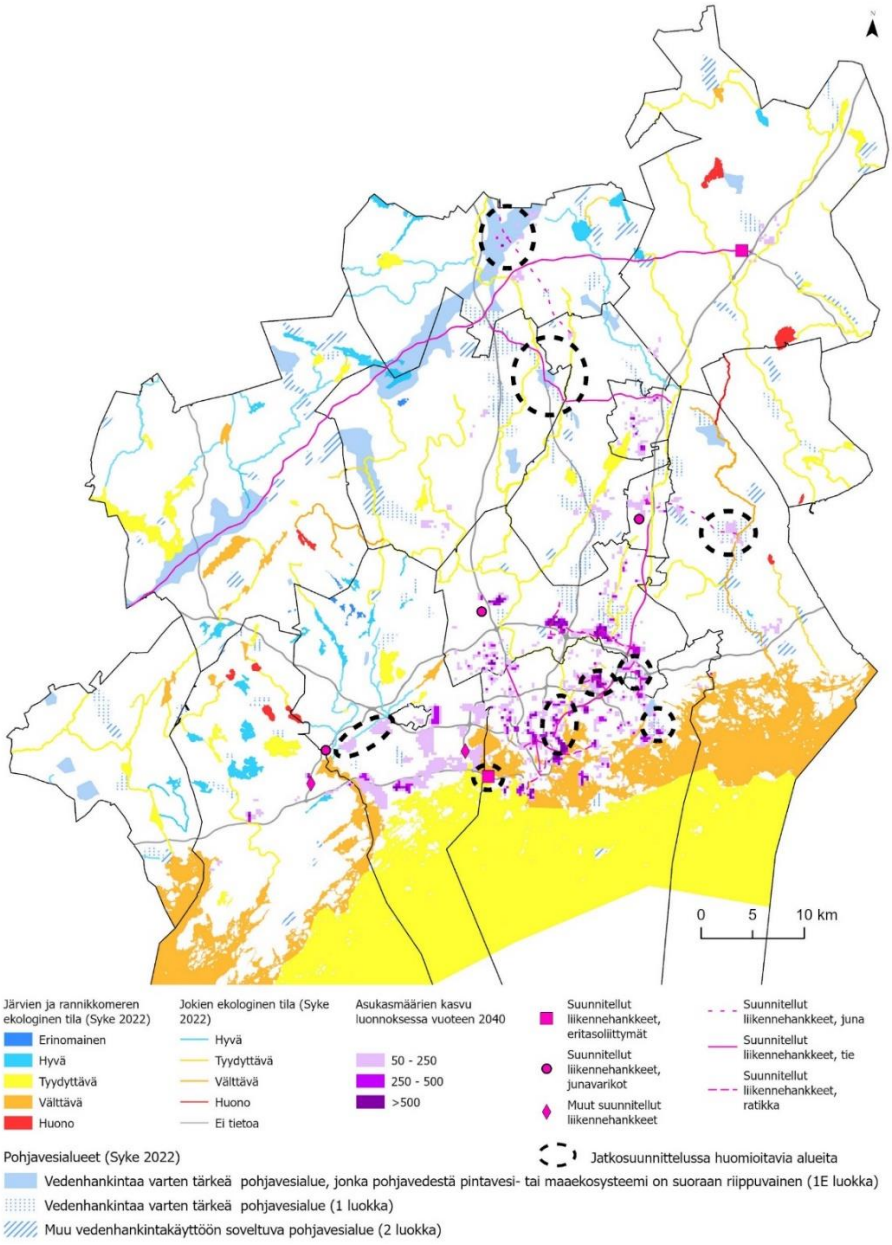
Pintavesivaikutusten osalta MAL-suunnitelmaluonnoksen ja vertailupohjan välillä ei ole merkittäviä eroja. Suurimmat asukasmäärien muutokset keskittyvät Länsiväylän varteen, Helsingin keskustan ympäristöön, Jätkäsaareen, Hernesaareen ja Sörnäinen – Kalasatama -alueille, Malmin ympäristöön sekä Vantaalla Kehä III varteen mm. Hakunilan, Kuninkaalan ja Veromiehen alueille. Luonnoksessa asukasmuutos on hieman pienempi vertailupohjaan nähden Länsiväylän ympäristössä. Lisäksi tarkastelualueelle sijoittuu uusia liikennehankkeita, joissa on huomioitavia pintavesikohteita.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset kohdistuvat ensisijaisesti rakennettavien alueiden lähivesistöihin ja rannikolle. Huomioitavia vesistökohteita ovat erityisesti Espoossa Espoonjoki, Helsingissä Koivusaarta ympäröivä merialue, missä rakentamiseen liittyy ruoppausta ja meritäyttöä, Vanhankaupunginlahti, Vantaanjoki ja pienvesistä Longinoja sekä Vantaalla Keravanjoki. Maankäytön muutokset voivat lisätä rannikkoalueen pintavesiin kohdistuvaa hulevesikuormitusta.

Pohjavedet

Asutuksen ja liikennehankkeiden vaikutukset ja riskit pohjavedelle kohdistuvat pääasiassa jo rakennetuille pohjavesialueille, joista monet ovat jo nykyisellään riskialueita. Vedenhankintaa varten tärkeille pohjavesialueille sijoittuvat liikennehankkeet vt25 Hanko-Mäntsälä, Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys sekä Pasila-Riihimäki vaihe 3. Näistä vt25 Hanko-Mäntsälä on olemassa olevan tieosuuden parannushanke, eivätkä pohjavesivaikutukset siten olennaisesti muutu nykytilanteeseen verrattuna. Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys lisää liikennettä useilla pohjavesialueilla, jolloin mahdolliset vaikutukset sekä riskit hankealueen pohjavesialueisiin lisääntyvät. Hanke sijoittuu osittain Teilinummen vedenhankintaa varten tärkeälle pohjavesialueelle. Pasila-Riihimäki vaihe 3 sijoittuu Hyvinkään pohjavesialueelle, mikä voi jonkin verran lisätä pohjavesialueen päästöriskiä. Myös hankkeiden rakennusvaiheisiin liittyy lisääntyvä päästöriski, kun rakentamista tehdään pohjavesialueilla.

Asukasmäärät kasvavat useilla pohjavesialueilla. Vantaan ratikka yhdessä asukasmäärien kasvun kanssa luovat painetta pohjavedelle etenkin Vaaralan, Rajakylän ja Jakomäen alueilla, jossa sijaitsee riskipohjavesialueeksi luokiteltu Fazerilan pohjavesialue. Rautatiehankkeiden ja asukasmäärien kasvun yhteisvaikutuksesta johtuvaa painetta sijoittuu myös Hyvinkään pohjavesialueelle sekä Sipooseen Nikkilän ja Nordanan pohjavesialueille. Helsingissä asukasmäärän kasvu luo painetta etenkin Vuosaaren ja Vartiokylän pohjavesialueilla. Tarkastelualueella on lisäksi useita muitakin pohjavesialueita, joilla asukasmäärien kasvu lisää painetta pohjavedelle. Uusien asukkaiden ja liikennehankkeiden sijoittuminen suhteessa pinta- ja pohjavesiin on esitetty kuvassa 23.



Kuva 23: Pinta- ja pohjavesistöt

Suojelu- ja virkistysalueiden sekä ekologisten yhteyksien tarkastelu

MAL 2023 -suunnitelmaluonnos ottaa suojelu- ja virkistysalueet pääasiassa hyvin huomioon, mutta ekologisten yhteyksien ja ekologisen verkoston ydinalueiden osalta luonnos sisältää paikallisesti suuria heikennyksiä. Rata- ja väylähankkeita on suunniteltu luonnoksessa suojelu- ja virkistysalueiden läheisyyteen ja paikoittain myös niiden sekä ekologisten yhteyksien ja viheryhteystarpeiden läpi. Suurin osa hankkeista on olemassa olevien teiden ja ratojen parannuksia tai hankkeita kaupunkialueilla, jolloin suojelu- ja virkistysalueisiin sekä ekologiseen verkostoon kohdistuvat vaikutukset ovat yleensä vähäisempiä kuin hankkeissa, joissa suunnitellaan täysin uutta tie- tai ratalinjausta rakentamattomaan tai löyhästi rakennettuun maisemaan. Esimerkiksi estevaikutuksia eliöiden liikkumiselle syntyy tällöin yleensä vähemmän. Kaupunkialueilla esiintyy kuitenkin usein tärkeitä ekologisia yhteyksiä kapeissa viheraluekäytävissä, joihin kaupunki- ja taajama-alueiden liikennehankkeet voivat vaikuttaa merkittävän haitallisesti.

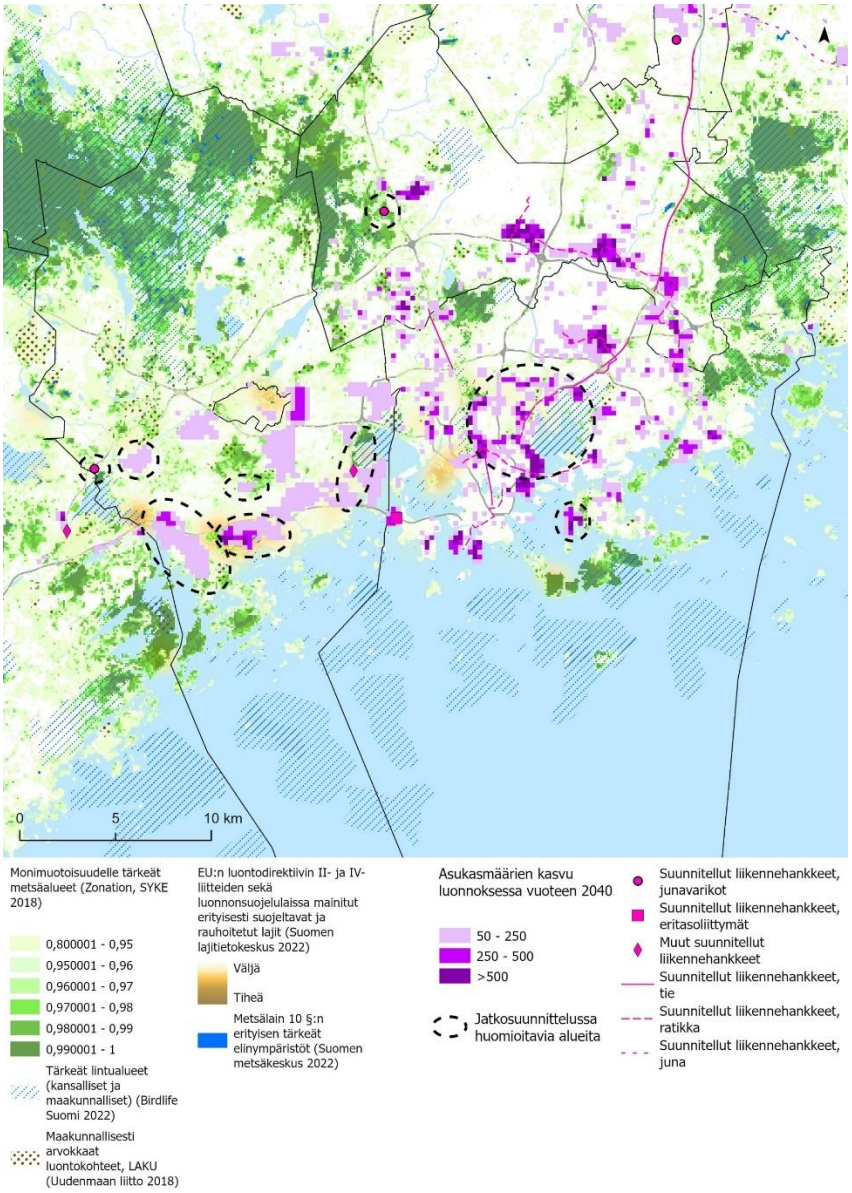
Asukasmäärien kasvu kohdistuu eniten alueille, jotka ovat jo rakennettuja ja luonnoksessa on myös useita alueita, joilla asukasmäärän kasvu on vähäisempää verrattuna vertailupohjaan. Asukasmäärien kasvu vaikuttaa eniten olemassa oleviin, erityisesti kaupunkirakenteen keskellä ja lähellä sijaitseviin suojelu- ja virkistysalueisiin, kun virkistyskäyttöpaineen voidaan niiden osalta olettaa tulevaisuudessa kasvavan. Osa asukasmäärän kasvun alueista sijoittuu sekä vertailupohjassa että luonnoksessa ekologisten ydinalueiden tai käytävien alueille ja niiden läheisyyteen. Toisaalta Vihdin Nummelassa, Kirkkonummen Sundsbergissa, Espoossa Kalajärvellä ja Viiskorvessa sekä Vantaalla Askistossa asukasmäärän kasvun pieneneminen tai poisjääminen luonnoksessa vähentää painetta läheisille virkistys- ja suojelualueille.

Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemipalveluihin

MAL 2023 -suunnitelmaluonnos sisältää vertailupohjaan verrattuna kohtalaisia riskejä luonnon monimuotoisuuden kannalta käytettyjen aineistojen perusteella. Luonnon kannalta on yleisesti positiivista, että asumisen kasvu keskittyy kaupunkialueille ja olemassa oleville asuinalueille. Olemassa olevilla kaupunkialueillakin voi olla kuitenkin erityisesti ekosysteemipalveluiden ja tunnistetusti paikoittain luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviä arvoalueita, joten tiivistymiskehitys ei ole pelkästään positiivista.

Merkittävimpiä vaikutuksia luonnon monimuotoisuudelle aiheuttavat liikennehankkeet ovat Kehä I:n Maarinsolmu sekä Rantaradan ja Kehäradan junavarikot. Muut tie- ja ratahankkeet, kuten Vantaan ratikka ja uudet eritasoliittymät, sijoittuvat aineistojen perusteella luonnon monimuotoisuuden kannalta alueille, joiden monimuotoisuusarvot eivät ole mittavia.

Asukasmäärien kasvun sijaintialueet ovat luonnoksen ja vertailupohjan välillä melko samankaltaisia ja ne sijaitsevat pääasiassa pääkaupunkiseudulla ja muiden kuntien kaupunkikeskustojen läheisyydessä. Luonnoksen asukasmäärien kasvun alueet ovat paikoittain selvästi vähentyneet vertailupohjaan nähden alueilta, jotka ovat tärkeitä luonnon monimuotoisuuden kannalta. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi Espoon Kalajärven ja Viiskorven, Helsingin Vuosaaren, Vantaan Askiston ja Kirkkonummen Sundsbergin alueet. Luonnoksessa ja vertailupohjassa on kuitenkin samoja asukasmäärän kasvun alueita, joilla luonnon monimuotoisuusarvot ovat korkeita ja monimuotoisuutta vähentävät vaikutukset ovat siten ilmeisiä. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi Espoon Hannusjärven, Kauklahden ja Finnoon alueet, Vantaan Kivistö sekä Helsingin Vanhankaupunginlahden ympäristö ja Laajasalo. Huomattava ero asukasmäärien muutosalueissa on niiden levittäytyminen laajemmalle Espoon eteläosissa, mikä voi osaltaan tuottaa haasteita erityisesti ekosysteemipalveluiden näkökulmasta ja oletettavasti hävittää runsaasti paikallista kaupunkirakenteen sisällä olevaa lähiluontoa.



Kuva 24: Suunnitelman kokonaisvaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemipalveluihin

Sopeutuminen

Kaupungit ovat keskeisessä asemassa ilmastonmuutokseen sopeutumisessa. Seudulla tulee tulevaisuudessa varautua muun muassa helteisiin, merenpinnan nousuun, sään ääri-ilmiöihin, sateisuuden ja pilvisyyden kasvuun. MAL-suunnitelmassa voidaan välttää sijoittamasta asumista ja infrastruktuuria alueille, joissa niille saattaa aiheutua vahinkoa tai vaaraa muuttuvan ilmaston takia. Tulvariskialueille suunnitellut liikennehankkeet ja asukasmäärien kasvattaminen altistavat hankkeita ilmastonmuutoksen tuomille riskeille.

Luonnoksessa tiivistyvää asutusta sijaitsee rannikolla meritulvan riskialueilla. Useissa seudun kaupungeissa asutusta sijaitsee myös vesistötulvan riskialueella. Tulvariskialueella asutusta on luonnoksessa hieman enemmän kuin vertailupohjassa, etenkin Espoon alueella. Luonnoksessa tiivistyvien asutuskeskusten kohdalla riski lämpösaarekeilmiöön sekä kaupunkitulviin kasvaa etenkin pääkaupunkiseudulla. Tulvariskialueille sijoittuu suunnitelmassa myös liikennehankkeita.

6.2.2 **Hyvinvoiva:** Helsingin seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.

Helsingin seudun kehitys menee oikeaan suuntaan MAL-suunnitelmalle annetun hyvinvointitavoitteen kannalta.

Hyvinvoiva-tavoitteen toteutumista on arvioitu tasapainoisen kehityksen arviointikokonaisuuden avulla, jossa arvioinnin painopisteet ovat asuinalueiden monipuolisuudessa ja laadussa sekä palveluiden saavutettavuudessa. MAL-suunnitelmalla pystytään vahvimmin vaikuttamaan Hyvinvoiva-tavoitteen saavuttamiseen valtion tukemalla asuntotuotannolla, suunnitelmassa nimettyjen raideliikenteen asemien perusparantamisella sekä pikaratikkahankkeilla. Kuntien omalla suunnittelulla on merkitystä Hyvinvoiva-tavoitteen kannustavien ja mahdollistavien toimien toteutumisessa.

Suunnitelma kannustaa monipuolisen ja laadukkaan asuntotuotannon toteuttamiseen. Monipuolisin ja tasapainoisin väestörakenne saavutetaan alueilla, joiden asuntokannassa on monipuolisesti hallintamuotoja ja eri kokoisia asuntoja. Suunnitelman uuden asuntotuotannon sijoittuminen luo mahdollisuuksia olemassa olevien asuinalueiden uudistamiselle, palveluiden paremmalle saavutettavuudelle ja eriytymiskehityksen hillitsemiselle. Suunnitelmassa tunnistettuihin kaupunkiuudistusalueisiin kannustetaan panostamaan erilaisilla asuntokannan monipuolistamiseen ja asuinympäristön viihtyvyyteen liittyvillä hankkeilla.

Uuden asuntotuotannon myötä uudet asukkaat lisäävät osaltaan lähiluonnon käyttöpainetta ja julkisten palveluiden tarpeita. Kuntien omassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon riittävät lähiluonnon ja palveluiden aluevaraukset sekä huomioida kaupunkivihreän lisääminen erityisesti täydentyvillä alueilla. Suunnitelmaluonnoksella on vain vähän vaikutuksia ympäristön terveellisyyteen ja turvallisuuteen. Ajonopeuksien laskemisella taajamissa sekä automaattisella liikennevalvonnalla on kohtuullisen hyviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Liikenteen melulle ja pienhiukkasille altistujien määrä sen sijaan kasvaa nykytilanteeseen verrattuna seudun asukasluvun ja liikennesuoritteen kasvun myötä.

Päämittari: Alueellinen tasapainoinen kehitys

MAL-suunnitelman toimenpiteet vaikuttavat laajasti hyvinvoinnin eri osa-alueisiin ja ohjaavat kehitystä oikeaan suuntaan. Tavoitteen toteutuminen edellyttää kuitenkin toimenpiteitä myös muilla suunnittelutasoilla ja muilta toimijoilta. Hyvinvoiva-tavoitteen toteutumiseen liittyy täten epävarmuustekijöitä, jotka on tunnistettu MAL-suunnittelun yhteydessä. Ratkaisevassa asemassa ovat erityisesti kuntien omat ratkaisut asuntotuotannon ohjaamisessa ja eri tasoisissa maankäytön- ja liikenteen suunnitteluissa.

Hyvinvoiva-tavoitteen vaikutuksia on arvioitu neliportaisella asteikolla, jonka lisäksi on tunnistettu ristiriitaisia vaikutuksia asteikolla. Tavoitteena on, että MAL-suunnitelma kannustaa alueiden tasapainoiseen kehitykseen. Kokonaisuutena suunnitelman vaikutusten on arvioitu sijoittuvan mahdollistavan ja kannustavan vaikutuksen välille. Suunnitelman toimenpiteistä vahva vaikutus on valtion tukemalla asuntotuotannolla, raideliikenteen asemien perusparantamisella ja joillakin pikaratikkahankkeilla.

Kuva 25: MAL 2023 -suunnitelman vaikutukset alueiden tasapainoiseen kehitykseen

Hyvinvoiva-päätavoitteen vaikutusten arvioimiseksi on käytetty alueiden tasapainoisen kehityksen arviointikokonaisuutta. Arviointikokonaisuuden keskeiset mittarit ovat asuinalueiden monipuolisuus, asuinympäristön laatu ja palveluiden saavutettavuus.

Asuinalueiden monipuolisuus

MAL-suunnitelman tavoitteena on, että Helsingin seudun eri osien omaleimaiset asuinalueet tarjoavat monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Seudun eri osissa asuinalueita kehitetään niiden omista lähtökohdista ja vahvuuksista käsin. Tulevan asuntorakentamisen sijoittuminen seudulla mahdollistaa tasapainottavan kehittämisen ja sosioekonomisesti heikompien alueiden asuntokannan uudistamisen. Seudun tasapainoiseen alueelliseen kehitykseen voidaan vaikuttaa myös saavutettavuutta parantavilla liikenneinvestoinneilla ja edistämällä kohtuuhintaista asumista tasapuolisesti seudun eri osissa. Monipuolisin ja tasapainoisin väestörakenne saavutetaan alueilla, joiden asuntokannassa on monipuolisesti hallintamuotoja ja eri kokoisia asuntoja. MAL-suunnitelman yhteydessä on seutua tarkasteltu sosioekonomisen yhdistelmäindikaattorin avulla. Alueellista eriytymiskehitystä torjuvan tai korjaavan maankäytön ja asuntopolitiikan perusta on pyrkimys mahdollisimman monipuoliseen asuntokantaan sekä uusilla alueilla että vanhojen alueiden täydentymisessä. Asuinalueiden monipuolisen hallintamuotojakauman varmistaminen vaatii kunnilta pitkäjänteistä ja johdonmukaista asuntopolitiikkaa.

MAL-suunnitelman tavoitteena on monipuolinen ja riittävä asuntotarjonta seudulla. Suunnitelmassa laadukasta asumista Helsingin seudulla tavoitellaan huolehtimalla siitä, että eri puolilla seutua on tarjolla asumisvaihtoehtoja eri talotyypeissä, kokoluokissa ja hallintamuodoissa. Asuntokannan monipuolisuusja asuttavuusedesauttavat sitä, että seudulta löytyy sopivia asumisen vaihtoehtoja myös seudun ikääntyvän väestön, sekä kasvavan vieraskielisen väestön tarpeisiin. Hallintamuoto-ohjaukseen liittyvien epävarmuuksien takia on riskinä, että alueita uudistettaessa niiden asuntokanta yksipuolistuu entisestään. Tiivistävällä täydennysrakentamisella voi olla asuntokannan hallintamuotojakaumaa monipuolistavia tai yksipuolistavia vaikutuksia. Omistusasuntotuotannon riittävän osuuden varmistaminen alueilla on tärkeää eriytymiskehityksen ehkäisyn näkökulmasta. Monipuolinen asuntotarjonta seudun eri osissa on keskeinen tekijä Helsingin seudun asukkaiden hyvinvoinnin sekä seudun veto- ja pitovoiman kannalta. Suunnitelmassa on tunnistettu, että erityistä huomiota tulee kiinnittää vanhoihin alueisiin, joiden asuntokanta on keskimääräistä yksipuolisempi. Lisäksi MAL-suunnitelmassa on tunnistettu erityisiä kaupunkiuudistusalueita, joiden kehittämisen erityistarpeita huomioidaan MAL-suunnitelman yhteydessä seudullisissa maankäytön, asuntopolitiikan ja liikenteen toimenpiteissä.

Alueiden monipuolistamisen näkökulmasta erityisesti valtion tukemalle tuotannolle määritellyn tavoitteen ohjaava vaikutus on vahva. ARA-tuotannon kohdistumiseen sekä tuotantotavoitteen toteutumiseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuuksia. ARA-vuokra-asuntojen keskittymiä voi edelleen syntyä eri syistä, esimerkiksi tonttikustannusten tai maanomistusolosuhteiden vuoksi. Mikäli ARA-vuokratuotannon tavoitteet eivät toteudu, sen suhteellinen osuus asuntokannassa pienenee. Tuetun asumisen asuntomarkkinoita vakauttava vaikutus saattaa jossain määrin pienentyä. Vaikutus voi heijastua työvoiman saatavuuteen. ARAn pitkän korkotuen vuokra-asuntokanta saattaa pienentyä nykyisestä vanhan kannan poistuessa markkinoilta, vaikka tavoitteet saavutettaisiin.

Asuinympäristön laatu

Asuinympäristön laatu koostuu monista eri tekijöistä. Lähiluonnon säilyttäminen, viher- ja virkistysalueiden saavutettavuus, asuinalueiden ympäristöterveellisyys, yleisten alueiden laatu, kunnossapito ja koettu turvallisuus ovat keskeisiä asuinympäristön laadun tekijöitä. Ilmastonäkökulmasta varsin perusteltu yhdyskuntarakenteen tiivistämisen tavoite on jossain määrin ristiriidassa lähiluonnon säilyttämisen kanssa. Paineita voi olla uuden asuinrakentamisen sijoittamiselle olemassa oleville viheralueille. Kuntien jatkosuunnittelulla on suuri merkitys sille, miten ristiriitaiset tavoitteet saadaan yhteensovitettua siten, että asuinympäristön laatu ei laske ja lähiviherympäristön laatu ja saavutettavuus sekä tiivistyvien asuinalueiden yhteydet viherverkostoon otetaan huomioon. Erityisesti tiivistyvässä asuinympäristössä tulee kaupunkivihreää lisätä erilaisin keinoin.

Seudun tulevan kasvun ohjaamisella nykyisen kaupunkirakenteen sisään on myös ristiriitaisia vaikutuksia ympäristöterveyden ja etenkin liikenteestä tiiviillä kaupunkialueilla syntyvien haittavaikutusten myötä. Esimerkiksi liikenteen melualueilla ihmisten määrä kasvaa merkittävästi samoin kuin huonontuneesta ilmanlaadusta kärsivien ihmisten määrä väylien läheisyydessä. Ilmanlaatu- ja meluvaikutukset kohdistuvat hankalimpina vanhassa, korjaamattomassa rakennuskannassa asuviin asukkaisiin. Puuston suojavyöhykevaikutus on erityisen tärkeä väylien läheisyydessä sijaitsevilla asuinalueilla, joilla on korjaamatonta vanhaa rakennuskantaa. Näin eniten kärsiviä voivat olla myös monet seudun sosioekonomisesti heikommin menestyvät alueet, joilla rakennuskanta yleisesti on vanhaa ja korjausvelkaista.

Suunnitelmassa on tunnistettu seudulta alueita (*kaupunkiuudistusalueet*), joille tulee kohdentaa erityisiä asuntokantaa monipuolistavia ja asuinympäristön laatua parantavia toimenpiteitä. Suunnitelmassa on sovittu seudullisista kehittämisperiaatteista, jotka kannustavat monipuolisiin uudistuksiin alueilla. Epävarmuutta uudistustoimien toteutumiseen luo epävarma rahoitus sekä monitoimialaisen yhteistyön vakiintuminen, mitä alueiden kokonaisvaltainen ja pitkäjänteinen uudistaminen edellyttävät.

Joillakin investointiohjelmaan sisältyvillä liikennehankkeilla sekä muilla alueiden saavutettavuutta kestävin kulkumuodoin parantavilla toimilla on vaikutusta alueiden tasapainoiseen kehitykseen. Osa investointiohjelmaan sisältyvistä pikaraitiotiehankkeista parantaa merkittävästi seudun sosioekonomisesti heikommin menestyvien alueiden saavutettavuutta ja mahdollisesti myös alueiden vetovoimaa. Suunnitelmaluonnokseen sisältyy toimenpidekokonaisuus asemien kehittämiseksi ja kunnostamiseksi. Ensisijaisesti kunnostettaviksi ehdotetuista asemista Koivukylä, Malmi ja Kannelmäki sijoittuvat seudullisille kaupunkiuudistusalueille. Asemien parantamisella voi olla vahva vaikutus elinympäristön laatuun näillä alueilla ja ne voivat toimia katalyytteinä alueiden laajemmalle kehitykselle. Muilta osin suunnitelmaan sisältyvillä liikennejärjestelmää parantavilla toimilla ei ole vahvaa vaikutusta alueiden tasapainoiseen kehitykseen. Huolestuttava kehitys erityisesti palveluiden saavutettavuuden kannalta on, että saavutettavuusköyhien autottomien määrä ja osuus kasvavat merkittävästi vuoteen 2040 mennessä bussiliikenteeseen tukeutuvissa kehyskunnissa toisessa suunnitelmaluonnoksessa (VE2). Toisen suunnitelmaluonnoksen jälkeen suunnitelmaan lisätyllä lipputuella on positiivisia vaikutuksia saavutettavuuteen lipunhintojen alenemisen myötä.

Palvelujen saavutettavuus

MAL-suunnitelman vaikutus palvelujen tarjontaan, sijoittumiseen tai saavutettavuuteen on pääosin mahdollistava. Suunnitelma pyrkii turvaamaan palvelut varmistamalla riittävän väestöpohjan sekä uusilla että vanhoilla asuinalueilla. Suunnitelmassa on tarkasteltu peruspalveluja, kaupallisia palveluja, vapaa-ajan palveluja, viihde- ja kulttuuripalveluja sekä palveluita, jotka ovat merkittäviä

vetovoimakohteita. Vaikutusten arvioinnissa on verrattu suunnitelmaversioita olemassa oleviin palveluihin, jotta pystytään tunnistamaan asuntotuotannon kohdistumisen vaikutuksia nykyiseen palveluverkkoon. Julkisten palveluiden palveluverkkosuunnittelu tapahtuu kunnissa ja vuoden 2023 alusta sosiaali- ja terveyspalveluiden sekä pelastustoimen osalta hyvinvointialueilla. Kaupallisten palveluiden osalta erilaiset palvelut eroavat toisistaan sekä tilatarpeiltaan, sijoittautumislogiikaltaan että asiakkaiden asiointitiheyden kannalta.

Riippuen olemassa olevien palveluiden määrästä ja sijainnista MAL-suunnitelman vaikutukset voivat olla nykyisten palveluiden säilymistä tukevia tai osoittaa uusia palvelutarpeita, koska nykyisen palveluverkon kantokyky ei riitä vastaamaan asuntotuotannon tuottaman väestönlisäyksen palvelutarpeisiin. Arvio palveluiden kantokyvystä ja riittävyydestä sekä riittävästä tonttivarannosta tehdään kunnissa.

Työmatkaliikenteen ohella vapaa-aikaan ja ostoksiin liittyvien palveluiden käyttö muodostaa merkittävän osan liikkumistarpeista ja siten myös henkilöautoliikenteen suoritteesta. Tämän takia on tärkeää, että arjessa käytettävät palvelut ovat helposti ja kestävästi saavutettavissa läheltä, keskustahakuisten palveluiden sijoittuessa keskustoihin ja joukkoliikennereittien varrelle. Kestävän ja sujuvan arjen kannalta monipuolisten palveluiden saavutettavuus myös ilman omaa autoa on keskeistä kaikkien ikäryhmien näkökulmasta.

Suunnitelman asuntotuotantotavoite on tunnistettu olevan ristiriidassa julkisten palveluiden toteuttamisen kanssa. Varsinkin tiivistyvillä alueilla samoista rakentamisalueista kilpailevat asuntorakentamisen lisäksi myös erilaiset palvelut. Kuntien jatkosuunnittelulla on suuri merkitys sille, miten ristiriitaiset tavoitteet saadaan yhteensovitettua siten, että palvelut ovat asukkaille hyvin saavutettavissa ja mahdollistavat hyvän arjen toteutumisen.

Erilaisten palveluiden paikalliseen saavutettavuuteen on erityisesti MAL-suunnitelman pikaratikkahankkeilla vahva vaikutus. Asukkaisiin nähden keskeisillä sijainneilla sijaitsevat vetovoimahankkeet mm. kaupunkiuudistusalueilla mahdollistavat alueiden veto- ja pitovoimaisuuden kasvua. Vetovoimahankkeita ovat mm. erilaiset merkittävät liikunta- ja kulttuuripalvelut, joita käytetään myös kuntarajat ylittävinä seudullisina palveluina.

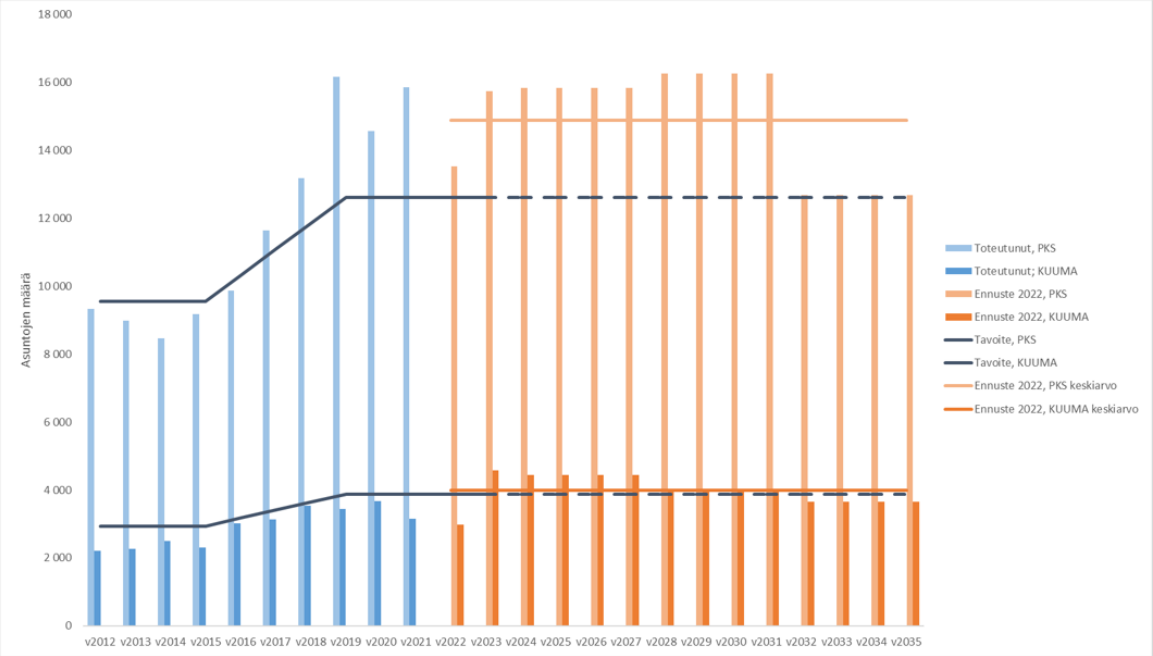
Seudun asuntotuotanto

MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa seudun nykyisten ja potentiaalisten asukkaiden asumistarpeisiin vastataan riittävällä, laadukkaalla ja monipuolisella asuntotuotannolla. Asuntotuotannolla vaikutetaan suoraan eri väestöryhmien ja erilaisten asuntokuntien mahdollisuuksiin asua seudulla ja valita tarpeitaan vastaavaa asumista.

Riittäväksi asuntotuotannon tasoksi on määritelty 16 500 asuntoa vuodessa. Tämä vuosituotanto riittää seudun ennakoidun väestönkasvun tarpeisiin, kun huomioidaan myös väestörakenteessa ja asumisväljyydessä tapahtuvat muutokset. Toki on huomattava, että seudun asuntotuotannon taso vaikuttaa myös osaltaan seudun väestönkasvuvauhtiin. Peilattuna kuntien asuntotuotantoennusteisiin, 16 500 asunnon vuosittainen tuotantotavoite on seudulla realistinen.

Seudullinen tavoite on jaettu kuntakohtaisiksi tavoitteiksi. Vaikka seudullinen tavoite on realistinen suhteessa asuntotuotantoennusteeseen, kuntien välillä on merkittäviä eroja siinä, kuinka ne ovat päässeet aiempiin asuntotuotantotavoitteisiin ja kuinka ne tulevat ennusteen mukaan saavuttamaan asuntotuotantotavoitteen tulevaisuudessa. Joillekin seudun kunnille asuntotuotantotavoite voi vaikuttaa korkealta, mikä saattaa lisätä painetta pyrkiä määrällisten tavoitteiden toteuttamiseen asuntotuotannon laadun kustannuksella. Tämä ei ole toivottava kehitys, etenkin kun seudun

asuntotuotannossa ovat painottuneet viime vuosina pienet asunnot (erityisesti yksiöt), ja asuntojen keskipinta-ala on ollut seudulla laskussa (HSY, MAL-seuranta). Pienet asunnot ja asuntojen pieni koko kaikissa huoneistotyypeissä heikentävät asuntojen asuttavuutta vaikuttaen asukkaiden hyvinvointiin.



Kuva 26: Seudun asuntotuotannon toteuma vuosina 2012–2021 sekä tavoite ja ennuste vuosille 2022–2035

Pienten asuntojen suuren osuuden ja asuntojen keskipinta-alan pienenemisen lisäksi suurempien perheille sopivien asuntojen osuus asuntotuotannosta on ollut seudulla pieni. Selvitys seudun muuttoliikkeestä COVID-pandemian aikana osoitti, että lapsiperheet ovat muuttaneet osin tilantarpeen ja asumisen hinnan takia Helsingistä muulle pääkaupunkiseudulle ja pääkaupunkiseudulta myös jossain määrin KUUMA-kuntiin. Seudun olisi tärkeää tarjota monipuolisesti erilaisia asumisen vaihtoehtoja eri väestöryhmien tarpeisiin.

MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa tavoitellaan monipuolista, laadukasta ja riittävää asuntotuotantoa. Suunnitelmaluonnoksen vaikutus asuntotuotannon monipuolistamiseen on kuitenkin lähinnä kannustava. Asuntotuotannon laadullinen ohjaus on seudun kuntien käsissä. Nykyisellään lähes kaikilla seudun kunnilla on laadulliseen ohjaukseen liittyviä tavoitteita ja sääntelyä. Tavoitteiden taso ja kohdentuminen kuitenkin vaihtelevat. Seudun monipuolisen asuntotuotannon toteutumisen kannalta on tärkeää, että kaikki seudun kunnat sääntelevät asuntotuotannon laatua. Muuten on riskinä, että seudun asuntokanta yksipuolistuu entisestään erityisesti hyvin saavutettavilla alueilla, joille suuri osa seudun tulevasta asuntotuotannosta on suunnattu.

Suunnitelman tavoitteena on asuntotuotannon kohtuuhintaisuuden edistäminen. Suunnitelmassa määritellään tavoitteellinen valtion tukeman kohtuuhintaisen asuntotuotannon osuus kokonaistuotannosta (30 % vuosittaisesta asuntotuotannosta PK-seudulla ja 20 % vuosittaisesta tavoitteesta KUUMA-kunnissa). Vaikka tavoite toteutuisi täysimääräisenä, ARA-vuokra-asuntojen osuus asuntokannasta saattaa pienentyä nykyisestä, koska ARA-asuntokantaa myös poistuu markkinoilta. ARA-tuotantotavoitteen toteutumiseen liittyy merkittäviä epävarmuuksia, eikä tavoitteisiin olla viime vuosina päästy. Kehityksellä voi olla vaikutusta kohtuuhintaisen asumisen mahdollisuuksiin

Helsingin seudulla pitkällä aikavälillä. Kohtuuhintaisen asumisen vaihtoehtojen turvaaminen olisi erityisen tärkeää pääkaupunkiseudulla, sillä asuntojen hinnat ja vuokrat pääkaupunkiseudulla ovat nousseet muuta seutua enemmän ja seudun sisäiset hintaerot ovat kasvaneet. . KUUMA-kunnissa asumisen hintataso on noussut maltillisemmin, vaikka onkin muuta Suomea selvästi korkeampi. Myös asuntojen korjaus lisää nykyisten omistajien asumisen kustannuksia ja saattaa vaikuttaa vuokrien tasoon. Asumismenojen kasvulla on vaikutusta ihmisten hyvinvointiin.

Asuntotuotannon määrään ja monipuolisuuteen liittyvät toimenpiteet kohdistuvat koko seutuun, mutta painottuvat ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille, raideliikenteen piiriin ja keskuksiin, joihin valtaosa uudesta asuntotuotannosta kohdistuu. Uuden asuntotuotannon kohdistuminen luo mahdollisuuksia elinympäristöjen uudistamiseen seudun vanhoilla alueilla ja edellytyksiä palveluiden saavutettavuuden paranemiseen. Täydennys- ja uudisrakentamisen avulla voidaan parantaa alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta.

Kaupunkiuudistusalueet

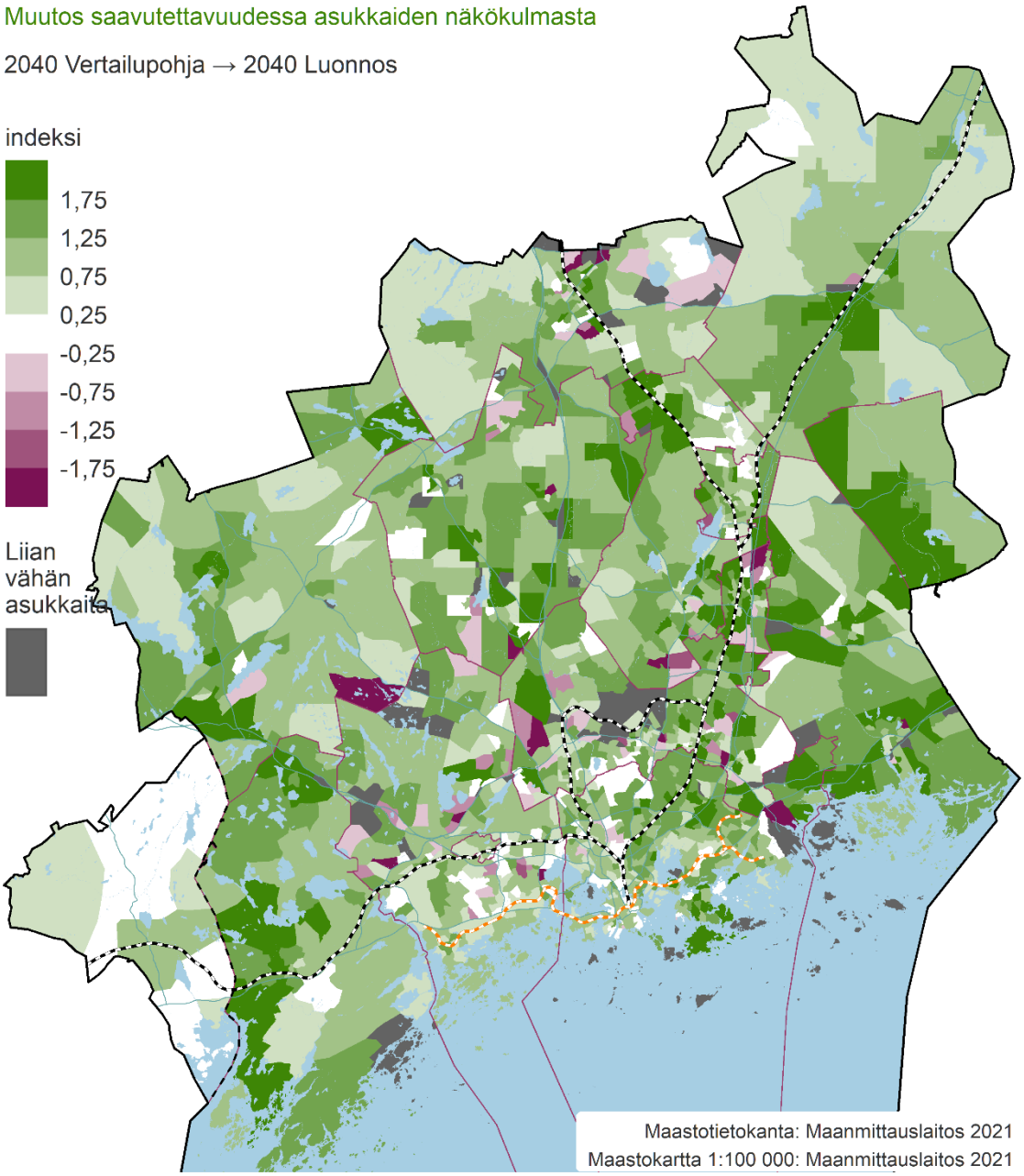
MAL-suunnitelmaan sisältyy seudullisten kaupunkiuudistusalueiden tunnistaminen ja yhteisten kehittämisperiaatteiden määrittely sekä toimia asemien ja asemanseutujen kehittämiseksi. Erityisesti asemanseutujen kehittämisellä on vahva vaikutus asuinympäristön laadun kokemiselle. Yleisten alueiden laatuun, kunnossapitoon ja terveellisyyteen suunnitelmalla on vähäinen vaikutus. Toisen suunnitelmaluonnoksen (VE2) arvioinnin mukaan suunnitelma parantaa työpaikkojen saavutettavuutta kaikissa tuloluokissa. Toisen suunnitelmaluonnoksen jälkeen suunnitelmaan lisätyllä lipputuella saattaa olla positiivisia vaikutuksia tuloluokkien välisiin eroihin lipunhintojen alenemisen myötä, mutta niitä ei ole tässä kohtaa vielä arvioitu.

Seudullisten kaupunkiuudistusalueiden tunnistaminen ja valinta on perustunut sekä kuntien omiin että seudullisiin tarkasteluihin. Kaupunkiuudistusalueilla on tarvetta parantaa tai uudistaa alueen asuntokantaa, lähi- ja liikkumisympäristöjä (esim. raideliikenteen asemia) ja joillakin alueilla myös joukkoliikennesaavutettavuutta. Alueille kohdistuu jo kuntien käynnistämiä erilaisia uudistamistoimia. MAL-suunnitelman yhteydessä voidaan huolehtia, että kaupunkiuudistusalueiden erityiset tarpeet huomioidaan seudullisissa maankäytön, asuntopolitiikan ja liikenteen toimenpiteissä. Keskeistä on myös valtion erilaisten avustuksien ja ohjelmien kohdentaminen kaupunkiuudistusalueille.

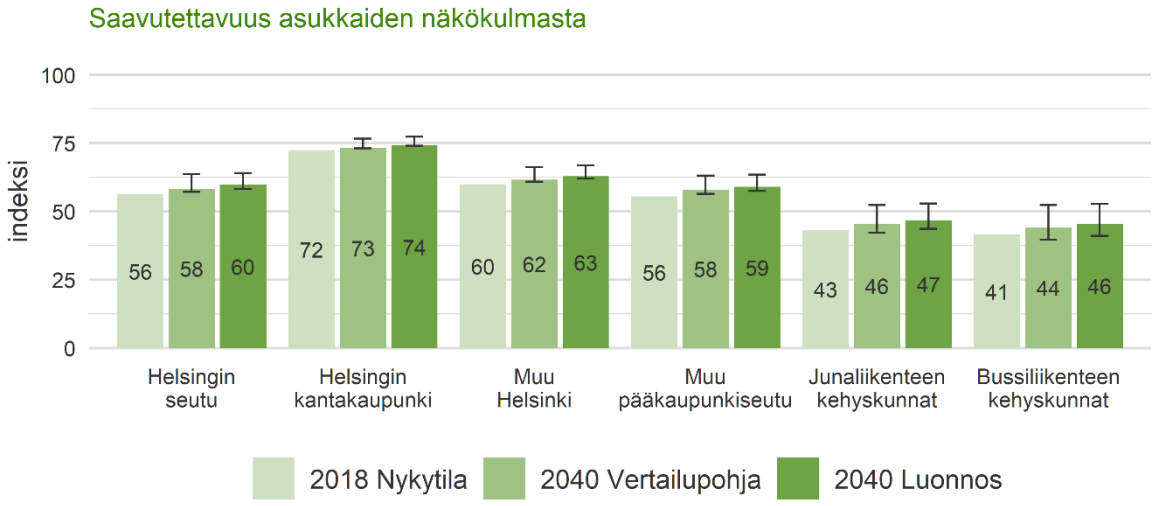
Kaupunkiuudistukseen liittyvin kohdennetuin erityistoimenpitein on mahdollista nostaa asuinympäristön ja julkisen kaupunkitilan laatua lähemmäs uusien asuinalueiden ja keskustojen laatutasoa. Yleisillä alueilla, lähiviheralueilla ja liikkumisympäristöllä on asuntojen ja asuinrakentamisen lisäksi merkitystä alueen viihtyisyyden, arjen sujuvuuden, turvallisuuden ja osallisuuden kokemisen näkökulmista.

Liikkumismahdollisuudet

Saavutettavuus kaikilla kulkutavoilla paranee merkittävästi nykytilaan verrattuna jo nykyisellä maankäytöllä ja päätetyillä hankkeilla. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet parantavat saavutettavuutta vertailupohjaan verrattuna laajasti koko seudulla. Alueellisesti parannukset näkyvät erityisesti Vantaan itäosassa ja Helsingin kaakkoisosassa. Muutosta selittävät erityisesti Vantaan ja Viikin-Malmin pikaraitioteiden rakentaminen ja parannustoimenpiteet Vt4:llä. Myös Kerava-Nikkilä-radan varrella saavutettavuus paranee uuden poikittaisen joukkoliikenneyhteyden ja maankäytön tiivistymisen vuoksi.



Kuva 27: Muutos saavutettavuudessa asukkaiden näkökulmasta (vertailupohjasta suunnitelma-luonnokseen).



Kuva 28: Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta nykytilassa, vertailupohjassa ja suunnitelmaluonnoksessa

MAL-suunnitelmaluonnos parantaa lipunhintojen alentamisen myötä joukkoliikenteen edellytyksiä seudulla, mikä lisää välillisesti aktiivisen liikkumisen terveyshyötyjä (lityntäkävely). Kävelyn ja pyöräilyn osuudet pysyvät lähes ennallaan. Suunnitelmaluonnos sisältää useita toimenpiteitä kestävän liikkumisen edellytysten parantamiseksi, joista lipunhintojen alentamisen vaikutus on järjestelmätasolla merkittävä.

Toisesta suunnitelmaluonnoksesta (VE2) tehdyn arvioinnin mukaan toimenpiteillä on vaikutusta haavoittuviin väestöryhmiin (lapset ja nuoret, ikääntyneet, pienituloiset ja ulkomaalaistaustaiset), joille kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat tärkeitä. Saavutettavuusköyhien autottomien määrä ja osuus kasvavat merkittävästi vuoteen 2040 mennessä nykytilaan verrattuna erityisesti bussiliikenteeseen tukeutuvissa kehyskunnissa. Saavutettavuusköyhyys tarkoittaa niin heikkoa saavutettavuutta, että se voi rajoittaa asukkaiden mahdollisuuksia osallistua toimintoihin. Saavutettavuusköyhyyden voi olettaa vähenevän joukkoliikenteen lipunhintojen alentamisen myötä. Hyvät vaikutukset kohdistuvat todennäköisesti erityisesti alueille, joissa joukkoliikenteen käyttö on vaihtoehto.

Toisesta suunnitelmaluonnoksesta (VE2) tehdyn arvioinnin mukaan toimenpiteet parantavat bussiliikenteen kehyskuntien alimpaan tuloviidennekseen kuuluvien saavutettavuutta työmatkoilla. Tämän vuoksi alimman tuloluokan ero saavutettavuudessa verrattuna alueen keskiarvoon pienenee. Kehyskuntien saavutettavuus paranee myös esimerkiksi Kerava-Nikkilä-radan myötä.

Liikenneväylät muodostavat usein lähiliikkumisen esteitä poikittaissuunnassa. Suunnitelmaluonnoksessa ei ehdoteta merkittäviä uusia liikenneväyliä rakennettuun ympäristöön, vaan liikennehankkeet hyödyntävät pääosin nykyisiä liikennekäytäviä. Väylien estevaikutuksia voidaan myös vähentää. Esimerkiksi Ilmasilta kytkee Lahdenväylän jakamia alueita nykyistä paremmin yhteen.

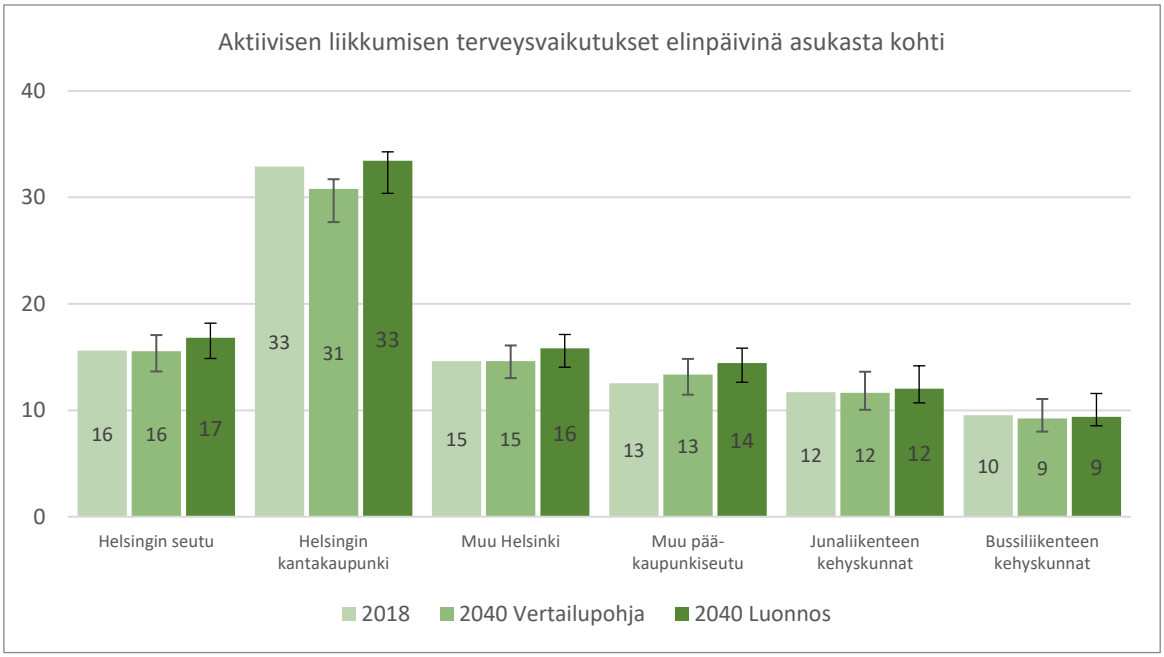
Terveys ja turvallisuus

MAL-suunnitelmalla on vain vähän vaikutusta ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen. Liikenneturvallisuus paranee sekä trendinomaisen kehityksen että taajamien ajonopeuksien alentamisen ja automaattisen liikennevalvonnan takia. Liikenteen pakokaasupäästöt vähenevät ajoneuvotekniikan

kehityksen vuoksi, mutta katupölypäästöille ja liikenteen melulle altistuminen lisääntyvät seudun asukasmäärän ja liikennesuoritteen kasvaessa.

Aktiivisen liikkumisen terveyshyödyt

Suunnitelmaluonnoksella on vain hieman vaikutusta aktiivisen liikkumisen terveyshyötyihin. Suunnitelma sisältää merkittävästi maankäyttöä tiivistäviä ja kestävien kulkumuotojen olosuhteita parantavia toimia, mutta väestön ikääntymisen myötä aktiivisten kulkutapojen käyttö vähenee.



Kuva 29: Aktiivisen liikkumisen terveysvaikutukset elinpäivinä asukasta kohti

Aktiivinen liikkuminen lisää elinikää laskennallisesti keskimäärin 16 päivää vuodessa. Rahana mitattuna tämä vastaa 3 000 euroa asukasta kohden. Helsingin kantakaupungissa kävely ja pyöräily on selvästi yleisempää kuin muualla seudulla, minkä vuoksi myös terveyshyödyt ovat suurimmat. Suurin osa terveyshyödyistä syntyy kävelystä. Liityntä- ja vaihtokävelymatkojen sekä pyörämatkojen kilometrimäärät suurenevat suunnitelmaluonnoksessa hieman verrattuna nykytilaan, mutta kävelymatkojen kilometrimäärät pysyvät ennallaan tai laskevat hieman.

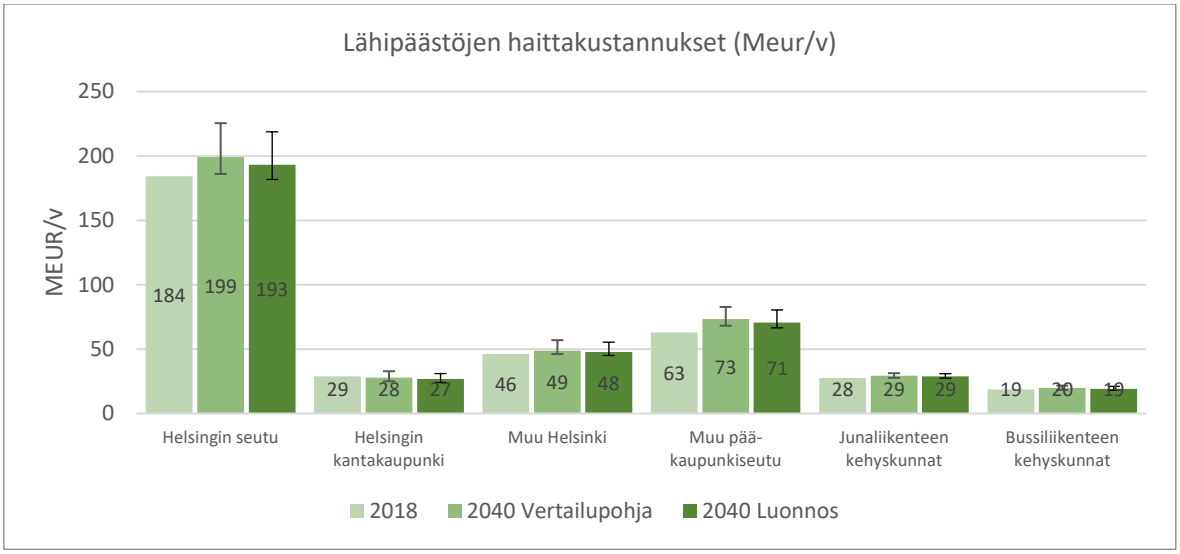
Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen lyhentää etäisyyksiä, millä on potentiaalisia vaikutuksia kävelyn ja pyöräilyn suosioon. Pyöräilyn pääverkon toteuttaminen parantaa pyöräilyn edellytyksiä laajasti koko seudulla. Suunnitelman toimenpiteillä ei kuitenkaan ole tarkastelujen perusteella vaikutusta aktiivisen liikkumisen terveyshyötyihin, mikäli ihmisten liikkumistottumukset pysyvät nykyisen kaltaisina. Liikkumistottumuksiin voidaan vaikuttaa liikkumisen ohjauksella. Liikkumisen ohjaus sisältyy suunnitelmaan, mutta toimenpiteiden kokonaisvaikutusta on hankala arvioida.

Liikenteen lähipäästöt

Ajoneuvotekniikan kehittyminen leikkaa huomattavasti pakokaasupäästöjä, mutta tie- ja katupölyn määrä kasvaa liikenteen kasvun seurauksena. Sähköistyminen ei ratkaise lähipäästöongelmaa, vaan suoritteen laskeminen on siihen keskeinen keino. MAL-suunnitelmaluonnoksessa ei ole merkittäviä liikennesuoritteeseen vaikuttavia toimenpiteitä. Liikennesuorite laskee hieman

vertailupohjaan verrattuna, kun joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa suhteessa henkilöautoliikenteeseen.

Liikenteen lähipäästöjen haittakustannukset nousevat perusennusteessa vuoteen 2040 mennessä, mutta kehitykseen liittyy suuria epävarmuuksia. Haittakustannukset syntyvät pääosin hiukkaspäästöistä, joista vuonna 2040 suurin osa on tienpinnasta, renkaista ja jarruista syntyvää pölyä eli on suoraan verrannollinen suoritteen kasvuun. Lähipäästöjen terveyshaitta Helsingin seudulla vuonna 2018 on euroina mitattuna 184 miljoonaa euroa ja vuonna 2040 lähes 200 miljoonaa euroa. Vuosittaiset kustannukset ovat MAL-luonnoksessa hieman vertailupohjaa pienemmät. Lähipäästöjen haittakustannukset pysyvät nykytilaan verrattuna ennallaan KUUMA-kunnissa ja Helsingissä sekä kasvavat muulla pääkaupunkiseudulla.



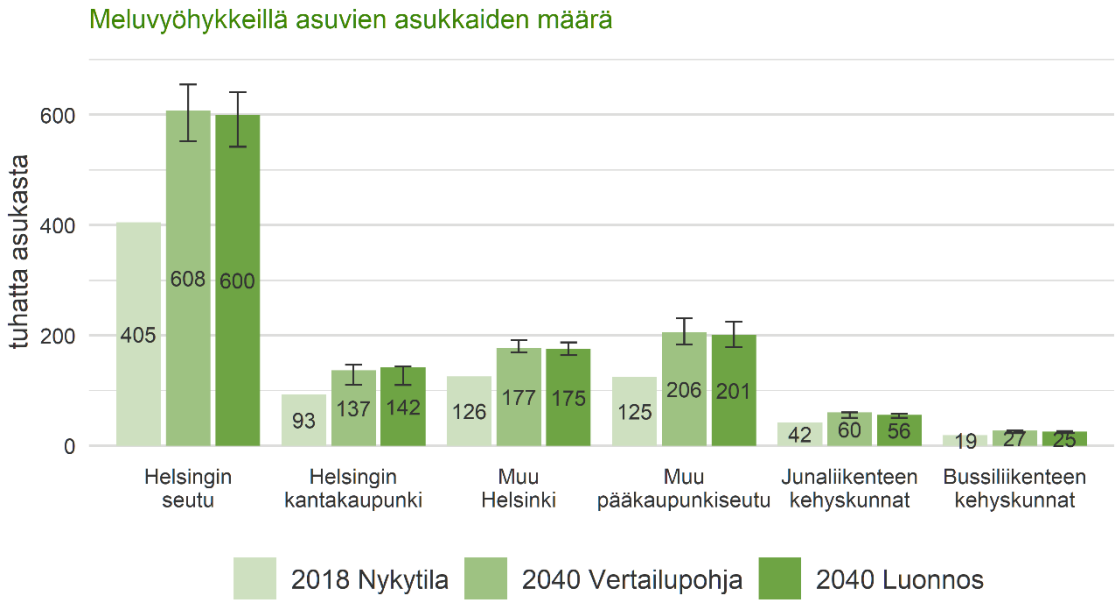
Kuva 30: Liikenteen lähipäästöjen haittakustannukset (Meur/v)

Erityisesti tiiviillä kaupunkialueilla tulisi käyttää monipuolisia keinoja, joilla vähennetään ajoneuvoliikenteen määrää, tehostetaan kaupunkilogistiikkaa, vähennetään ruuhkia ja parannetaan kestävän liikkumisen edellytyksiä. Kitkarenkaiden käytön lisääminen on keskeinen yksittäinen keino.

Liikenteen melulle altistuminen

Tieliikenteen kasvu lisää melualueita ja väestön kasvu lisää liikennemelulle altistuvien määrää huomattavasti verrattuna nykytilaan. Suunnitelmaluonnokseen sisältyvät meluesteet laskevat hieman

melulle altistuvien määrää vertailupohjaan verrattuna. Liikennehankkeiden ja asumisen kohdistumisen takia meluvyöhykkeillä asuvien asukkaiden määrä kasvaa Helsingin kantakaupungissa.



Kuva 31: Meluvyöhykkeillä asuvien asukkaiden määrä

Liikenteen sähköistyminen vähentää melua alle 40 km/h nopeuksilla. Sen sijaan sähköautoilla ei ole pienentävää vaikutusta melutasoon maantienopeuksilla, koska viimeistään noin yli 50 km/h ajonopeuksilla renkaiden vierintämelu on voimakkaampi melun osalähde myös raskailla ajoneuvoilla ja moottorimelu on hiljaisempi. Leveärenkaiset ja painavilla akuilla varustetut sähköautot voivat aiheuttaa jopa enemmän melua kuin polttomoottoriautot. Katuverkolla alle 40 km/h ajonopeuksilla moottorimelu on merkittävä melun osalähde, jolloin sähköautoilla voi olla myönteinen vaikutus melutasoon, jos niiden osuus liikennemäärästä on riittävän suuri.

Suunnitelmaluonnoksen meluesteistä kolme sijaitsee Vantaalla, viisi Helsingissä ja yksi Järvenpäässä. Meluesteillä suojataan yli 5 000 nykyistä asukasta. Kunnat ovat velvoitettuja suojaamaan asukkaat melulta uuden maankäytön tapauksessa, mutta kuntien ja valtion yhteisvastuulla oleva nykyisen asutuksen suojaaminen melulta on jäänyt usein tekemättä rahoituksen puuttuessa. Tämä asettaa vanhat ja uudet alueet eriarvoiseen asemaan.

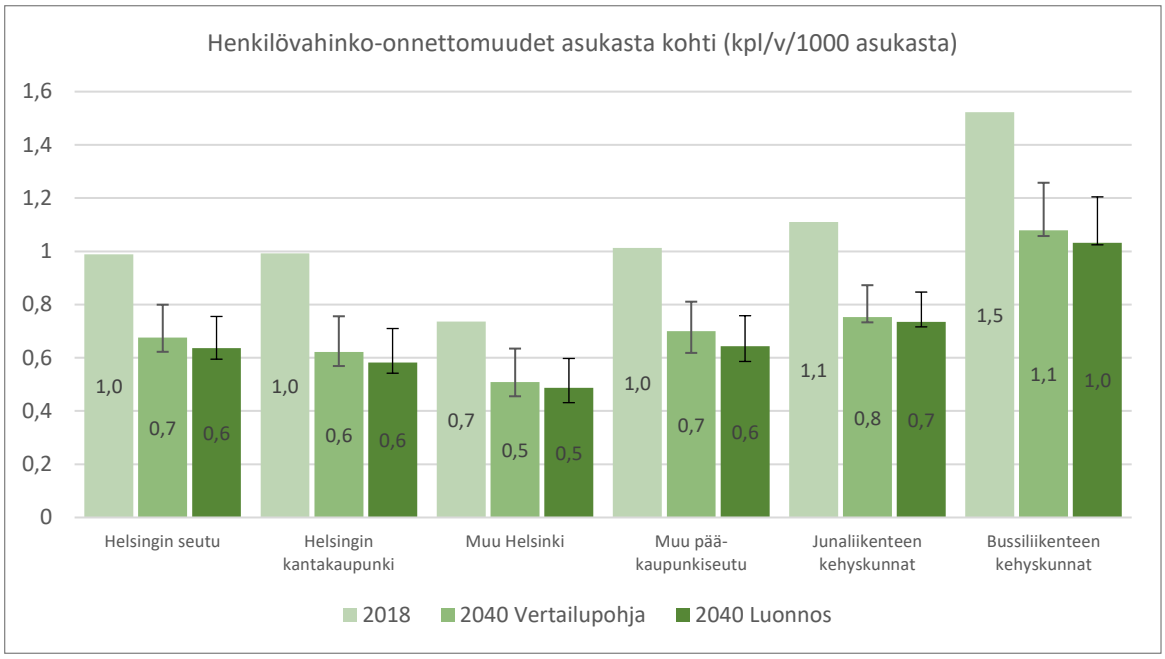
Ajonopeuden muuttuminen ±20 km/h kasvattaa tai pienentää tien melupäästöä 2–4 dB nopeusalueesta ja raskaan liikenteen osuudesta riippuen. Liikennemäärän puolittuminen (-50 %) tai kaksinkertaistuminen (+100 %) pienentää tai kasvattaa tien melupäästöä ±3 dB. Melutaso ei siis ole kovin herkkä liikennemäärän pienille muutoksille.

Liikenneturvallisuus

Liikenteen henkilövahinkojen määrä asukasta kohti laskee nykytilanteesta vertailupohjaan noin 30 % liikenteen aktiivisen ja passiivisen turvallisuuden trendimäisen paranemisen seurauksena. Vaikutukset ovat samansuuntaisia koko seudulla. Eniten onnettomuuksia asukasta kohti tapahtuu bussiliikenteen kehyskunnissa. Nykytilaan verrattuna onnettomuudet vähenevät eniten Helsingin

kantakaupungissa. Liikenneturvallisuus paranee vielä jonkin verran vertailupohjasta suunnitelmaluonnokseen.

Suunnitelmaluonnos sisältää ajonopeuksia rajoittavia toimenpiteitä (taajamien nopeusrajoitukset, automaattinen liikennevalvonta), joilla on asiantuntija-arvioiden mukaan hyviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Pienetkin ajonopeuksien muutokset vaikuttavat turvallisuuteen, jos olosuhteet muilta osin pysyvät ennallaan. Myös kehittyneet liikenteen hallinnan toimenpiteet, kuten varoitusjärjestelmät, voivat Liikenteen hallinta 2.0 -esisuunnitelman mukaan vähentää jopa 14,2 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta vuodessa vuonna 2030. Taajamien ajonopeuksien alentamisen, liikennevalvonnan ja liikenteen hallinnan toimien vaikutukset eivät kuitenkaan todennäköisesti näy täysimääräisesti liikennemallitarkasteluissa.



Kuva 32: Henkilövahinko-onnettomuudet asukasta kohti (kpl/v/1000 asukasta)

Henkilövahinko-onnettomuudet kohdistuvat sekä nykytilassa että tulevaisuudessa useimmiten auton kuljettajiin ja matkustajiin. Onnettomuudet vähenevät kaikilla kulkutavoilla nykytilasta vertailupohjaan ja vertailupohjasta suunnitelmaluonnokseen. Eniten vähenevät henkilöauton kuljettajiin ja matkustajiin kohdistuvat onnettomuudet. Todennäköisesti taajamanopeuksien alentaminen ja pyöräilyn pääverkon toteuttaminen vähentävät myös kävelijöiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksia. Erityisesti pyöräilijöiden yksittäisonnettomuudet ovat kuitenkin aliedustettuina onnettomuustilastoissa, joten vaikutustietoa on heikosti saatavissa.

Taajamien nopeusrajoitusten alentamisella on merkittäviä vaikutuksia erityisesti suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuteen. Esimerkiksi Helsingissä nopeusrajoituksia on 1970-luvulta lähtien vähitellen laskettu niin, että nykyään sekä esikaupungissa että keskustassa nopeusrajoitus on pääosin 30 tai 40 kilometriä tunnissa. Jalankulkijoiden kuolemat ovat vähentyneet 1960-luvun lopulta tähän päivään noin 40 jalankulkijasta keskimäärin kahteen jalankulkijaan vuodessa, vaikka autoliikenne on lähes kolminkertaistunut.

Automaattisella nopeusvalvonnalla voidaan saavuttaa merkittäviä turvallisuushyötyjä. Kehä III:lle on rakennettu automaattivalvontaa vuonna 2010 ja Kehä I:lle vuonna 2015. Molemmilta väyliltä on

saatu hyviä kokemuksia ajonopeuksien hillitsemisestä ja onnettomuusmäärien vähenemisestä. Ennen-jälkeen vertailussa (5 v ennen + 5 v jälkeen rakentamisen) kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenivät Kehä III:lla noin 67 % ja Kehä I:llä noin 38 %. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet vähenivät Kehä III:lla noin 37 % ja Kehä I:llä noin 18 %.

6.2.3 **Menestyvä**: Helsingin seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille.

Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelmalle annetun Menestyvä-tavoitteen kannalta oikeansuuntaista. Suunnitelman tavoitteena on, että järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen tehokkuus olisi yli yhden. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä järjestelmätason hyöty-kustannus-suhde nousee tasolle 1,18.

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä saavutetaan sekä matka-aikahyötyjä että parempaa palvelutasoa. Sekä joukkoliikenteen käyttäjät että autoilijat hyötyvät niin palvelutason kuin lipunhintojen osalta vetovoimaisemmasta joukkoliikenteestä. Matka-aikahyödyt vertailuvaihtoehdon paikoin pahasti ruuhkautuneeseen tieliikenteeseen nähden ovat laaja-alaisia ja ne kohdistuvat niin joukkoliikenteen käyttäjiin, autoilijoihin kuin pyöräilijöihinkin, erityisesti työmatkojen osalta.

Joukkoliikenteen liikennöintikustannukset kasvavat voimakkaasti erityisesti lähijunaliikenteen ja metron tihentyneiden vuorovälien sekä uusien pikaraitiotiehankkeiden vuoksi. Lisäksi suunnitelmaluonnokseen lisätty, pysyväksi tarkoitettu tukimekanismi joukkoliikenteen lipunhintojen alentamiseksi on huomattava julkistaloudellinen investointi. Se edistää merkittävästi kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta ja näin myös liikennejärjestelmän toimivuutta ja suunnitelmaluonnoksen yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

Kestävien kulkutapojen edistämisestä huolimatta on odotettavissa, että tieliikenne ruuhkautuu paikoin huomattavasti nykytilannetta enemmän seudun väestönkasvun ja liikennesuoritteen kasvun seurauksena. Yhteiskunta- ja julkistalouden näkökulmasta suunnitelman toimenpiteet eivät tehokkaimmalla tavalla vähennä tieliikenteen ruuhkautumista ja niiden aiheuttamaa matka-aikojen ja kustannusten kasvua.

Polttoaineveroista saatavat tuotot vähenevät ajoneuvokannan uudistuessa, mikä vaikuttaa negatiivisesti julkistalouteen. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole tarjolla konkreettisia, tehokkaita toimenpiteitä liikennemäärien, suoritteen ja ruuhkautumisen hallintaan, eikä se ota kantaa ajoneuvoliikenteen suoriteperustaisen verotuksen tulevaisuuteen. Lisäksi ajoneuvokannan sähköistyminen ei poista autoilun muita negatiivisia ulkoisvaikutuksia kuin osin.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen keskuksiin ja kehitettävien raideyhteyksien varsille sekä sekoittuneen maankäytön edistäminen ovat seudulle tärkeitä kilpailukykytekijöitä. Ne tukevat kasautumista, työmarkkinoiden toimivuutta, infrastruktuurin ja palvelujen järjestämisen kustannustehokkuutta sekä yleisesti julkistaloudellista resurssiviisautta.

Menestyvän seudun näkökulmasta asuntotuotantotavoitteet on syytä pitää korkealla tasolla. Asuntojen ja rakennusoikeuden suhteelliset hinnat puoltavat uusien asuntojen rakentamista keskuksiin. Toisaalta alueiden monimuotoisuus ja luonnonläheisyys ovat Helsingin seudun vetovoimaan vaikuttavia valttikortteja. Tiivistyvän maankäytön ja kestävän

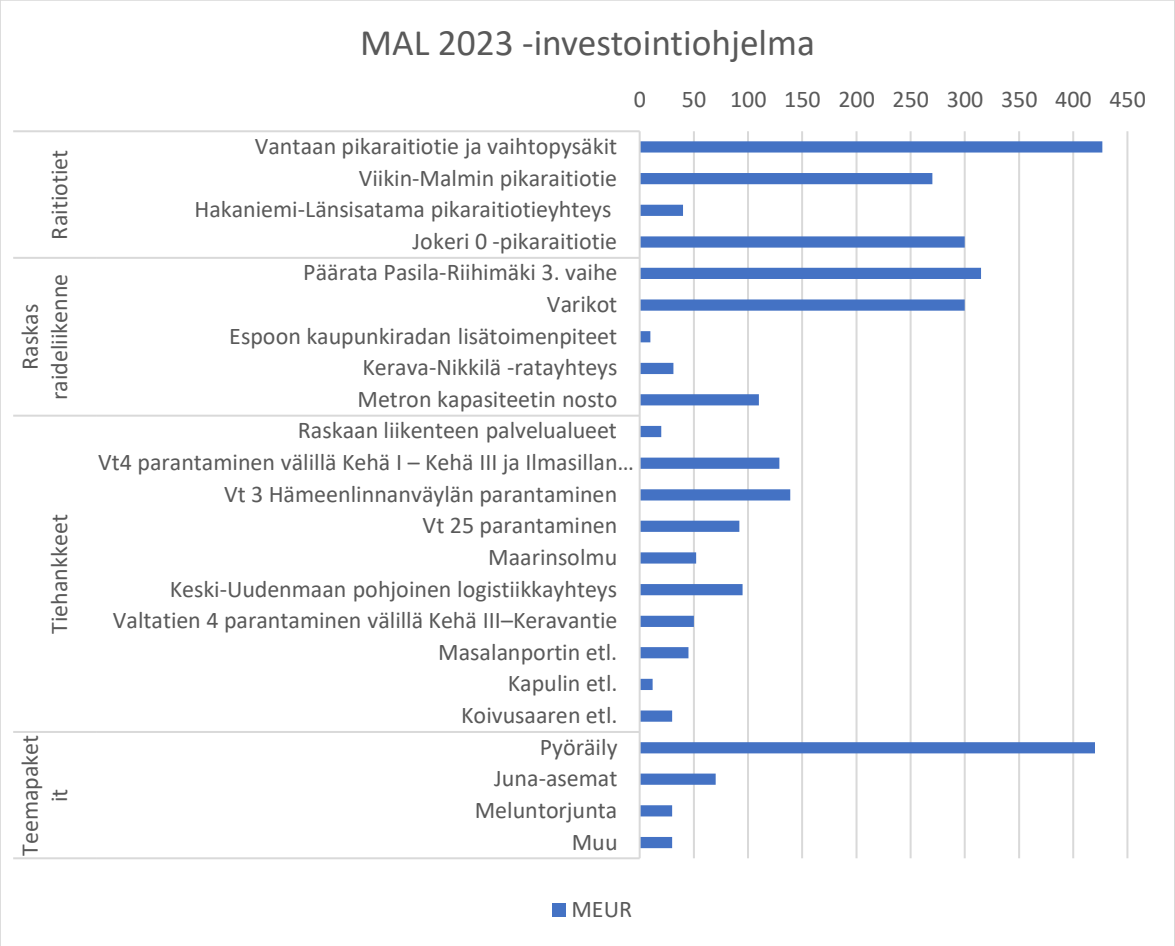
liikennejärjestelmän integroiva suunnittelu on siten edellytys seudun pidemmän aikavälin kilpailukyvyn ja vetovoiman takaamiseksi.

Helsingin seudun kansainvälisen kilpailukyvyn parantamiseen tähtäävien toimien näkökulmasta investointiohjelman hankkeet ovat perusteltuja. Ne vahvistavat Helsingin seutua TEN-T-kaupunkisolmukohtana sekä edistävät yhteyksiä TEN-T-ydinverkkokäytäviin. Myös elinkeinoelämän tilatarpeisiin vastaaminen tukee seudun menestystä.

Suuressa kuvassa suunnitelma ei kykene merkittävästi kirittämään Helsingin seudun asemaa suhteessa kansainvälisiin verrokkikaupunkeihin. Kunnianhimoisemmalla tieliikenteen ja maankäytön markkinamekanismien ja päästötoimien hyödyntämisellä olisi mahdollista saavuttaa edelläkävijyyttä ja houkutella uusia osaajia, yrityksiä ja innovaatioita.

Päämittari: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Suunnitelmaluonnoksen mukaisen investointiohjelman laaja hankekokonaisuus tuottaa merkittäviä hyötyjä, mutta on haasteellinen julkistalouden ja osin myös hankkeiden kustannustehokkuuden näkökulmasta. Julkistaloudellisen budjettirajoitteen odotetaan olevan kireä, mikä korostaa hankevalintojen merkitystä koko elinkaaren kustannustehokkuuden näkökulmasta.



Kuva 33: MAL 2023 -investointiohjelman toimenpiteiden kustannusarviot (yhteensä 3,0 mrd €)

Yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuslaskentaan käytetään Väyläviraston hankearviointiohjetta, jonka yksikköarvot on MAL 2019 -suunnitelman vastaavan laskelman jälkeen päivitetty niin, että korkea hyöty-kustannussuhde on yleisesti vaikeampi saavuttaa. Myös Helmet-liikennemallin

kehityksellä on samansuuntaisia vaikutuksia. Tästä huolimatta päämittarin tavoitetaso, järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen kannattavuus toteutuu. Suunnitelmaluonnoksen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus asettuu laskelmassa tasolle 1,18. Suunnitelmaluonnoksen nettoarvo nykyhetkessä olisi 650 miljoonaa euroa.

Taulukko 5: MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen vaikuttavien tekijöiden muutokset suhteessa vertailuvaihtoehtoon.

KUSTANNUKSET	M€
Investointikustannukset	2350
Rakentamisen aikainen korko	246
Julkisten varojen rajakustannus (verokerroin)	1090
Kustannukset yhteensä	3687

HYÖDYT	M€
Väylänpitäjän kustannusmuutokset	
Kunnossapitokustannukset	-50
Kuluttajan ylijäämä	
Aikakustannukset	3870
Ajoneuvokustannukset	39
Liput, verot ja maksut	4499
Tuottajan ylijäämä	
Liikennöintikustannukset	-1599
Tulot liikennepalveluista	-2992
Turvallisuusvaikutukset	
Onnettomuuskustannukset	817
Ympäristövaikutukset	
Päästökustannukset	194
Melukustannukset	97
Vaikutukset julkistalouteen	
Vero-, maksu- ja muut tulot	-715
Investoinnin jäännösarvo	176
Hyödyt yhteensä	4337

Nettohyöty	650

Suunnitelmaluonnoksen hankkeet tuovat merkittäviä aikasäästö- ja palvelutasohyötyjä, mutta myös investointi- ja liikennöintikustannusten kasvu ovat huomattavan suuria. Aikasäästöihin liittyy paljon epävarmuutta, ja herkkyystarkastelujen perusteella on mahdollista, että perusskenaarion hyödyt eivät realisoidu täysimääräisinä vuodelle 2040.

Suunnitelmaluonnoksessa on kasvatettu joukkoliikenteen tarjontaa niin junien kuin metron vuorovälin tihentämisen sekä uusien raitiolinjojen avaamisen myötä. Toimenpiteet tuovat joukkoliikenteen käyttäjille merkittäviä matka-aikasäästöjä ja mahdollistavat kehitettävien yhteyksien varrella tiivistyvää maankäyttöä. Joukkoliikenteen lipputuloja ne eivät kuitenkaan juuri kasvata.

Suunnitelmaluonnokseen lisätty joukkoliikenteen lipputuki, noin 150 miljoonaa euroa per vuosi, kasvattaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta, mikä edistää keskeisesti laaja-alaisien matka-aikahyötyjen saavuttamista. Toimenpide tuottaa edullisempien matkalippujen seurauksena huomattavan kasvun kuluttajan ylijäämään myös kuluttajien lippumenojen pienenemisen kautta. Koska joukkoliikennematkustaminen yleistyy huomattavasti, ovat lipputulomenetykset tuottajan ylijäämässä vuositasolla kuitenkin noin 105 miljoonaa euroa edellistä pienempiä. Julkista rahoitustarvetta kasvattava toimenpide heijastuu kustannuksiksi julkisten varojen rajakustannuksen eli verokertoimen kautta.

Uusien raideyhteyksien hyödyt kohdistuvat erityisesti Helsingin kantakaupunkiin ja itäisiin osiin Helsinkiä ja Vantaata. Digiradan ja metron kulunvalvontajärjestelmän uusimisen ansiosta saadut vuorovälitihennykset tuovat laajoja joukkoliikenteen matka-aikasäästöjä raskaan raideliikenteen lähialueille. Vain Ilmasilta tuo positiivisia matka-aikasäästöjä autoliikenteeseen.

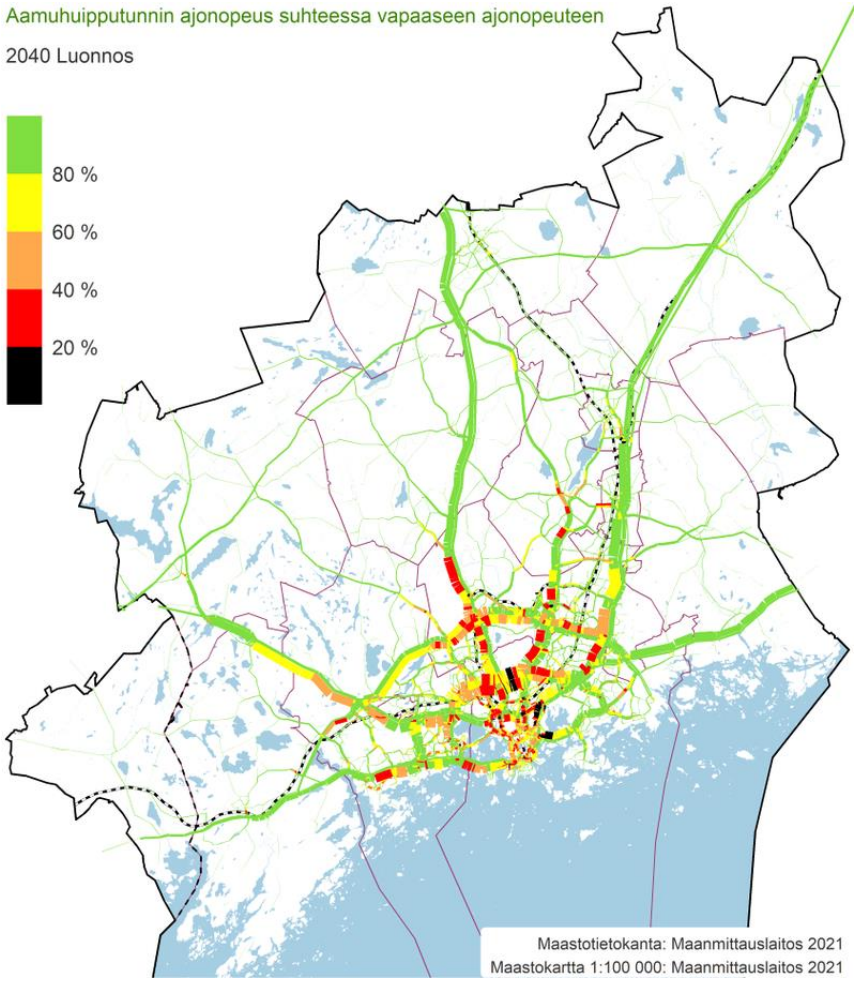
Suunnitelmaluonnokseen sisältyy myös merkittäviä pyöräilyn pääverkon parannustoimenpiteitä. Kehittämisen hyödyt näkyvät erityisesti työmatkapyöräilyn matka-aika- ja palvelutasohyötyinä. Myös pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvu näkyy pienempänä henkilöautosuoritteena, ruuhkautumisen vähenemisenä ja positiivisena päästökehityksenä.

Suunnitelmaluonnoksen investointiohjelman hankkeista osa on luonteeltaan liikennejärjestelmän häiriönhallinnan ja toimintakyvyn kannalta välttämättömiä toimenpiteitä, laadullisia perusparannuksia. Niiden kokonaishyödyt eivät välttämättä näy liikennejärjestelmän optimitilaa kuvaavassa hyöty-kustannus-kehikossa, joka ei sisällä toimintavarmuuden näkökulmaa.

Suunnitelmaluonnoksessa tarkastellut hankkeet mahdollistavat joukkoliikenteen tarjonnan lisäyksiä ja vuorovälin tihennyksiä. Hankkeiden lisäksi tarjonnan parantaminen edellyttää kuitenkin investointeja kalustoon ja varikoihin. Ilman näitä investointeja hankkeiden hyötyjä ei voida saavuttaa. Mallitarkasteluissa esimerkiksi metron kulunvalvonnan ja Digiradan vaikutuksia on kuvattu tihentämällä vuorovälejä. Tämä edellyttää kuitenkin lisää juna- ja metrokalustoa. Junakalustohankinnan ja junaliikenteen lisäämisen edellytys puolestaan on, että varikot on toteutettu. Kalusto- ja varikkoinvestoinnit aiheuttavat merkittäviä kustannuksia ja kasvattavat joukkoliikenteen kiinteitä operointikustannuksia, jotka myös heijastuvat osaltaan lippujen hintoihin ja joukkoliikenteen subventiotarpeeseen.

Joukkoliikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden kehittäminen sekä joukkoliikennettä tukevan uuden maankäytön sijoittuminen lisäävät matkustajien hyötyjä. Joukkoliikenteen lipputukeen ja tiivistyvään maankäyttöön yhdistettynä merkittäviä matka-aikahyötyjä välittyy myös tieverkolle sen vähäisemmän ruuhkautumisen myötä. Henkilöautoilijat ja raskas liikenne hyötyvät myös tieverkon pahimmin ruuhkautuvien osien ongelmien poistamisesta ja päätieverkon ohjausjärjestelmän myötä parantuvasta liikenteen toimivuudesta.

Silti tieliikenteen ruuhkautuvuus (kuva 34) kasvaa merkittävästi nykytilaan nähden asukas- ja liikennemäärien kasvun vuoksi. Tieliikenteen hinnoittelu edistäisikin yhteiskunta- ja julkistaloudellista resurssitehokkuutta. On hyvä huomata, että tieverkon ruuhkautuminen myös lisää liikennemallitarkasteluihin liittyviä epävarmuuksia, sillä ruuhkautuneella tieverkolla ajonopeudet jäävät alle nopeusrajoitusten. Herkkyystarkastelujen vaihteluväli on huomattavan suuri riippuen myös muun muassa etätyöstä ja asukkaiden asuinpaikkojen valinnoista.



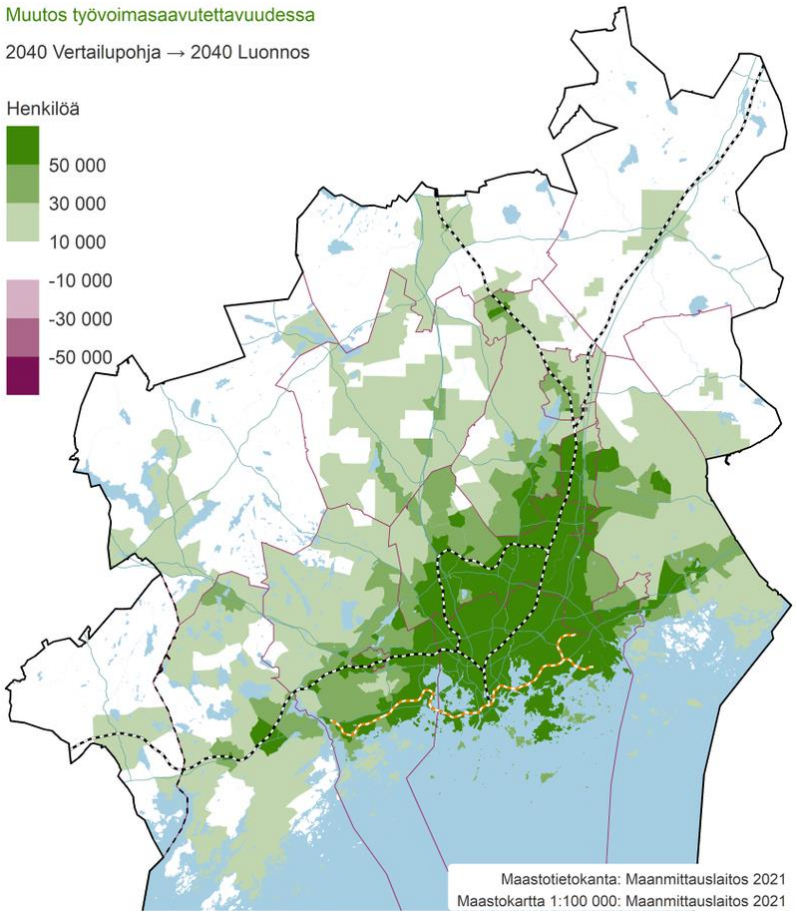
Kuva 34: Tieliikenteen aamuhuipputunnin ruuhkautuneisuus MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa

Kasautuminen ja työmarkkinoiden toimivuus

Liikennejärjestelmän ja maankäytön muutokset vaikuttavat kiinteistö- ja työmarkkinoiden toimintaan sekä yritysten ja asukkaiden tuottavuuteen. Erikoistuneen tuotannon alueellinen keskittyminen tuottaa toiminnalle suorien kuljetuskustannusten alenemiseen liittyvien liikenteellisten hyötyjen lisäksi kasautumisetuja. Hyötyjä syntyy kasautumisen tuottamasta kulutuksen ja tuotannon kasvusta, mutei lähtökohtaisesti työvoiman tai tuotannon uudelleenjakautumisesta ja sijainnin muutoksista.

Työmarkkinoiden ja yritystoiminnan tiheneminen yhdistettynä parempiin liikenneyhteyksiin luo edellytyksiä yritysten väliselle verkottumiselle, tehokkaammalle tiedon leviämiselle ja mahdollistaa pitkälle erikoistuneiden alihankkijaverkostojen muodostumisen.

Kasautumisetuja syntyy, kun työpaikkoja keskittyy työpaikkakeskittymiin ja laaja työvoimavaranto on helposti saavutettavissa. Kasautuminen on osa korkean tiiviyden alueiden houkuttelevuutta ja se heijastuu positiivisesti maan arvoon. Maan arvonnousun hyödyt kohdistuvat suoraan maanomistajaan ja kuntatalouteen epäsuorasti myös kiinteistöverotuksen muodossa. Kiinteistöjen arvonnousu on siten osittain seurausta liikennejärjestelmämuutosten tuomista saavutettavuushyödyistä, jotka on jo sisällytetty yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden arviointiin.

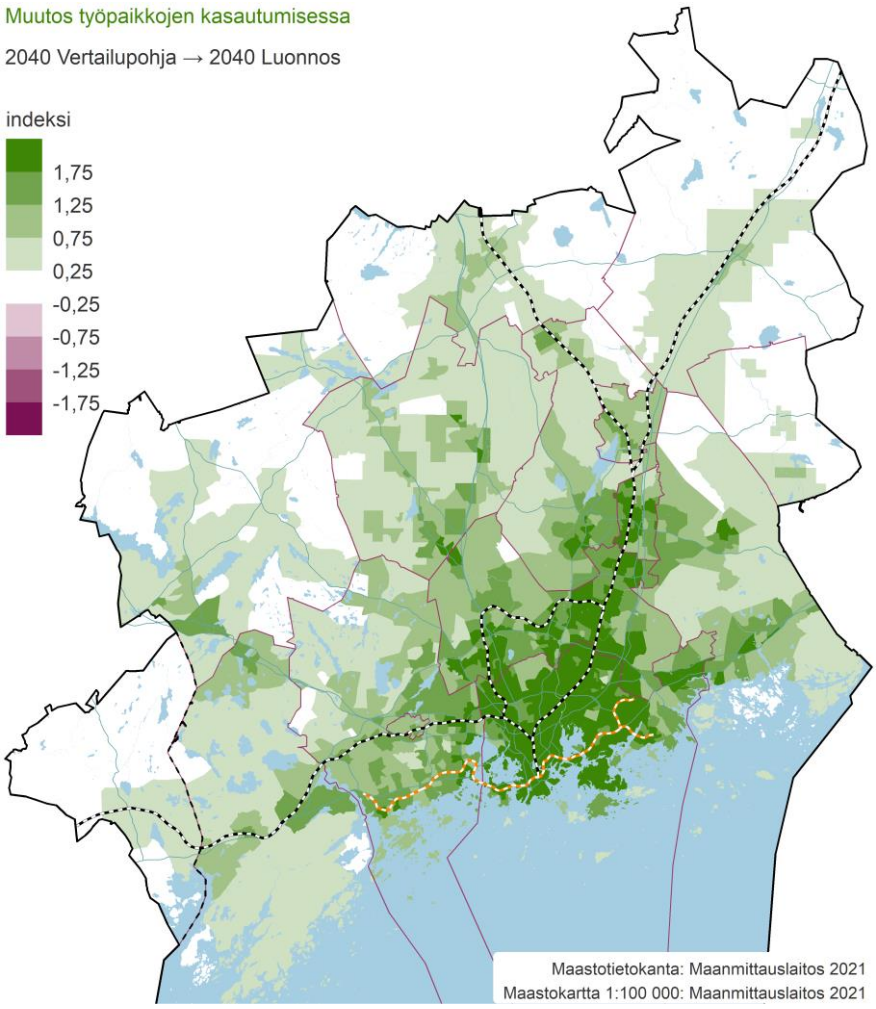


Kuva 35: MAL-suunnitelmaluonnoksen työpaikkasaavutettavuuden muutos

Yhteiskuntataloudellisesta arviointikehikosta eivät kuitenkaan erotu tehostuneesta tiedonjakamisesta tai alihankkijoiden ja muiden jaettujen resurssien käytöstä syntyvät hyödyt. Kasautumisvaikutuksista syntyvien euromääräisten hyötyjen arviointi onkin haasteellista osittain päällekkäisten vaikutusten ja vasta vähän tutkittujen tuottavuuden ja tiheyden välisten joustokerrointen vuoksi.

Toimintojen keskittymistä ja niin sanottua tehokasta tiheyttä on arvioitu alueellisesti työpaikkojen lukumäärän ja Helmet-mallilla tuotetun alueiden välisen yleistetyn matkavastuksen avulla. Suunnitelmaluonnoksessa työpaikkojen kasautuminen lisääntyy sekä nykytilaan verrattuna että hieman vertailupohjaan verrattuna. Suurin vaikutus aiheutuu työmarkkinoiden kasvusta. Työpaikkojen kokonaismäärän kasvun odotetaan olevan sama vertailupohjassa ja luonnoksessa, mutta työpaikkojen keskittäminen raidehankkeiden varteen vaikuttaa positiivisesti kasautumiseen.

Nykytilaan verrattuna suunnitelmaluonnoksen mukainen kasautuminen ja lähipalvelujen kehittymispotentiaali paranevat erityisesti seudun ydinalueilla, raideliikenteen ympäristössä ja muissa suuremmissa keskuksissa. Kun suunnitelmaluonnosta verrataan nykytilaan, suhteellisesti eniten kasautuminen lisääntyy Helsingin ulkopuolella. Suunnitelmaluonnos edistää työpaikkojen kasautumista raideyhteyksien varsille ja kohti keskuksia entisestään (kuva 36).



Kuva 36: MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen työpaikkojen kasautumiskehitys.

Ulkoisvaikutukset ja niiden hallinta ovat kaupunkien menestyksen kannalta keskeisiä. Kestävän liikennejärjestelmän kehittäminen huomioi tämän. Tiivis maankäyttö lyhentää välimatkoja, mahdollistaa monimuotoisen saavutettavuuden ja alentaa sen seurauksena myös liikenteen kustannuksia. Kasautuminen tukee niin yksityisten kuin julkisten palvelujen toimintaedellytyksiä. Tiiviin yhdyskuntarakenteen mahdollistamat kaupunkikehitysinvestoinnit tukevat myös esimerkiksi palveluiden laajempaa kirjoa, millä on merkitystä arjen sujuvuuden ja muiden vetovoimatekijöiden kannalta.

Seudullisen kilpailukyvyn näkökulmasta oleellista on työvoiman ja -paikkojen saavutettavuus. Väestönkasvu ja sen sijoittuminen vaikuttavat työvoimasaavutettavuuteen myönteisesti erityisesti kehitettävien raideliikenneyhteyksien varsilla. Suunnitelmaluonnokseen kirjattu joukkoliikenteen lipputuki sekä joukkoliikenteen taloudellisen kestävyyden ja kilpailukyvyn varmistaminen (esimerkiksi infrakorvauksia uudistamalla) ovat tärkeitä myös työmarkkinoiden toimivuuden kannalta, sillä joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen parantaa työvoiman saavutettavuutta ja edistää infrainvestoinneista saatavissa olevien hyötyjen toteutumista.

Maankäytön kehitys ja asuntomarkkinoiden toimivuus

Asuntotuotannolla on olennainen merkitys seudun menestykselle. Asuntotarjonnan strategisesti sijoittuvan ja määrällisesti riittävän kasvun avulla voidaan vaikuttaa seudun houkuttelevuuteen ja

kilpailukykyyn. Ennustettu väestönkasvu näkyykin muun muassa yritysten työvoimasaavutettavuuden merkittävänä parantumisena vuoteen 2040. Runsaan ja riittävän monipuolisen asuntotuotannon mahdollistama väestönkasvu tukee suunnitelman muiden toimenpiteiden kanssa seudun menestystä. Maankäytön tiivis sitominen asemaseutuihin ja joukkoliikenneinvestointeihin ruokkii positiivista kehitystä.

Maankäytön kehittymisen ja joukkoliikenneinvestointien näkökulmista suunnitelmaluonnos tukee seudun kasvua ja pyrkii samalla purkamaan hajanaisen yhdyskuntarakenteen myös taloudellisesti ongelmallisia riippuvuussuhteita. Saavutettavien sijaintien kasvava asuntotarjonta ja uusien, myös saavutettavuudeltaan houkuttelevien sijaintien kehittäminen luovat pohjaa taloudelliselle menestykselle ja kestävyydelle. Kaupunkiseudun näkökulmasta tiivistäminen, seudulle ominaiset viher- ja virkistysalueet riittävällä tavalla huomioiden, ja saavutettavien sijaintien asuntotarjonnan kasvu ovat selkeitä kilpailukyky- ja houkuttelevuustekijöitä.

Kun asukas- ja asiakasmäärät kasvavat paikallisesti, mahdollistuu myös kokonaan uusien palvelujen ja työpaikkojen synty. Parhaimmillaan kaupungistuminen on itseään ruokkivaa kehitystä, mutta myös menestys tuo mukanaan tarpeen ratkaista yhä uusia ongelmia esimerkiksi asuntotarjonnan kasvattamisessa. Yhteiskuntataloudellisesti tehokas tapa vaikuttaa asuntojen hintoihin on runsas asuntotarjonnan kasvattaminen hintamekanismin osoittamana. Käytännössä tämä tarkoittaa pyrkimystä kohdentaa asuntotarjonnan kasvua kohti alueita, joissa asuntojen arvostusten ja niiden tuottamisesta koituvien kustannusten erotukset ovat mahdollisimman suuria. Tässä onnistumisen laaja-alaiset vaikutukset ovat seudun menestyksen kannalta avainasemassa.

Pohjimmiltaan asuntomarkkinoiden toimivuus riippuu kysynnästä ja sen kehitykseen suhteutuvasta asuntotarjonnan kasvusta. Suunnitelma on asuinrakentamisen määrän ja sijoittumisen näkökulmasta oikeansuuntainen, mutta seudun menestyksen näkökulmasta sen riittävyyteen voi silti liittyä haasteita. Asuntojen toteutunut hintakehitys ja -taso vihjaavat ainakin paikallisesti suuremmista asuntotuotantotarpeista. Kehitys on yleisesti ottaen tiivistyvää, mutta ensisijaisten vyöhykkeiden laajuus ohjaa maankäyttöä myös asumisen osalta osin varsin hajanaisesti. Silti alueiden ja niille sijoittuvien asuntojen monipuolisuus ovat menestyksen kannalta tärkeitä näkökulmia.

Maankäytön kehittämisessä polkuriippuvuus on vahvaa, eli jo aiemmin rakennettujen alueiden kiinteistökanta ja rakenne määrittävät vahvasti niiden kehitysmahdollisuuksia. Yhteiskuntatalouden näkökulmasta epäoptimaaliset rakennusten ja rakennelmien elinkaaret lukitsevat yhdyskuntarakennetta sen kehittämismahdollisuuksilta. Myös tämä puoltaa tiiviin, sekoittuneen maankäytön kaupunkirakenteen ja sen toiminnallisuutta tukevan liikennejärjestelmän ennakoivaa kehittämistä. Rakennusten tai niiden osien käyttötarkoitusten muutokset on mahdollista toteuttaa helpommin sekoittuneessa maankäytössä.

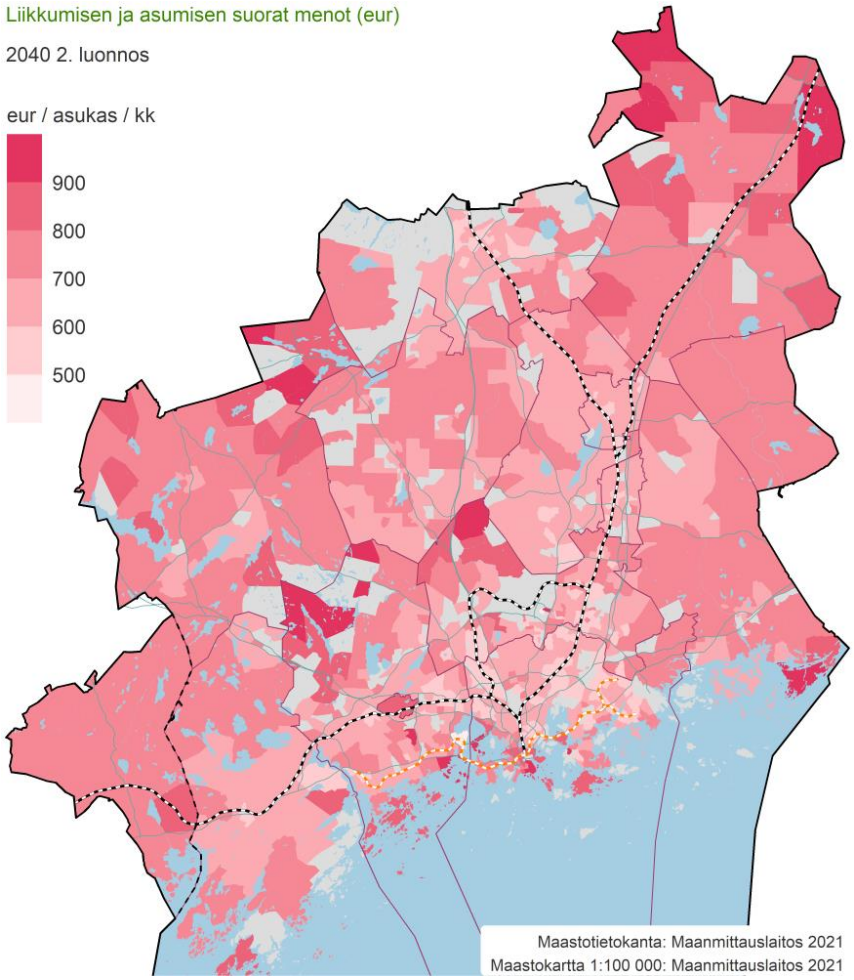
Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on ainakin tiettyyn rajaan saakka myös taloudellisesti kestävän kehityksen mukaista, sillä tyypillisesti maankäytön hajautuminen kasvattaa infrastruktuuriin ja palvelujen järjestämiseen liittyviä kustannuspaineita ilman, että käyttäjä siitä suoraan maksaa. Tiiviin maankäytön mukainen kaupunkikehitys edellyttää huomattavia alkuinvestointeja, mutta on pidemmällä aikavälillä kustannustehokasta ja yhteiskunnallista hyvinvointia tuottavaa.

Erityisesti raidehankkeilla tiedetään olevan vaikutuksia, jotka eivät näy välttämättä lainkaan hankearviointikehikossa. Keskeisesti juuri niiden avulla kyetään laajentamaan maankäytöllisiä mahdollisuuksia ja tekemään kaupunkikehitystä, joka ohjaa liikennejärjestelmää ja maankäyttöä kestävään suuntaan. Niiden avulla voidaan lisätä sijaintien keskeisyyttä ja saavutettavuutta.

Hankkeet välittävät houkuttelevuutta kiinteistömarkkinoille laajemminkin. Silti kyseessä lienee osin niin sanottu nollasummapeli, jolloin investointeja olisi ainakin jossain määrin toteutunut muutenkin, muualle seudulle tai sen ulkopuolelle. Lähtökohtaisesti hintasignaaleja seuraava maankäytön ohjaaminen kuitenkin lisää yhteiskunnallista hyvinvointia.

Liikkumisen ja asumisen kustannukset

Toisen suunnitelmaversion (VE2) pohjalta arvioituna liikkumisen ja asumisen yhteenlasketut suorat (rahalliset) menot ovat suuret kuntien reuna-alueilla ja Etelä-Helsingissä (kuva 38). Liikkumisen ja asumisen menot tasapainottavat toisiaan. Yleisesti ottaen asuntojen hinnat ovat korkeita siellä, missä liikkumisen kustannukset ovat pieniä ja sama toisin päin. Lisäksi hintoihin vaikuttaa asuinalueiden ja asuntokannan muu arvostus, esimerkiksi koettu viihtyisyys ja turvallisuus. Näissä puitteissa kotitaloudet valitsevat asuinpaikkansa preferenssiensä ja tarpeidensa mukaisesti.



Kuva 37: Liikkumisen ja asumisen suorat menot MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa.

Liikkumisen suorat kustannukset pienenevät toisessa luonnosversiossa (VE2) nykytilaan verrattuna kaikilla alueilla lukuun ottamatta Helsingin kantakaupunkia. Liikkumisen suorat kustannukset pienenevät toisessa luonnosversiossa (VE2) vertailupohjaan verrattuna erityisesti muualla Helsingissä ja muualla pääkaupunkiseudulla, joissa maankäyttö keskittyy raidehankkeiden varteen eli matkakohteet löytyvät lähempää.

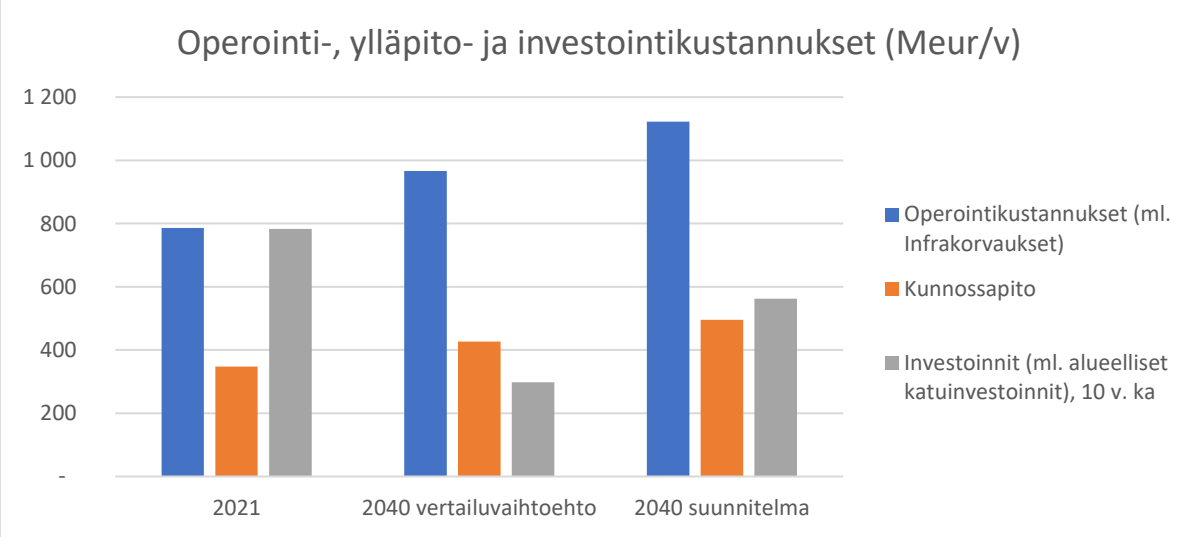
Liikkumisen suoriin kustannuksiin vaikuttaa voimakkaasti kulkutapajakauma. Keskimääräiset suorat kustannukset ovat pienimpiä siellä, missä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus on suurin, sillä ne ovat maksuttomia kulkutapoja. Toisessa luonnosversiossa (VE2) toimenpiteet vaikuttavat liikkumisen suoriin kustannuksiin enemmän alueellisesti kuin väestöryhmäkohtaisesti.

On oletettavaa, että liikkumisen ja asumisen kustannusten suuri kuva pysyy samansuuntaisena toisen luonnosversion (VE2) ja suunnitelmaluonnoksen välillä. Joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen kuitenkin vaikuttaa liikkumisen suoriin kustannuksiin alentavasti erityisesti siellä, missä joukkoliikenteen käyttö on runsasta. Erityisesti myös matka-ajan sisältäviä liikkumisen kokonaiskustannuksia katsottaessa toimenpiteen vaikutus välittyy tieliikenteen osalta laajemmallekin alalle seudun ydinalueiden vähäisemmän ruuhkautumisen myötä. Samansuuntainen vaikutus aikakustannuksiin toisen luonnosversion (VE2) ja suunnitelmaluonnoksen välillä on myös pääväylien nopeusrajoitusten pysymisellä ennallaan nykytilaan nähden.

Operointi-, ylläpito- ja investointikustannukset

Julkistaloudellisella rahoituspohjalla on oleellinen merkitys suunnitelmaluonnoksen kannalta. Julkisen talouden tila sekä sen pidempään aikaväliin väistämättä liittyvät epävarmuudet leimaavat taloudellista toimintaympäristöä arviointihetkellä. Nämä uhkaavat myös seudun kasvun ja sen liikennejärjestelmän kehityksen taloudellista kestävyyttä.

Suunnitelmaluonnoksessa liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu MAL 2019 -suunnitelmaa enemmän joukkoliikenteen operointiin, joka tarkastelussa sisältää myös HSL:n infra- ja yleiskustannukset sekä opetus- ja sosiaalitoimen ostamat kuljetukset. Suunnitelmaluonnoksen investointiohjelmassa investointitaso on edeltäviä vuosia alhaisempi, mutta kunnossapitotarpeiden odotetaan kasvavan seudun asukasmäärän ja liikenneverkon kasvun mukana.



Kuva 38: Seudullisen liikennejärjestelmän operointi-, ylläpito- ja investointikustannukset.

Infrastruktuurin rakennus- ja ylläpitokustannukset riippuvat keskeisesti infran määrästä, jolloin tiiviimpi maankäyttö mahdollistaa pienemmät elinkaarikustannukset ja myös julkistaloudellisesti myönteisen kehityksen. Käyttäjäkohtaisten kustannusten pieneneminen tukee taloudellista tehokkuutta ja seudun menestystä infrastruktuurin ja maankäytön osalta.

Suunnitelmaluonnoksessa esitetyt investoinnit (ml. vertailuvaihtoehdon hankkeet, ilman alueellisia katuinvestointeja) ovat vuosille 2024–2035 yhteensä 3,6 miljardia euroa eli keskimäärin 300 miljoonaa euroa vuotta kohden. Edeltävän kymmenen vuoden (2012–2021) aikana investoinnit Helsingin seudun pääväyliin ovat olleet yhteensä 5,1 miljardia euroa eli keskimäärin 508 miljoonaa euroa per vuosi. Näiltä osin investoinnit siis vähenisivät merkittävästi.

Julkistaloudelliset rahoitusvirrat liikenteeseen

Julkisen talouden murrosvaihe, joka liittyy myös hyvinvointialueiden perustamiseen, hankaloittaa nykytilan liikennejärjestelmärahoituksen ja sen jakaumien hyödyntämistä. Julkisen talouden liikkumatilan odotetaan olevan vähäinen ja Liikenne 12 -suunnitelman odotetaan määrittävän valtiontalouden rahoitusraamia liikennejärjestelmän kehittämiseen varattujen resurssien osalta. Arvioinnissa on hyödynnetty myös pidemmän aikavälin makrotaloudellisia oletuksia ja liikennemallin hyöty-kustannusanalyysiin tuottamia tietoja.

Liikennejärjestelmän rahoituspohja sisältää joukkoliikenteen odotetut lipputulot (371 M€/v), ja siitä on vähennetty seudulle estimoitu polttoaineverokertymän väheneminen, joka on vuositasolla noin 31 miljoonaa euroa. Joukkoliikenteen lipunhintojen alentamisen seurauksena vuoden 2040 lipputulokertymä on noin 130 miljoonaa euroa vertailuvaihtoehtoa vähäisempi.

Vuoteen 2040 mennessä joukkoliikenteen lipputulojen odotetaan silti kasvavan vuodesta 2019 noin viidellä miljoonalla eurolla ja vuodesta 2021 noin 135 miljoonalla eurolla. Toisaalta herkkyystarkasteluissa on tunnistettu työelämän muutoksia esimerkiksi etätyön osalta ja etätyöskenaariossa vuonna 2040 joukkoliikenteen lipputulot jäisivät noin 335 miljoonaan euroon.

Lipunhintojen alentamisen aiheuttaman lipputulokertymän supistumisen paikkaaminen lisätuilla tarkoittaisi, että seudullisen liikennejärjestelmän riippuvuus julkisesta rahoituksesta kasvaisi. MAL 2019 -suunnitelmaan sisältyivät tiemaksut, joiden tuotoilla järjestelmän ylläpitoa ja kehitystä voitiin osaltaan rahoittaa. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa kyseistä rahoitusinstrumenttia ei kuitenkaan ole. Tämän seurauksena niin kuntien kuin valtion muista rahoituslähteistä katettavat vastuut kasvaisivat entisestään.

Valtion maksettavaksi osoitettu joukkoliikenteen lipputuki kuitenkin turvaa joukkoliikenteen lipunhintojen kilpailukykyisinä pysymistä muuttuvassakin toimintaympäristössä. Lopulta se on yksi keino ehkäistä seudun menestyksen kannalta olennaisen joukkoliikennejärjestelmän palvelutason kurjistumista. Lisäksi se kasvattaa kestävän liikkumisen kulkutapaosuutta ja on avainasemassa myös tieliikenteen matka-aikasäästöjen näkökulmasta.

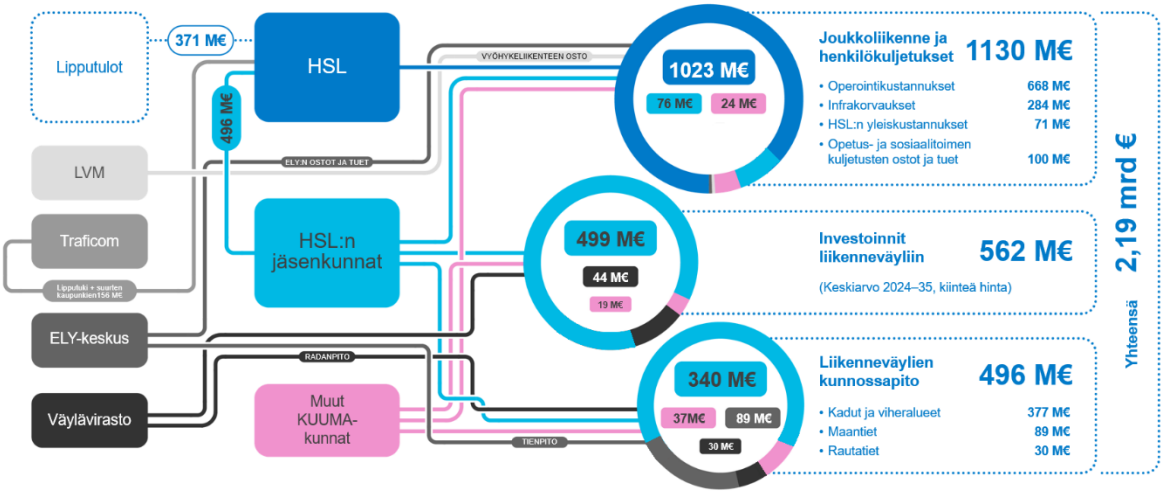
Lipputuki edustaa siirtymää pois valtionavustusten investointipainotteisuudesta ja sen merkitys joukkoliikennejärjestelmän houkuttelevuuden ja taloudellisen kantokyvyn näkökulmasta on monessa suhteessa monia investointejakin laaja-alaisempi. Toisaalta nykyisen infrasopimusjärjestelmän alaisuudessa se voidaan käytännössä nähdä osin jälkikäteisenäkin tapana kasvattaa valtion osallistumista seudun joukkoliikenneinfrainvestointeihin. Yhtä kaikki, tuki ja luotettavuus sen pysyvyyteen on liikennejärjestelmän vakaan ja ennustettavan kehityksen kannalta avainasemassa.

Laskennallinen arvio seudullisen liikennejärjestelmän julkisrahoitteisesta budjettirajoitteesta investointiohjelman vuosille 2024–2035 on noin 4,0 miljardia euroa, joka riittäisi kattamaan vertailuvaihtoehdon ja luonnoksen infrainvestoinnit. Arvio on kuitenkin herkkä talouskasvulle, väestönkasvulle, huoltosuhteelle ja siten julkisen talouden tilalle.

Tiemaksujen puuttuminen suunnitelmasta, yhdistettynä kiinteistöverotuksen puutteisiin, haastaa liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyyttä. Tässä mielessä joukkoliikenteen lisäsubventiot edustavat julkiselle taloudelle vaihtoehtoiskustannuksiltaankin huomattavia menoeriä.

Lipputuen aiheuttama valtiontalouden menojen kasvu ylittää Liikenne 12 -raamin ja toisaalta kasvattaa suunnitelmaluonnoksen kokonaiskustannukset myös yli miljardi euroa julkistalouden vuosien 2024–2035 laskennallista budjettirajoitetta suuremmiksi. Budjettirajoite ei myöskään sisällä kuntien rahoittamia alueellisia katuinvestointeja. Lisäksi laskelma ei huomioi korkomenoja, jotka vaikuttavat joukkoliikenteeseen operointi- ja infrakustannuksiin sisältyvien pääomakustannusten välityksellä.

Suunnitelmaluonnoksen mukaisten vuoden 2040 liikennejärjestelmän rahoitusvirtojen kokonaisuus on esitetty kuvassa 39. Sen laajoihin operointikustannuksiin sisältyvät joukkoliikenteen operointikustannusten lisäksi myös HSL:n maksamat infrakorvaukset ja yleiskustannukset sekä kuntien opetus- ja sosiaalitoimien kuljetusten ostot ja tuet. Yhteensä ne kasvavat nykytilaan nähden 43 prosenttia, etenkin raideinvestointien aiheuttaman infra- ja operointikustannusten kasvun vuoksi.



Kuva 39: Vuodelle 2040 arvioidut seudullisen liikennejärjestelmän rahoitusvirrat.

Vaikka infrakorvaukset eivät sisällä kalusto- ja varikkoinvestointienpääomakustannuksia, nousisi niiden osuus jo yli neljännekseen HSL:lle jyvitetyistä kokonaiskustannuksista. Näin on huolimatta siitä, että myös operointikustannusten odotetaan kasvavan nopeasti. Lisäksi on mahdollista, ettei tarkasteluissa ole kyetty täysimääräisesti huomioimaan nopeaa ja laaja-alaista kustannuskasvua.

HSL:n toimintaa ohjaa tavoite siitä, että kuntaosuudet olisivat enintään 50 % sen kokonaiskustannuksista. Nykyisessä infrakorvausjärjestelmässä joukkoliikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden kehittäminen kasvattaa HSL:n kustannuksia lipputulojen kasvua enemmän. Kuntakohtaiset subventioasteet vaihtelevat merkittävästi ja yhtenäisillä lipunhinnoilla tavoite kaikkien kuntien 50 %:n subventioasteesta on mahdoton.

Nykyjärjestelmässä suunnitelmaluonnoksen hankkeiden aiheuttama infrakustannusten kasvu ja sitä seuraavat lipunhintojen korotukset kumoaisivat tehokkaasti suunniteltujen hankkeiden yhteiskuntataloudellisia hyötyjä. Ilman infrasopimusjärjestelmän uudistamista, lisäsubventioita tai tieliikenteen hinnoittelua kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus alenisi puoli prosenttiyksikköä. Suunnitelmaluonnoksen mukaisesti siis investoitaisiin 1,8 miljardia euroa raideinfrastruktuuriin,

mutta tavoitteiden vastaisesti kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus jopa vähenisi, ellei joukkoliikenteen julkista rahoitusta kasvatettaisi tai infrasopimusjärjestelmää uudistettaisi.

Infrakustannusten lisäksi suunnitelmaluonnoksen hankkeet edellyttävät merkittäviä varikko- ja kalustoinvestointeja, jotka välittyvät pääomakustannuksina operointikustannuksiksi. Joukkoliikenteen kustannuspaineet kasvavat merkittävästi jo tämän seurauksena. Seudullisen joukkoliikennejärjestelmän rahoituspohjan vahvistaminen, eli esimerkiksi lisäsubventiot joukkoliikenteen lipunhintojen alentamiseen tai kansainvälisessä katsannossa poikkeuksellisen infrakorvausjärjestelmän uudistaminen ovat kriittisen tärkeitä toimenpiteitä alati raskaamman ja joustamattomamman kustannusrakenteen lipunhinnoille ja palvelutasolle aiheuttaman paineen keventämisessä.

Väyläverkon ylläpitokustannukset riippuvat ennen kaikkea sen laajuudesta, eli tiivistyvä maankäyttö keventää väyläverkkoon liittyviä kustannuspaineita. Verkon kasvun myötä ylläpitokustannusten odotetaan silti kasvavan nykytasostaan lähes 150 miljoonalla eurolla vuotta kohden. Asuntotuotantotavoite edellyttää uusien teiden ja katujen rakentamista, mikä nostaa osaltaan investointitasoa.

Kuljetuskustannukset kasvavat nykytilasta vertailupohjaan. Tämä on keskeisesti seurausta liikennesuoritteen kasvun lisäämästä ruuhkautumisesta. Liikennesuoritteen väheneminen vertailuvaihtoehdosta suunnitelmaluonnokseen vaikuttaa suotuisasti myös tavaraliikenteen keskikustannusten alenemiseen. Myös kehitettyjen yhteyksien mahdollistamat matka-aikasäästöt keventävät osaltaan kustannuspaineita. Niiden vaikutukset kuljetuskustannuksiin ovat paikallisempia ja merkittävimpiä siellä, missä ruuhkautuminen on suurinta.

6.2.4 Seudun ulkopuoliset vaikutukset

MAL-suunnitelman toimenpiteillä on vaikutuksia myös Helsingin seutua laajemmalla työssäkäynti-alueella sekä pitkämatkaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä. Helsingin seudun työssäkäyntialue kattaa suuren osan Etelä-Suomea. Esimerkiksi Lahden, Hämeenlinnan ja Raaseporin työllisistä yli 5 % käy pääkaupunkiseudulla töissä. Todennäköisesti suhteellisen yleiseksi jäävä etätyö kuitenkin vähentää jonkin verran päivittäistä pendelöintiä seudun ulkopuolelta.

Helsingin seudun asuntomarkkinoiden toimivuus on keskeistä, kun varmistetaan työvoiman saatavuutta niin seudullisesti kuin kansainvälisesti. Monipuolisella ja laadukkaalla asuntotuotannolla huolehditaan asuntojen riittävyydestä ja kohtuuhintaisuudesta. Sujuva ja laadukas arki on seudun vetovoimatekijä myös kansainvälisesti. Tähän panostetaan ehkäisemällä eriytymiskehitystä, parantamalla elinympäristön laatua erityisesti kaupunkiuudistusalueilla sekä huolehtimalla palveluiden ja lähivihreän saatavuudesta.

Suomen kansainvälinen kilpailukyky ja esimerkiksi ympäristötavoitteiden saavuttaminen nojaavat merkittävissä määrin Helsingin seudun kehittymisen onnistumisiin, joilla luonnollisesti on myös laajemmat heijastumisvaikutuksensa. Suomen suurimman kaupunkiseudun kansallinen merkitys on monesta näkökulmasta merkittävä. Alueella sijaitsee kansantalouden näkökulmasta merkittäviä klustereita ja liikenteen valtakunnallisia solmukohtia, joihin lukeutuvat esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasema, Helsingin satamat sekä useat logistiikkakeskukset. Valtakunnallisen ja seudullisen liikenteen yhteensovittamista edistetään suunnitelmassa mm. Helsingin seudun tieverkon jäsentelyn avulla.

Raskaan liikenteen palvelualueilla on merkitystä nimenomaan pitkämatkaisille kuljetuksille. Helsingin seutua laajemmalle vaikuttavat myös suunnitelman valtakunnalliseen liikenneverkkoon kytkeytyvät hankkeet kuten Pasila-Riihimäki – kapasiteetin parantaminen ja muut junaliikennettä laajalti tehostavat hankkeet, joista Digirata on valtakunnallinen hanke.

Huolehtimalla elinkeinoelämän tila- ja kuljetustarpeista maankäytön suunnittelussa sekä liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamisessa varmistetaan seudun kansallinen ja kansainvälinen kilpailukyky, joka on viime kädessä koko Suomen etu.

Kestävien kulkumuotojen saavutettavuuden paraneminen vähentää liikenteen päästöjä seudun ulkopuolellakin, mikäli joukkoliikenteen matkaketjuista saadaan sujuvampia ja henkilöauton käyttö samalla vähenee. Myös ajoneuvoteknologian kehityksellä ja ajoneuvojen yksikköpäästöjen pienentämiseen tähtäävillä toimenpiteillä on vaikutusta seudun ulkopuolella tapahtuvan ajon päästöihin. Helsingin seudulla asuvat ja toimivat liikkuvat myös seudun ulkopuolella, ja seudun ulkopuolelta kuljetaan alueelle.

Suuri osa suunnitelman ympäristövaikutuksista on kuitenkin paikallisia, kuten liikenteen melu ja pienhiukkaspäästöt sekä rakentamisesta aiheutuvat muutokset viherrakenteeseen ja luonnon monimuotoisuuteen.

Suuri myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Vähäinen myönteinen	Ei vaikutusta	Vähäinen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Suuri kielteinen

Taulukko 6: Vertailupohjan ja suunnitelmaluonnoksen vaikutukset ilmastoon, yhdyskuntarakenteeseen, luonnonvaroihin, maisema- ja kulttuuriarvoihin ja luonnonoloihin

	Vertailupohja	MAL 2023 -luonnos
ILMASTO	• Ajoneuvokannan uusiutuminen vähentää liikenteen päästöjä. Päästövähennys on 48 % vuodesta 2005. • Liikennesuorite kasvaa merkittävästi väestönkasvun ja sähköisen liikenteen käyttökustannusten alenemisen myötä. • Maankäytön tiivistyminen tukee pitkällä aikavälillä kestävää liikkumista. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus nousee 64 %:iin (nykytilassa 63 %). • Seudun asuinrakentamiseen liittyvän vuotuisen metsäkadon määrä on suuri, mutta tiivistämisen myötä määrä laskee nykytahdista hieman säästäen hiilinieluja- ja varastoja. • Asumisen ilmastovaikutukset vähenevät mm. tuotannon puhdistuessa ja lainsäädännön muuttuessa.	• Suunnitelman toimenpiteiden myötä liikenteen CO2 -päästöt vähenevät noin 3 %-yksikköä. suhteessa vertailupohjaan. Päästövähennys on 51 % vuodesta 2005. • Suunnitelma ei vertailupohjaan nähden juurikaan vaikuta liikennesuoritteeseen. • Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus nousee koko seudulla 67 %:iin joukkoliikenteen lipun hintojen alenemisen vuoksi. Kasvu on suurinta Espoossa, Kauniaisissa ja Vantaalla. • Asuinrakentamiseen liittyvä metsäkato vähenee hieman vertailupohjaan nähden. • Suunnitelma kannustaa lainsäädäntöä vähäpäästöisempään asumiseen, mutta toimenpiteiden toteutumiseen liittyy epävarmuutta. Puurakentamisen lisääminen parantaa rakentamisen vähähiilisyyttä. + hiilipiikki
YHDYSKUNTARAKENNE, LUONNONVARAT	• Yhdyskuntarakenne tiivistyy nykyrakenteeseen, raideliikenteen varrelle ja keskuksiin • Seudun kasvu lisää luonnonvarojen kulutusta sekä tarvetta ottaa maa-alaa käyttöön rakentamiselle	• Yhdyskuntarakenne tiivistyy suunnitelman myötä jatkossakin nykyrakenteeseen, raideliikenteen varrelle ja keskuksiin. • Suunnitelman investointipaketin liikennehankkeiden rakentaminen lisää luonnonvarojen kulutusta. • Rakentamisen määrä, Suunnitelman toimenpiteenä on puurakentamisen lisääminen, mikä lisää vähähiilistä rakentamista.
MAISEMA- JA KULTTUURIARVOT	• Tiivis maankäyttö vähentää kokonaisuudessa maisema-alueille ja rakennetun ympäristön arvoalueille kohdistuvaa painetta • Tiivistäminen aiheuttaa muutospaineita nykyrakenteen sisällä pääasiassa pääkaupunkiseudulla.	• Maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvat muutospaineet eivät juurikaan eroa suunnitelman ja vertailupohjan välillä.
LUONNONOLOT	• Seudun kasvu lisää tarvetta ottaa maa-alaa käyttöön rakentamiselle • Tiivistäminen säästää luontoa rakentamiselta. Asumista ja liikennehankkeita osuu silti myös luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaille alueille ja seudun ekologisten ydinalueiden ja yhteyksien vaikutusalueelle	• Luonnoksen liikennehankkeita on suunniteltu suojelu- ja virkistysalueiden läheisyyteen ja paikoittain myös niiden sekä ekologisten yhteyksien ja viheryhteystarpeiden läpi, mikä saattaa heikentää seudun luontoarvoja.

	• Asukasmäärät kasvavat useilla, tavallisimmin jo rakennetuilla pohjavesialueilla, joista monet ovat riskialueita • Läpäisemättömien pintojen määrän kasvu saattaa tiivistyvillä alueilla johtaa virtaamien äärevöitymiseen sekä hulevesikuormituksen kasvuun. • Rakentamisen aikana voi aiheutua vaikutuksia vesistöihin ja luonnonympäristöön. Vaikutukset ovat usein paikallisia ja lyhytaikaisia.	• Asukasmäärä osin vähenee ja osin myös kasvaa alueilla, joilla on korkeita luonnon monimuotoisuusarvoja. Vaikutukset riippuvat alueesta. • Suunnitelman vaikutus pintavesiin ei juuri eroa vertailupohjasta, uusia liikennehankkeita ja parannushankkeita sijoittuu tärkeille pohjavesialueille.

Taulukko 7: Vertailupohjan ja suunnitelmaluonnoksen vaikutukset terveyteen, turvallisuuteen, elinoloihin ja viihtyisyyteen.

	Vertailupohja	MAL 2023 -luonnos
TERVEYS	• Tieliikenteen kasvu lisää melualueita ja asukasmäärien kasvu lisää liikennemelulle altistuvien määrää, jolloin melulle altistuvien osuus ja määrä kasvaa. • Ajoneuvokannan uudistuminen vähentää huomattavasti suoria pakokaasupäästöjä, mutta ei vaikuta tie- ja katupölyn määrään, joka kasvaa suoritteen kasvun myötä. • Tiivistyvä kaupunkirakenne voi voimistaa lämpösaarekeilmiötä etenkin pääkaupunkiseudulla.	• Suunnitelman meluesteet laskevat hieman melulle altistuvien määrää (noin 5 000 asukasta) vertailupohjaan verrattuna. • Suunnitelman maankäyttö on hieman vertailupohjaa tiiviimpi. , mikä voi lisätä lämpösaarekeilmiötä.
TURVALLISUUS	• Liikenteen turvallisuus paranee. • Rakentamista sijoittuu tulvariskialueiden läheisyyteen. • Tiivistyvä kaupunkirakenne voi lisätä kaupunkitulvien riskiä.	• Taajamien ajonopeuksien alentamisella, liikennevalvonnalla ja liikenteen hallintatoimilla kohtuullinen myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen • Suunnitelmassa tulvariskialueiden läheisyyteen sijoittuu hieman vertailupohjaa enemmän rakentamista. • Kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa joukkoliikenteen panostuksista johtuen ja ruuhkautuminen vähenee, mikä vaikuttaa myönteisesti liikenneturvallisuuskehitykseen.
ELINOLOT JA VIIHTYISYYS	• Saavutettavuus kasvaa asukkaiden ja työntekijöiden näkökulmasta kasvaneen maankäytön sekä liikenneverkon kehittymisen seurauksena. • Asukasmäärien kasvu ja tiivistäminen lisäävät painetta kaupungin sisäisille viher- ja virkistysalueille etenkin pk-seudulla, tiivistäminen luo edellytyksiä taajamia ympäröivien virkistysalueiden säilymiselle. • Kasvu luo haasteita palveluverkon riittävyydelle erityisesti jo nykyisellään tiiviillä asumisen alueilla. • Kasvava henkilöautoliikenne vähentää asuinalueiden viihtyisyyttä ja lisää merkittävästi ruuhkautuvuutta. • Joukkoliikenteen lipun hintoihin kohdistuu operointi- ja infrakustannusten nousun myötä korotuspaineita. • Saavutettavuusköyhien autottomien määrä ja osuus laskee hieman pk-seudulla ja nousee merkittävästi kehyskunnissa.	• Saavutettavuus paranee vertailupohjaan nähden. Suurin syy tähän on joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen. Pikaratikkahankkeilla on saavutettavuuteen paikallisesti myönteisiä vaikutuksia. • Tiivistyvä maankäyttö ja asukasmäärien lisääntyminen ensisijaisella vyöhykkeellä lisää viheralueiden käyttöpainetta ja hankaloittaa riittävän palveluverkon toteumista erityisesti eniten tiivistyvillä alueilla. • Kaupunkiuudistusalueita on tunnistettu kehittämistoimenpiteiden kohdentamiseksi ja alueellisen eritymiskehityksen estämiseksi. • Ruuhkautuvuus vähenee vertailupohjaan nähden. • Panostukset joukkoliikenteen lipunhintojen alentamiseen ja palvelutason parantamiseen vähentävät saavutettavuusköyhyyttä.

6.3 Yhteisvaikutukset ja ristiriitaiset vaikutukset

MAL 2023 -suunnitelman asiantuntija-arvioinnin kooste toisen suunnitelmaluonnoksen (VE2) toimenpiteistä on esitetty liitteessä 2. Suunnitelma sisältää useita toimenpiteitä, jotka edistävät suunnitelman kaikkien päätavoitteiden saavuttamista. Toisaalta suunnitelmassa on mukana toimenpiteitä ja toimintaympäristön muutoksia, joilla on päätavoitteiden osalta ristiriitaisia vaikutuksia (taulukko 8). Huolellisella jatkosuunnittelulla monia haitallisia vaikutuksia on mahdollista vähentää.

Helsingin seutu kasvaa kestävästi

Maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen suurin haaste liittyy seudun jatkuvaan ja nopeaan kasvuun, minkä vuoksi seudun toiminnallisuuden varmistaminen on yhä tärkeämpää. Seudun asuntotuotanto vastaa kasvavaan kysyntään ja edistää seudullista ja kansainvälistä kilpailukykyä. Seudun ydinalueille ja joukkoliikenteen piiriin tiivistyvällä maankäytöllä lievennetään huomattavasti kasvun haittapuolia ympäristölle sekä kannustetaan kestävään liikkumiseen. Maankäytön tehostaminen erityisesti keskuksiin ja raideliikenteen piiriin lisää myös saavutettavuus- ja kasautumisetuja sekä vahvistaa hankkeista saatavia hyötyjä. Kehitys luo mahdollisuuden uudistaa olevia alueita ja erityisesti asemanympäristöjen kehittämisellä edistetään alueiden turvallisuutta ja houkuttelevuutta tuomalla asemanseudut osaksi ihmisten arkiympäristöä.

Tiivistäminen nykyrakenteeseen vähentää metsäkatoa ja ympäristöön kohdistuvia paineita muualla seudulla. Riskejä kohdistuu kuitenkin tiivistyvän kaupunkialueen sisälle. Vaikka suunnitelmassa asukasmäärien kasvu on useilla ympäristön kannalta arvokkailla alueilla vertailupohjaa vähäisempää, saattavat asukasmäärät joillain ympäristön kannalta arvokkailla alueilla pysyä samana tai sijoittua laajemmin. Metsäkadon määrä vähenee vertailupohjaan nähden mutta säilyy silti suhteellisen korkeana. Metsien ja ympäristön säilyttäminen on keskeistä myös seudun vetovoiman sekä elinympäristön viihtyisyyden ja terveellisyyden kannalta.

MAL-suunnitelma tukee vertailupohjaa paremmin joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä, joskin kehitys vuoteen 2040 on epävarmaa. Maankäytön tiivistämisellä ja autonomistukseen vaikuttavilla toimenpiteillä voidaan lisätä kestävien kulkumuotojen osuutta entisestään. Suunnitelman pikaratikoilla ja niiden maankäytöllä on paikallisesti tärkeä rooli saavutettavuuden ja kestävien kulkumuotojen käytön tukena sekä alueiden tasapainoisen kehityksen edistämisessä.

Kansallisten ja EU-tason toimien myötä ennustettu ajoneuvokannan uusiutuminen vähentää vuoteen 2040 mennessä merkittävästi liikenteen CO2-päästöjä sekä pakokaasupäästöjä. Seudun tiivistyvä maankäyttö tukee pitkällä aikavälillä kestävää liikkumista. Moottoriajoneuvoliikenteen liikennesuorite kuitenkin kasvaa noin kolmanneksella seudun asukasmäärän kasvun sekä autoilun käyttökustannusten laskun myötä. Suoritteen kasvu lisää paitsi CO2-päästöjä, myös tie- ja katupölyä sekä yhdessä asukasmäärien kasvun kanssa liikenteen melulle altistuvien määrää. MAL-suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä ei onnistuta vähentämään liikennesuoritetta. Useiden suunnitelman liikenteen päästövähennystoimenpiteiden tulokset riippuvat jatkosuunnittelun aikana tehtävistä päätöksistä.

Suunnitelman asumisen ja rakentamisen päästövähennystoimilla voidaan tukea seudun ympäristöystävällisempää kehitystä. Suunnitelman toimenpiteillä kannustetaan asuntokannan entistä suurempaan energia- ja resurssitehokkuuteen, joka on tärkeää myös seudun menestyksen sekä houkuttelevuuden kannalta. Toisaalta asumisen toimilla, kuten energiaremonteilla, voidaan nostaa asumisen laatua.

Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön

Suunnitelmaluonnoksessa pyritään tasapainoiseen uudistuotantoon. Monipuoliset asumisen vaihtoehdot vastaavat seudun asukkaiden tarpeisiin ja elämäntilanteisiin. Suunnitelman mukainen tiivis ja tehokas rakentaminen vähentää uuden rakennusmaan tarvetta. Toisaalta suunnitelman mukainen monipuolinen asuntotarjonta haastaa paikoin hiilinielujen- ja varastojen säilymistä sekä saattaa lisätä asumisen energiantarvetta. Suunnitelmassa on tunnistettu kaupunkiuudistusalueita, joihin erityisesti tulisi kohdentaa alueiden uudistamiseen ja monipuolistamiseen liittyviä toimenpiteitä.

Meluvyöhykkeillä asuvien määrä ja osuus väestöstä kasvaa tiivistymisen ja liikennesuoritteen kasvun myötä. Meluesteillä saadaan hieman laskettua melulle altistuvien määrää. Ensisijaisia keinoja liikennemelulle altistumisen vähentämiseksi ovat melun vähentäminen liikennemääriin, nopeuksiin, ajoneuvotekniikkaan ja päällysteisiin vaikuttamalla sekä maankäytön sijoittaminen kauemmas melulähteestä. Meluesteiden rakentaminen on vasta viimesijainen keino. Kaupunkiseudun kasvaessa melulähteiden välttäminen käy yhä vaikeammaksi ja melun vaikutusten rakenteellinen torjunta kalliimmaksi.

Lähipalveluiden saavutettavuus ja toisaalta palveluiden tarkoituksenmukainen sijoittuminen tukee kestävien kulkutapojen käyttöä. Kävely- ja pyöräilyetäisyydeltä löytyvät lähipalvelut edistävät arjen sujuvuutta, terveysvaikutuksia ja ovat tärkeitä erityisesti haavoittuvien liikkujaryhmien kannalta. Toisaalta palveluiden olemassaolo tai saavutettavuus ei kuvaa niiden laatua, joka on alueiden veto- ja pitovoiman kannalta tärkeää. Palveluverkon kantokyvyn kannalta lähipalveluille kaavoitetut tontit ja niiden riittävyys on huomioitava ja suhteutettava asuntotuotantoon.

Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti

Vahva raideliikenteen kehittäminen parantaa palvelutasoa sekä lisää saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Toisaalta raideliikennehankkeet vaativat suuria investointeja sekä nostavat merkittävästi liikennöintikustannuksia (mukaan lukien infrakorvaukset) heikentäen järjestelmätason HK-suhdetta. Vasta maankäytön merkittävä tiivistäminen raideyhteyksien varteen voi pidemmällä aikavälillä tukea merkittävästi kokonaistaloudellista kannattavuutta.

Myös nykyisen kaltainen kiinteistöverotus rajaa julkistaloudelle suurista investoinneista kertyviä hyötyjä. Toisaalta juuri raideinvestointien avulla on mahdollista vastata resurssiviisaaseen sekoittuneeseen kaupunkirakenteeseen kohdistuvaan kysyntään. Yhdyskuntarakenteen strategisen tiivistämisen edistäminen vastaakin sekä tiiviin, sekoittuneen kaupunkirakenteen niukkuuteen että seudun hajanaisuuden aiheuttamiin ongelmiin.

Investointikustannuksiin nähden suuria matka-aikahyötyjä voitaisiin usein saavuttaa lisäämällä tieliikenteen kapasiteettia, mikä johtaa henkilöautoliikenteen kasvuun. Tieinvestointien priorisointi yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden perusteella on kuitenkin ristiriidassa muiden tavoitteiden, esimerkiksi päästövähennysten, kanssa. Myös tieliikenteen negatiivisten ulkoisvaikutusten ja maankäytön kehityksen pidemmän aikavälin vaikutusten huomiointi muuttaa kokonaiskuvaa.

Tieliikenteen kapasiteetin kasvattamisen hyötyjen rajallisuus konkretisoituisi vasta ajoneuvoliikenteen kaupunkiseuduilla korostuvien negatiivisten ulkoisvaikutusten hinnoittelun ja sitä pidemmällä aikavälillä seuraavien kehityskulkujen myötä. Lisäksi on aiheellista huomata, etteivät henkilöautosuoritetta kasvattavat saavutettavuusmuutokset välttämättä palvele kaikkia väestöryhmiä yhtäläisesti. Hyvästä joukkoliikennesaavutettavuudesta huolimatta osa asukkaista kokee liikenneköyhyyttä. Ilmiön seudullisen tason arviointi on kuitenkin vaikeaa.

Työpaikka-alueiden keskittyminen tuottaa sekä liikenteellisiä hyötyjä että kasautumisetuja. Keskittyneille työpaikka-alueille on kustannustehokkaampaa järjestää toimivat liikenneyhteydet, mukaan lukien hyvä joukkoliikenteen palvelutaso. Monipuoliset ja laajat työpaikkakeskittymät luovat edellytyksiä yritysten väliselle verkottumiselle, tehokkaammalle tiedon leviämiselle ja mahdollistavat pitkälle erikoistuneiden alihankkijaverkostojen muodostumisen. Tehostuneesta tiedonjakamisesta tai alihankkijoiden ja muiden jaettujen resurssien käytöstä syntyvät hyödyt eivät kuitenkaan erotu yhteiskuntataloudellisesta arviointikehikosta. Kasautumisvaikutuksista syntyvien taloudellisten hyötyjen arviointi on haasteellista, sillä vaikutukset ovat osin päällekkäisiä ja tiiviiden työpaikka-alueiden ja tuottavuuden välisiä yhteyksiä on tutkittu varsin vähän.

Taulukko 8: Tunnistetut ristiriitaiset vaikutukset

	Hiilineutraali	Hyvinvoiva	Menestyvä
Seudun väestönkasvu	- Lisää liikennesuoritetta - Lisää metsäkatoa, luonnonvarojen käyttöä ja painetta ympäristölle + Luo edellytyksiä joukkoliikenteen palvelutason parantamiselle	- Haasteet palveluverkon riittävyydelle erityisesti jo nykyisellään tiiviillä asumisen alueilla - Lähiluonnon asukaspaine kasvaa + Hillitsee asumisen hintaa	+ Varmistaa seudullisen ja valtakunnallisen kilpailukyvyn - Vaatii merkittäviä investointeja infraan ja palvelutuotantoon
Maankäytön tiivistäminen	+ Lisää kestävää liikkumista ja vähentää päästöjä + Vähemmän metsäkatoa - Lämpösaarekeilmiö ja hulevesien hallinta haastavampaa	- Vähemmän lähiluontoa - Palveluverkon toteutumisen haasteet + Palveluiden parempi saavutettavuus	+ Kasautumis- ja saavutettavuusetuja + Infrastruktuurin ja palvelujen järjestämisen kustannustehokkuus
Monipuoliset asumisen vaihtoehdot	- Suuret asunnot/pientaloasuminen aiheuttavat enemmän rakentamisen päästöjä, käytönaikaista energiankulutusta ja metsäkatoa	+ Vastaavat erilaisiin tarpeisiin ja elämäntilanteisiin + Parempi asuttavuus ja asumisen laatu + Torjuu/korjaa alueellista eriytymiskehitystä	+ Seudun runsas ja monipuolinen asuntotarjonta on seudulle tärkeä kilpailukykytekijä + Täydennysrakentaminen tukee paikallisten asukaspohjien kasvua
Tie-investoinnit	- Henkilöautoliikenne kasvaa, joskin seudullinen merkitys vähäinen	- Lisää tie- ja katupölyä - Lisää liikennemelulle altistuvia - Estevaikutukset	+ Usein suuria matka-aikahyötyjä suhteessa investointikustannuksiin
Sähköautoilun tukitoimet	+ Vähentää päästöjä	+ Vähentää lähipäästöjä, lukuun ottamatta tie- ja katupölyä - Ei kaikille mahdollinen, hyödyt kohdistuvat hyvin toimeentuleville	- Nykyisellä verotuksella vähemmän verotuloja valtiolle - Ei vähennä tilantarvetta - Sähköautojen saatavuus ja hinta

7 Suunnitelman jatkosuunnittelua, toimeenpanoa ja seurantaa koskevat ehdotukset

Tässä kappaleessa kuvataan toimintaympäristön riskejä, esitetään suosituksia MAL 2023 -jatkosuunnitteluun, tarkemman tason suunnitteluun ja suunnitelman seurantaan sekä toimenpiteitä haitallisten vaikutusten välttämiseksi. Suunnitelman valmistelun lähtökohtana on toiminut seudun myönteisen kehityksen tukeminen, haitallisten vaikutusten välttäminen ja kokonaisvaikutuksiltaan mahdollisimman hyvien ratkaisujen valinta. MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointi osoitti, että päätavoitteista Hiilineutraali on vielä kaukana tavoitetasoista. Sen sijaan Hyvinvoiva ja Menestyvä -tavoitteet kyetään saavuttamaan melko hyvin.

7.1 Toimintaympäristön riskien tunnistaminen

Toimintaympäristöä tulevat lähivuosikymmeninä muokkaamaan voimakkaasti ilmastonmuutos ja siihen sopeutuminen, talous, monilla aloilla lisääntyvä työvoimapua, väestörakenteessa tapahtuvat muutokset (ikääntyminen, syntyvyyden lasku ja maahanmuutto), teknologian kehitys sekä näihin liittyvät muutokset työssä ja vapaa-ajan vietossa. Viime aikoina toimintaympäristö on vaikuttanut aiempaakin vaihtelevammalta ja nopeasti muuttuvalta (korona, turvallisuus, energiakriisi). Äkillisiltä ja osin ennakoimattomiltakin muutoksilta tullaan tuskin välttymään tulevaisuudessakaan. Esimerkiksi ilmastokriisin vaikutukset saattavat näkyä nopeammin kuin niihin pystytään suunnitteluratkaisuilla vaikuttamaan.

Osa toimintaympäristöön liittyvistä muutoksista ja epävarmuuksista on globaaleja. Näistä esimerkkejä ovat viime vuosina toteutuneet maailmanlaajuinen pandemia, geopoliittinen epävakaus ja tähän liittyvät turvallisuusuhkat sekä energiakriisi. Osa riskeistä taas on kansallisen tason haasteita kuten väestön ikääntyminen, syntyvyyden lasku, työperäisen maahanmuuton riittämätön määrä ja näistä syntyvä työvoimapula.

Kansallisesti julkistalouden kestävyysvaje on ollut jo pidempään nähtävissä ollut kehityskulku. Maailmanpoliittisesta tilanteesta paljolti johtuva maailmantalouden epävarmuus ja mahdollinen globaali taantuma heijastuvat osaltaan Suomeen, mikä uhkaa entisestään heikentää Suomen taloudellista kestävyyttä. Kansainvälisen ja kansallisen tason epävarmuudet heijastuvat myös Helsingin seudulle ja voivat vähentää seudullisen suunnitelman toteuttamismahdollisuuksia. Suunnitelmaa on tehty poikkeuksellisen epävarmassa toimintaympäristössä, joten suunnitelman toteutumiseen liittyy lukuisia eritasoisia riskejä.

Osa tunnistetuista ja mahdollisesti myös ennakoimattomista ilmiöistä tulee toteutumaan suunnitteluratkaisuista riippumatta. Suunnittelulla pyritään ennakoimaan muutoksia, vastaamaan tulevaisuuden haasteisiin mahdollisimman tehokkaasti, minimoimaan riskit ja huomioimaan mahdollisuudet.

MAL 2023 taustaselvityksenä laaditussa tulevaisuustarkastelussa Helsingin seudulla tunnistettiin riskejä erityisesti seuraavista näkökulmista (Tulevaisuustarkastelut):

- Epävireinen orkesteri (yhteistyö ei toimi)
- Hiipuva veturi (kilpailukyky ei kasva)
- Turbodiesel (kasvu ei ole kestävää)
- Korttitalo (sosiaaliset ongelmat kasaantuvat)

Merkittävimmät riskit on esitetty taulukossa 9. Riskien tunnistamisen lisäksi on arvioitu, miten suuri todennäköisyys ja millaiset vaikutukset liittyvät näiden toteutumiseen. Riskien tunnistaminen ja arviointi perustuvat MAL 2023 -suunnittelun taustatyönä tehtyihin Tulevaisuustarkasteluihin, Nykytila ja kehityssuunnat -selvitykseen sekä vaikutusten arvioinnin yhteydessä tehtyyn asiantuntijatyöhön.

Seuraavilla toimilla voidaan osaltaan pienentää tunnistettujen riskien todennäköisyyttä tai lieventää toteutuvan riskin vaikutuksia:

1) Ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen (kunnat, seutu, valtio)
2) Yhteinen sitoutuminen tehokkaisiin ja monipuolisiin toimiin liikenteen CO2-päästöjen vähentämiseksi sekä lyhyellä että pitkällä tähtäimellä (seutu, kunnat, valtio)
3) Arvokkaiden elinympäristöjen ja niitä yhdistävien muiden viheralueiden säilyttäminen, ennallistaminen ja monimuotoisuuden vaaliminen seudun tiivistyessä (kunnat, seutu)
4) Työvoiman saatavuuden turvaaminen, hyvien edellytysten luominen yrityksille ja työntekijöille, tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnan riittävä rahoitus (valtio, kunnat)
5) Olemassa olevaan maankäyttöön, infraan ja palveluihin keskittyminen, investointiohjelman toteutuksen priorisointi (valtio, seutu, kunnat)
6) Investointien suuntaaminen kaupunkiuudistusalueille (kunnat, valtio)
7) Yhteistyön vahvistaminen ja jatkuva vuoropuhelu (valtio, kunnat)

Taulukko 9: Tunnistettujen riskitekijöiden vaikuttavuus ja todennäköisyys

Todennäköisyys kasvaa ^ / Vaikuttavuus kasvaa ->						
Liikenteen hinnoittelu ja verotus tukevat yksityisautoilua	Henkilöautoilun suorite kasvaa	Tieliikenteen hiukkaspäästöt lisääntyvät	Asumisen hinta nousee	**Väestö ikääntyy ja työvoimapula voimistuu** 4)	**Luontokato etenee nopeasti** 1), 2), 3)	**Päästötavoitteita ei saavuteta**
Rakentamisen laatu on heikkoa	Palveluverkko harvenee (mm. sote)	Seudulle ei synny riittävästi monipuolista asuntotuotantoa	Energian saatavuus heikkoa ja hinta nousee	Segregaatio kasvaa 6)	Julkistalouden kestävyysvaje 5)	**Ilmaston-muutoksella on merkittäviä seurauksia**
Etätyötä tehdään yhä enemmän	Väestö ei sijoitu kestävän liikkumisen vyöhykkeille	Joukkoliikenteen kysyntä pienenee	Joukko-liikenteen lipunhinnat nousevat (infra -korvauksista ei saada sovittua)	Valtion ja kuntien yhteistyö ei toimi (osa-optimointi) 7)	Poliittinen sitoutuminen tavoitteisiin ja toimiin puuttuu	Taloudellinen taantuma
Monipaikkaisuus lisääntyy	Työpaikat ja asunnot yhä kauempana toisistaan	Ajoneuvokanta uudistuu hitaasti			Yhdyskunta-rakenne hajautuu	Maailmanlaajuiset kriisit (pandemiat, sodat)

Erittäin merkittävä riski
Merkittävä riski
Kohtuullinen riski
Melko vähäinen riski
Vähäinen riski

Merkittävät riskit ja niihin varautuminen

Merkittävimmät MAL-tavoitteiden toteutumista estävät riskit liittyvät päästövähennystavoitteen saavuttamiseen ja ilmastonmuutoksen sekä luontokadon etenemiseen. Lisäksi väestörakenteen muutokset ja uhkaava työvoimapula muodostavat erittäin merkittävän riskin seudun menestykselle. Julkistalouden haasteet sekä valtion ja kuntien yhteistyön heikkeneminen muodostavat merkittävän riskin suunnitelman toteuttamiselle. Asumisen hinnan nousu ja segregaation lisääntyminen ovat myös riskejä, joiden toteutuminen on melko todennäköistä ja joilla voi olla merkittäviä sosiaalisia vaikutuksia.

Erityisesti liikenteeseen kohdistuu merkittäviä päästövähennystavoitteita, joihin pääseminen edellyttää sekä nopeaa ajoneuvokannan uudistumista että merkittävää henkilöautosuoritteen vähenemistä. Ajoneuvokannan odotetaan uudistuvan Helsingin seudulla hieman nopeammin kuin kansallisessa perusennusteessa. Tämä on kuitenkin tavoitteiden kannalta liian hidasta ja riittämätöntä. Kansallisesti on asetettu tavoite, ettei henkilöautoliikenteen suorite lisäänny 2020 tasosta. Tähän tavoitteeseen pääseminen edellyttäisi Helsingin seudulla huomattavasti voimakkaampia ohjaavia ja rajoittavia toimia. Ilmastotavoitteen saavuttaminen näyttää nykytoimin lähes mahdottomalta ja tällä on suuria vaikutuksia kansallisesti ja globaalisti.

Ilmastonmuutoksen myötä helteet ja sään ääri-ilmiöt lisääntyvät, merenpinta nousee, sateisuus ja pilvisyys kasvavat. Asumisen ja infrastruktuurin sijoittumista pitäisi välttää alueille, joissa niille saattaa aiheutua vahinkoa tai vaaraa muuttuvan ilmaston takia. Riskinä on, että suunnittelussa ja rakentamisessa ei huomioida riittävästi sopeutumisen näkökulmaa, mistä aiheutuu vaikutuksia terveyteen ja turvallisuuteen sekä näihin liittyviä kustannuksia.

Luontokato uhkaa kiihtyä, ellei yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä kiinnitetä riittävästi huomiota arvokkaiden elinympäristöjen ja niitä yhdistävien muiden viheralueiden säilymiseen, ennallistamiseen ja monimuotoisuuteen. Metsät sitovat hiiltä, joten niillä on tärkeä merkitys myös ilmastonmuutoksen hillinnässä kuten myös muutoksiin sopeutumisessa. Ilmastonmuutoksen eteneminen taas heikentää luonnon monimuotoisuutta, koska lajit eivät ehdi sopeutua elinympäristön muutoksiin. Luontokadon pysäyttäminen edellyttää ilmastonmuutoksen nopeaa hillintää tavalla, joka minimoi luontoon kohdistuvat haitalliset vaikutukset.

Väestön ikääntyminen ja syntyvyyden lasku aiheuttaa jatkuvaa työvoimapulaa aluksi erityisesti suorittavassa työssä ja palvelualoilla. Tulevaisuudessa työvoimapula on laajenemassa koskemaan yhä useampia toimialoja, tehtäviä ja koulutusasteita. Työvoiman riittävä saatavuus on merkittävä ja melko todennäköinen riski, jonka yhtenä ratkaisuna voidaan nähdä maahanmuutto. Yhteiskunnan ja elinympäristön on oltava riittävän houkuttelevaa, jotta ulkomaisia työntekijöitä, perheitä ja opiskelijoita saadaan asettumaan Helsingin seudulle.

Kansallisella tasolla julkistalouden kestävyysvaje on suuri ja mahdollinen talouden taantuma voi heikentää julkistalouden tilannetta entisestään. Hyvinvointialueiden toiminnan käynnistyminen vuoden 2023 alussa vaikuttaa kuntatalouteen ja voi heijastua kuntien investointikykyyn jatkossa. MAL-suunnitelmaluonnos sisältää merkittäviä panostuksia liikennejärjestelmän kehittämiseen. Mikäli mittavaa investointiohjelmaa ei kyetä toteuttamaan, sillä on vaikutuksia seudun kestävään kasvuun ja tasapainoiseen kehitykseen.

Segregaatiota pyritään ehkäisemään mm. monimuotoisia alueita toteuttamalla ja kiinnittämällä erityishuomio kaupunkiuudistusalueisiin. On kuitenkin riskinä, ettei alueita toteuteta riittävän monimuotoisina, laadukkaina tai viihtyisinä. Asuntotuotannon monipuolisuus riippuu osaltaan myös valtion tukien kohdentumisesta, kriteereistä ja suuruudesta. Asuntorakentaminen on suhdanteista riippuvaista ja taloudellinen taantuma voi vaikuttaa rakentamisen määrään sekä toteutuvan rakentamisen laatuun ja sijoittumiseen. Lisäksi on tunnistettu, että ainakin edellisvuosina vapaarahoitteisesta asuntotuotannosta paikoin huomattavan suuri osa on päätynyt vuokramarkkinoille. Esimerkiksi energian, lainojen ja rakentamisen kustannuskehityksellä on huomattavia vaikutuksia sekä kuluttajien että rakennuttajien käyttäytymiseen. Myös kaupunkiuudistusalueiden toteutus saattaa jäädä vaillinaiseksi julkisen talouden kantokyvyn heikentyessä.

Valtion ja kuntien yhteistyö on avainasemassa ratkaistaessa kansallisen tason haasteita, joihin erityisesti Helsingin seudulla tulisi päästä. Epävarmassa ajassa on riskinä osaoptimoinnin lisääntyminen ja kunkin osapuolen omien tavoitteiden korostuminen. Seudullinen yhteinen sopiminen voi olla entistä haastavampaa. Tällöin poliittinen sitoutuminen saattaa jäädä löyhemmäksi ja suunnitelman ohjausvaikutus kärsii. Valtion tuen mahdollinen suuntautuminen Helsingin seudun ulkopuolelle (esimerkiksi suurten ratahankkeiden hankeyhtiöille) voi aiheuttaa riskin Helsingin seudun houkuttelevuuden ja kansainvälisen kilpailukyvyn kehitykselle.

Kiihtynyt inflaatio on tarkoittanut kustannusten ja hintojen laaja-alaista kasvua. Tämä on vaikuttanut myös liikennehankkeiden kustannusarvioihin. Mikäli talous ajautuu taantumaan, on todennäköistä, etteivät liikenneinvestoinnit toteudu suunnitellussa mittakaavassa. Julkistaloudelle tarpeiden priorisointi sekä maankäytön keskittäminen olemassa olevan infrastruktuurin ja toteutuksessa olevien hankkeiden yhteyteen voi olla sinänsä myönteistä.

Energian riittävyys ja hinta on noussut aiempaa merkittävämmäksi riskiksi, jonka haasteet jatkuvat todennäköisesti vielä pitkään. Energiankulutuksen resurssiviisauteen tulee kiinnittää huomiota sekä asumisen että liikenteen osalta. Esimerkiksi liikenteessä sähköautot kuluttavat osaltaan ainakin

toistaiseksi niukkaa resurssia, eikä ajoneuvokannan uudistuminen vähäpäästöiseksi ratkaise energian saatavuusongelmaa.

Muut riskit

Kestävien kulkutapojen käyttöön siirtyminen edesauttaa päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Koronapandemian aikana joukkoliikenteen käyttö väheni kuitenkin merkittävästi erityisesti yleistyneen etätyön takia. Riskinä on joukkoliikenteen käytön ja lipputulojen jääminen pysyvästi aiempaa alhaisemmalle tasolle.

Suuret joukkoliikenneinvestoinnit (mm. Länsimetro, Raide-Jokeri, Kruunusillat) lisäävät painetta uudistaa HSL:n infrakorvausmenettelyä. Mikäli tätä ei pystytä tekemään, riskinä on joukkoliikenteen lipunhintojen nousu. Tämä johtaa joukkoliikenteen käytön osalta negatiiviseen kierteeseen, jolloin kalliimmat lipunhinnat vähentävät joukkoliikenteen käyttöä ja lipputuloja, mikä pakottaa heikentämään palvelutarjontaa, jolloin joukkoliikenteen käyttö entisestään vähenee. Nykytilanteessa joukkoliikenteen lipunhintojen korottaminen on melko todennäköistä ja sillä on merkittäviä vaikutuksia.

Henkilöautoilun käyttökustannukset ovat laskussa sähköautojen yleistymisen myötä. Kokonaiskuvaan vaikuttavat kuitenkin myös pääomakustannukset sekä energian saatavuus ja sen mukainen hinta. Liikkumisen kustannusten muutokset kohdistuvat epätasa-arvoisesti: Edullinen sähköautoilu hyödyttää keski- ja suurituloisia, kun taas joukkoliikenteen lipunhintojen nousu kohdistuu enemmän pienituloisiin. Autoilun muuttuminen edullisemmaksi uhkaa tosin ruuhkauttaa tieverkkoa pahimmillaan merkittävästikin, mikä merkitsisi yhteiskuntataloudellisesti tehotonta aikakustannusten kasvua.

Liikenteen hinnoittelu ja kokonaisverouudistus on ollut kirjattuna nykyiseen hallitusohjelmaan. Lainsäädäntöuudistus on kuitenkin edennyt hitaasti. On melko todennäköistä, ettei uudistus tule etenemään kovin nopeasti. Tämä vaikeuttaa mm. päästövähennystavoitteiden saavuttamista Helsingin seudulla. Lisäksi maksujen kerääminen valtiontalouteen ilman niiden palauttamista seudullisen kaupunkikehittämiseen olisi seudun kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta hyvin ongelmallista myös taloustieteellisessä mielessä. MAL 2019 -suunnitelmassa esitettiin joukkoliikenteen lipunhintojen alentamista, joka toteutettaisiin tiemaksujen tuotoilla.

Palveluverkko muuttunee uusien hyvinvointialueiden myötä. Riskinä on palveluverkon harveneminen ja palveluiden saavutettavuuden heikkeneminen erityisesti kestävillä kulkutavoilla. Palveluverkon muutokset ja sen vaikutukset saavutettavuuteen eivät ole vielä tiedossa.

Maailmanlaajuisen pandemian myötä etätyö on lisääntynyt merkittävästi ja tämä mahdollistaa myös monipaikkaisen asumisen aiempaa paremmin. Suurin osa seudun työpaikoista kuitenkin todennäköisesti säilyy jatkossakin Helsingin seudulla. Osa työstä voidaan toki tehdä kauempaa, mikä mahdollistaa työssäkäyntialueen laajentumisen. Kehyskunnat voivat saada jonkin verran muuttovoittoa pääkaupunkiseudun työllisistä, joiden ei tarvitse päivittäin kulkea pidempää työmatkaa. Toisaalta myös Helsingin seudun asukkaat voivat tehdä töitä seudun ulkopuolella ja ulkopuolelle. Etätyön yleistyminen ja monipaikkaisuus voivat osaltaan lisätä yhdyskuntarakenteen hajautumisen riskiä.

Varautuminen vakaviin kriiseihin ja häiriöihin

Varautuminen tarkoittaa valmistautumista ennakolta erilaisiin suuronnettomuuksiin, häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Tavoitteena on ennaltaehkäistä onnettomuuksia ja häiriötilanteita sekä varmistaa yhteiskunnan toiminnan mahdollisimman häiriötön jatkuminen myös erilaisissa kriisitilanteissa.

Maailmanlaajuiset kriisit (pandemiat, energia-, talous- ja humanitaariset kriisit, sodat) vaikuttavat toteutuessaan merkittävästi myös Suomeen ja Helsingin seutuun, kuten viime vuosina on saatu

todeta. Kriiseihin varautuminen edellyttää laajaa yhteistyötä eri sektoreiden välillä sekä reagointikykyä myös äkillisiin mullistuksiin. Keskeistä on huolehtia kansallisesta huoltovarmuudesta, jolle Valtioneuvosto asettaa yleiset tavoitteet. Huoltovarmuuden keskeisin tavoite on turvata kriittisten infrastruktuurien, tuotannon ja palveluiden toimivuus, jotta väestön, talouselämän ja maanpuolustuksen välttämättömimmät perustarpeet pystytään täyttämään kaikissa olosuhteissa.

Helsingin seudulla kriittisiä toimintoja ovat mm. julkinen liikenne, rahti- ja matkustajasatamat, Helsinki-Vantaan lentokenttä, lukuisat valtakunnalliset logistiikkakeskukset mm. elintarvikehuoltoon liittyen sekä liikenneinfrastruktuuri (keskeiset valtakunnalliset maantie- ja rataverkon yhteydet). (Uudenmaan alueellinen riskiarvio 2018). Toimivien yhteyksien ja myös varareittien varmistaminen näihin kohteisiin on huoltovarmuuden ja jatkuvuuden hallinnan kannalta erittäin tärkeää.

Liikennejärjestelmää kokonaisvaltaisesti kehittämällä mahdollistetaan erilaisissa häiriötilanteissa vaihtoehtoisten kulkumuotojen ja/tai reittien käyttö. Erityisen tärkeää on varmistaa yhteiskunnan kannalta elintärkeiden kuljetusten toimivuus ja työmatkaliikenne. Häiriönhallintaa ja mm. liikenteen hallintaa kehittämällä mahdollistetaan liikenteen toimivuus myös erilaisissa häiriötilanteissa ja ehkäistään mahdollisia lisäonnettomuuksia. Helsingin seudulla joukkoliikenteen häiriönhallinta ja erilaisiin poikkeustilanteisiin varautuminen on erityisen tärkeää työmatkaliikenteen kannalta. Erilaiset yhteiskunnalliset häiriötilanteet (mm. energiansaannin vaikeudet, haasteet työvoiman saatavuudessa, onnettomuudet) vaikuttavat myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin ja on tärkeää suunnitella ennalta tärkeiden joukkoliikenneyhteyksien toimivuus tai vaihtoehtoiset järjestelyt myös näissä poikkeustilanteissa.

Vakavat liikenneonnettomuudet maanteillä, radoilla, lentoasemalla tai satamissa ja merialueilla vaikuttavat olennaisesti liikennejärjestelmän toimivuuteen. Kestävän liikkumisen edellytysten parantaminen ja siirtyminen kestävien kulkumuotojen käyttöön parantaa osaltaan järjestelmätason liikenneturvallisuutta.

7.2 Jatkosuunnittelu, haitallisten vaikutusten tunnistaminen ja niiden lieventämistä koskevat ehdotukset

Vaikutusten arvioinnin pohjalta laaditut suositukset MAL-suunnitelman jatkosuunnitteluun on koottu kuvaan 40. Suositukset on kuvassa jaoteltu päätavoitteittain, vaikka osa niistä tukee useampaa tavoitetta. MAL-suunnitelma on strategisen tason seudullista suunnittelua ja osa luonnoksen toimenpiteistä on yleispiirteisiä ja vaikutukset ovat pääosin välillisiä ja useiden toimenpiteiden yhteisvaikutuksesta syntyviä. Suunnitelman lopulliset vaikutukset tulevat määrittymään pitkälti myös jatkosuunnittelussa tehtävien päätösten perusteella. Seudun kestävän kehityksen edistäminen sekä haitallisten vaikutusten lieventäminen on mahdollista seudullisella suunnittelulla sekä eri toimijoiden välisellä tiiviillä yhteistyöllä. MAL-suunnitelman vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu jatkosuunnittelussa huomioitavia kohteita. Tarkemman tason toimenpiteitä on listattu taulukkoon 10.

Kuva 40: Suositukset MAL 2023 -suunnitelman jatkosuunnitteluun.

7.2.1 Useampaa tavoitetta tukevat suositukset

Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu keinoja, jotka vaikuttavat samanaikaisesti useaan tavoitteeseen. Tieliikenteen hinnoittelulla on positiivisia vaikutuksia sekä kestävään kasvuun että taloudelliseen kestävyyteen. Maankäytön sijoittuminen puolestaan vaikuttaa kaikkiin päätavoitteisiin.

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla pyritään luomaan suhteellista kilpailuetua joukkoliikenteelle, vähentämään henkilöautoliikennettä ja tieverkon ruuhkautumista sekä ohjaamaan henkilöautoilijoita liikkumaan kestävin kulkumuodoin. ***Hyvin suunniteltuna tieliikenteen hinnoittelun olisi mahdollista tuottaa tehokkaita ohjausvaikutuksia, jotka hillitsisivät henkilöautosuoritteen kasvua, liikenteen ruuhkautumista ja niistä aiheutuvia päästöjä.*** Ruuhkautumisen kasvu heikentää seudun saavutettavuutta ja on siten seudun menestykseen vaikuttava tekijä. Pidemmällä aikavälillä tienkäyttömaksut tukisivat myös yhdyskuntarakenteen kehitystä kestävämpään suuntaan.

Tienkäyttömaksuista on MAL-suunnitteluprosessin aikana tehty erillinen herkkyystarkastelu. Tienkäyttömaksujen on arvioitu vähentävän liikenteen CO2 -päästöjä 3 %-yksikköä, jos ne olisivat mukana suunnitelman toimenpidevalikoimassa. Lisäksi tienkäyttömaksujen herkkyystarkastelu osoitti, että järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen tehokkuus olisi yli 1,5, mikäli MAL 2019 -suunnitelman mukaiset tienkäyttömaksut sisältyisivät suunnitelmaluonnokseen. Tulokset saatiin pääväylien alennettujen nopeusrajoitusten kanssa ja ilman joukkoliikenteen lipputukea, mikä vain korostaa tienkäyttömaksujen tehokkuuspotentiaalia. Niiden vaikutus suunnitelman yhteiskuntataloudelliseen kannattavuuteen olisi erittäin merkittävä. Lisäksi olisi tärkeää, että tieliikenteen hinnoittelulla kerättävät tuotot kohdennettaisiin seudun kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen, jolloin olisi mahdollista saavuttaa monilta osin vieläkin parempia tuloksia.

Tieliikenteen hinnoittelumekanismia hyödyntäviä toimia liikenteen haittojen vähentämiseksi on käytössä jo useilla kaupunkiseuduilla. Tieliikenteen hinnoittelu olisi erittäin tehokas tapa vähentää ruuhkien aiheuttamia matka-aikatappioita ja parantaa suunnitelmaluonnoksen

yhteiskuntataloudellista kannattavuutta. Tieliikenteen hinnoittelun vaikutuksia on syytä tutkia huolella ja laajasti. Huomiota olisi kiinnitettävä sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen ja vaikutuksiin eri liikkujaryhmiin sekä elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

Asumista ja työpaikkoja tulisi sijoittaa entistä tavoitteellisemmin joukkoliikenteeseen tukeutuen. Maankäytön vielä vahvempi tiivistäminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille, joukkoliikenteen runkoyhteyksien varsille sekä keskuksiin ja asemanseuduille loisi paremmat edellytykset joukkoliikenteen palvelutason parantamiselle ja vähentäisi henkilöautoriippuvuutta. Joukkoliikennettä uhkaa nykyisellään kurjistumisen kierre (matkustajamäärät vähentyneet, myös infrakorvauksista johtuva korotuspaine lipunhintoihin ja palvelutason karsimiseen). Tiiviillä maankäytöllä luodaan edellytyksiä joukkoliikennetarjonnan parantamiselle. Tätä kautta saadaan lisää matkustajia joukkoliikenteeseen ja lisää lipputuloja, mikä vähentää lipunhintojen korotuspaineita ja osaltaan edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä.

7.2.2 Helsingin seutu kasvaa kestävästi - suositukset

Päästövähennystavoitteet ja -velvoitteet tulevat todennäköisesti kiristymään tulevaisuudessa, jolloin Helsingin seudulla olisi kyettävä tehokkaisiin ja nopeisiin toimiin Hiilineutraali -päätavoitteen saavuttamiseksi. Suunnittelussa tulee huomioida, että kansallisena tavoitteena on henkilöautoliikenteen suoritteen kasvun pysäyttäminen vuoden 2020 tasolle. Sähköautojen yleistyessä henkilöauton käyttökustannukset laskevat. Samaan aikaa joukkoliikenteen lipunhintoihin kohdistuu voimakasta nousupainetta.

Seudulla tulisi edistää liikenteen päästöjä vähentäviä toimenpiteitä, joiden toteutumiseen seutu voi itse vaikuttaa. Ympäristövyöhykkeiden kehittäminen ja pysäköintipolitiikan toimenpiteet ovat mahdollisia nykyisellä lainsäädännöllä. Ympäristövyöhykkeillä pyritään ennen kaikkea nopeuttamaan ajoneuvokannan uudistumista. Ympäristövyöhykkeet voitaisiin ottaa käyttöön Helsingin keskustasta liikkeelle lähtien. Vyöhykkeitä voidaan laajentaa vaiheittain ja ottaa asteittain käyttöön tiukempia rajoitteita. Polttomoottoriajoneuvoille voidaan sallia pääsy vyöhykkeille maksulla tai bensa- ja dieselajoneuvojen liikkumista voidaan rajoittaa kokonaan ajallisesti tai alueellisesti.

Suunnitelmassa tulee ottaa käyttöön myös tehokkaita raskaan liikenteen päästövähennystoimia. Raskas liikenne aiheuttaa lähes puolet liikenteen päästöistä vuonna 2040, sillä käyttövoimauudistus on henkilöautoja selvästi hitaampaa. Kaupunkilogistiikkaa uudistamalla ja tehostamalla sekä sähköisiä jakelukuljetuksia mahdollistamalla vaikutetaan raskaan liikenteen päästöihin kaupunkiseudulla. Käyttövoimauudistusta voidaan tukea mm. latausinfraa kehittämällä. Raidekuljetusten osuuden lisääminen olisi tärkeä keino erityisesti pitkämatkaisissa kuljetuksissa.

Uudisrakentamisen sijoittamista on tarkistettava kohti olemassa olevaa rakennetta seudun hiilinielut ja -varastot, arvokkaat luontoalueet, vesistöt, suojelu- ja virkistysalueet sekä ekologiset yhteydet huomioiden. Seudulla tulisi pyrkiä hyvittämään syntyvät luontohaitat luonnonsuojelulakiin tulevan ekologisen kompensaation periaatteiden mukaisesti niiltä osin, kun haittoja ei pystytä muilla keinoin välttämään. EU:n biodiversiteettistrategiaa tullaan toteuttamaan useiden vireillä olevien lakiuudistusten myötä. MAL-suunnittelussa tulee seurata lainsäädännön kehittymistä ja varautua ennalta lain vaatimusten muutoksiin.

MAL-suunnitelman asumisen ja rakentamisen päästövähennystoimenpiteitä tulee tarkentaa. Rakentamisen ja asumisen päästövähennystoimille tulisi asettaa selkeät tavoitetasot, jotta

toimenpiteiden vaikutuksia voitaisiin arvioida. Kuntien tulisi tukea uusiutuvaa energiantuotantoa ja vähähiilistä uudistuotantoa.

7.2.3 Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön - suositukset

Kuntien on tarpeen huolehtia maapolitiikan, kaavoituksen ja tontin luovutuksen keinoin riittävän, monipuolisen ja kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksistä. Valtion on puolestaan tuettava asuntotuotannon toteutusedellytyksiä. Koska uuden rakentaminen luo pohjaa alueiden laadulliselle kehittämiselle, on tarpeen suunnata rakentamista alueille, joissa perusedellytykset arjen sujuvuudelle ovat kunnossa tai jossa lisäkehittämisellä saadaan parannettua jo olemassa olevan väestön tilannetta.

Lisärakentamisen yhteydessä on tarpeen pohtia, miten uusien energiatehokkaampien rakennusten rakentamisen yhteydessä voidaan parantaa jo olemassa olevan rakennuskannan energiatehokkuutta ja edistää vähäpäästöistä energiatuotantoa. Pelkästään uusien asuntojen energiatehokkuutta parantamalla päästötavoitteita ei saavuteta rakennusten osalta.

Tulevaisuudessa seudun väestörakenne muuttuu nykyisestä (enemmän vieraskielisiä, enemmän ikääntyneitä). ***Maankäytön (ml. palvelut), asumisen ja liikenteen suunnittelussa on tunnistettava muuttuvan väestön tarpeet kaikilla suunnittelutasoilla.***

Palveluiden sijoittumisen vaikutukset tulee tunnistaa jatkosuunnittelussa. Palveluiden sijoittumisella on keskeinen vaikutus liikkumistarpeeseen ja käytettävään kulkumuotoon. Palvelut tulisi sijoittaa siten, että ne kannustavat liikkumiseen kestävin kulkumuodoin ja parantavat osaltaan sujuvan arjen toteutumisedellytyksiä.

Määrällisten asuntotavoitteiden lisäksi tulee määritellä yhteisesti hyväksytyt laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon kriteerit. Määrällisillä asuntotuotantotavoitteilla ei yksistään voida varmistaa laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon toteutumista. Laadukkaalla ja monipuolisella asuntotuotannolla vaikutetaan erityisesti alueiden eriytymiskehitykseen.

Suunnitelmassa tunnistetut kaupunkiuudistusalueet tulee kytkeä suunnitelman muihin toimenpiteisiin, jotta toimenpiteet voidaan kohdentaa tarkemmin ja niiden toteutuminen pystytään paremmin varmistamaan.

Kävelyä ja pyöräilyä edistävien toimenpiteiden ja investointien rahoitus ja toteutuminen on varmistettava. Liikkumisen ohjauksella voidaan tukea kestävän liikkumisen lisääntymistä ja vahvistaa näin aktiivisen liikkumisen terveyshyötyjä. Hiukkaspäästöjä voidaan alentaa vähentämällä moottoriajoneuvoliikennettä ja rajoittamalla kitkarenkaiden käyttöä.

7.2.4 Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti - suositukset

Helsingin seudun menestystä voidaan vahvistaa monin toimenpitein. Oikein suunniteltuna ja vaikutukset huolellisesti tunnistaen ohjauskeinoistakin saataisiin oikeudenmukaisia ja seudun menestystä vahvistavia.

Investointien priorisointia olisi hyvä jatkaa kokonaistaloudellisen vaikuttavuuden näkökulmasta. Joukkoliikenteen infrakorvausmenettelyä tulisi kehittää tavalla, joka pienentää lipunhintojen korotuspaineita ja siten tukee kestävien kulkumuotojen ja matkaketjujen kilpailukykyä seudulla.

MAL-suunnittelussa tulee ottaa huomioon Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky -selvityksen suositukset. Suhteessa pohjoismaisiin kilpailijoihinsa Helsingin seudulla on parannettavaa erityisesti tuottavuudessa ja innovaatiokyvykkyydessä sekä niihin olennaisesti liittyvässä työperäisessä maahanmuutossa. Tarkasteltujen kaupunkien joukossa Helsingin alueen työllisyys on alhaisin ja työttömyys korkein. Koulutetun työvoiman saatavuudessa sekä tutkimus- ja kehitysmenoissa Helsingin seutu on pohjoismaisten verrokkien viimeisenä. Myös kestävään kehityksen liittyvissä kysymyksissä Helsingin seutu on selkeällä takamatkalla: hiilinieluja ja suojeltuja alueita on verrokkeja vähemmän, ja hiilineutraaliustavoitteet ovat pohjoismaista keskikastia.

Helsingin seudun vahvuuksiksi suhteessa verrokkeihin osoittautuivat puolestaan teknologiateollisuus- ja startup-vetoinen innovatiivisuus, tasa-arvoisuus sekä hyvään työelämän ja vapaa-ajan tasapainoon liittyvät mittarit. Helsinki on tulosten mukaan onnellinen, turvallinen ja terveellinen ympäristö ja onnistunut välttämään segregaatiota verrokkikaupunkiseutuja paremmin. Helsingin seudun vahvuuksista tulee pitää kiinni ja heikommin menestyneitä osa-alueita parantaa. ***MAL-suunnittelun tasolla erityisesti ekologiset kysymykset ovat keskeisiä ja ilmastotoimiin tulisi lisätä kunnianhimoa.***

Seudun hajanaisen luonteen aiheuttamien ongelmien ratkominen on seudun menestyksen rakentamisessa avainasemassa. Siksi vahvat panostukset keskeisten keskusten kehittämiseen ja asuntotarjonnan kasvattamiseen ovat perusteltuja. Yhdessä tämän kanssa ***laajempaa työssäkäyntivyöhykettä tulisi nivoa entistä tiiviimmin joukkoliikennejärjestelmään ja kehittää työpaikka-alueiden saavutettavuutta.***

Taulukko 10: Suositukset tarkemman tason suunnitteluun

Suositukset tarkemman tason suunnitteluun:
Liikenne • Suunnataan lisäpanostusta matkaketjujen kehittämiseen eli parannetaan liikkujan koko matkan toimivuutta, sujuvuutta, matka-aikaa ja hintaa. . Liityntäpysäköinnin roolia ja merkitystä osana matkaketjua tulee arvioida ja kehittää. Suunnittelussa on huomioitava myös liityntäpysäköinnin houkuttelevuus ja ohjauskeinot liityntäpysäköinnin käyttöön (mm. tiekapasiteetti ja pysäköintimahdollisuudet). • Citylogistiikan toimenpideohjelmien mukaisesti parannetaan logistiikan toimivuutta tiiviisti rakennetussa ympäristössä. Toimenpiteillä voidaan sekä tehostaa jakelulogistiikkaa että mahdollistaa jakelu vähäpäästöisillä/päästöttömillä ajoneuvoilla. • Muutetaan liikenneympäristöjä tukemaan valittua nopeusrajoitusta. Nopeusrajoitusten noudattamiseksi on tarpeen lisätä automaattista nopeusvalvontaa. Myös muuttuvien nopeusrajoitusten käyttöä kannattaa arvioida jatkosuunnittelussa. • Arvioidaan liikennehankkeiden suunnitteluratkaisuja vastaamaan toimintaympäristössä (mm. liikennemäärissä) tapahtuneita muutoksia. Toimintaympäristön muutoksilla saattaa olla vaikutusta hankkeiden laajuuteen, vaiheistukseen ja kiireellisyyteen. **Rakentaminen** • Rakentamiskohteissa tulee hyödyntää mahdollisimman paljon rakentamisen yhteydessä syntyviä kiviaineksia ja muutenkin minimoida kuljetusmatkat. • Kaavoissa tulee sitoa kiviainesten otto ja käsittely alueen muuhun maankäyttöön ja osoittaa kiviainesten ja uusiomaarakennusmateriaalien kierrätysalueita. • Rakennettavien alueiden tasaukset tulee suunnitella niin, että alueella syntyvien ja rakentamisessa käytettävien kiviainesten määrät ovat mahdollisimman lähellä toisiaan. • Rakentamiskohteissa tulee kierrättää ja uusiokäyttää kiviaineksia ja maamassoja. **Ekologiset yhteydet ja luonnon monimuotoisuus** • Asutuksen tiivistämisalueen rajaaminen ja lähiviheralueiden säilyttäminen • Kaupunkivihreän vaaliminen ja lisääminen kaikilla suunnittelun tasoilla etenkin viheryhteystarpeiden alueilla erityisesti kaavoituksen keinoin mm. viherkertoimia hyödyntäen • Metsäalueilla riittävien puskurivyöhykkeiden säästäminen, yhtenäisyyden säilyttäminen sekä pirstoutumisen välttäminen • Lajistoselvitykset rakentuvilla alueilla ja lajien ekologian huomioiminen tarkemmilla suunnittelutasoilla • Ekologisten yhteyksien turvaaminen ja kehittäminen tiiviissä kaupunkirakenteessa huomioiden eri lajiryhmien vaatimukset • Ekosysteemipalveluiden huomioiminen, tukeminen ja alueellisten arvoalueiden selvittäminen • Ekologinen kompensaatio: suojellaan tai ennallistetaan toisaalla, kun toisaalla menetetään arvoalueita • Virkistyskäytön ohjaaminen ja valvonta • Kaupunkien viherryttäminen ja hallittu hoitamattomuus (villiinnyttäminen) luontokadon torjunnassa **Maisema** • Rakennettujen alueiden käytön tehostaminen arvokohteet huomioiden • Tiivistettävän alueen rajaaminen, jolloin erityisesti arvokohteiden lähelle sijoittuva tiivistymispaine kohdistuisi arvokohteiden ulkopuolelle • Rakentamisen ja tiivistymisen laajenemissuuntien huomioiminen maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteiden läheisyydessä. Alueilla tulee olla tilaa laajeta muualle kuin arvokohteille.

Vesistöt

- Puhtaiden hulevesien imeyttäminen maaperään pohjavesialueilla
- Pohjavesialueiden huomioiminen suunnittelussa, työmaaohjeistuksissa ja lupamääräyksissä
- Varautuminen onnettomuus- ja vuototilanteisiin
- Tiesuolan korvaaminen kaliumformiaatilla
- Pohjavesien suojelu liikennehankkeiden yhteydessä mm. rakentamalla pohjaveden suojarakenteita.
- Huleveden imeyttäminen maaperään, laskeutusaltaat, kosteikot (Kuntaliiton hulevesiopas, kuntien ja kaupunkien hulevesiohjelmat)
- Huomioidaan hulevesien johtamiseen ja hallintaan liittyvät säännökset (mm. maankäyttö- ja rakennuslaki, vesihuoltolaki ja laki tulvariskien hallinnasta)
- Hulevesien hallinnan määräysten sisällyttäminen kaavoihin ja rakennusmääräyksiin

Sopeutuminen

- Maankäytön suunnittelu huomioiden ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja varautuminen
- Rakennusmääräyksissä tulee huomioida rakennusmateriaalien vaikutus lämpösaarekeilmiölle sekä tunnistaa keinoja kaupunkivihreän lisäämiseksi (esim. viherkerroin)
- Tulvariskikartoitukset, hulevesisuunnittelu
- Tulvasuojelutoimenpiteet, kuten tulvarakenteet
- Kevyen liikenteen väylien talvikunnossapitoon panostaminen
- Erilaisten sään ääri-ilmiöiden huomioiminen kunnossapidon suunnittelussa
- Haavoittuvilla alueilla korostuu teknisten järjestelmien toimivuuden varmistaminen myös ääritilanteissa.

Terveys ja turvallisuus

- Riittävä meluntorjunta sekä ajonopeuksien alentaminen mahdollisuuksien mukaan.
- Pyöräliikenteen lisääminen edellyttää liikenneturvallisuuden vahvaa huomioimista suunnittelussa.

Elinolot ja viihtyisyys

- Lähiluonnon ja viheryhteyksien säilyttäminen alueiden rakentumisen yhteydessä, erityisesti tiivistyvillä alueilla
- Kaupunkivihreän lisääminen täydentyvillä alueilla
- Asuntotuotannon laadullisten kriteerien toteutumisen varmistaminen
- Monipuolinen ja riittävä asuntotuotanto
- Julkisten palveluiden toteutumismahdollisuuksien turvaaminen riittävällä Y-tonttivarannolla
- Toimenpiteiden kohdentaminen kaupunkiuudistusalueille

Talous ja elinkeinot

- Varmistetaan raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutus kaavoituksella ja maanhankinnalla sekä kehitetään yhteistoimintamalleja palveluiden saamiseksi alueille.
- Helsingin seudun tieverkon luokittelutyön mukaisesti varmistetaan pitkämatkaisten kuljetusten reittien sujuvuus keskeisiin logistisiin solmuihin, jotta elinkeinoelämän ja logistiikan kilpailukyky säilyy.

7.3 Suunnitelman toteutumista ja vaikutusten seurantaa koskevat ehdotukset

Seurannan lähtökohtana ovat suunnitelman päätavoitteet ja tavoitetasot. Seuranta tuo esille suunnitelman toimenpiteiden toteutumista sekä tavoiteltujen vaikutusten saavuttamista. Seurannalla pyritään vahvistamaan yhteistyötä maankäytön, monipuolisen asuntotuotannon ja liikennejärjestelmän yhteensovittamiseksi Helsingin seudulla. Seurantatulosten perusteella voidaan tarvittaessa toimia ympäristöhaittojen ehkäisemiseksi tai lieventämiseksi suunnitelmakauden aikana.

MAL-sopimuksen seuranta

MAL-sopimuksen toteutumista seuraa sopijaosapuolten edustajien vuosittain kokoontuva seurantakokous, jonka valmistelusta vastaa MAL-sopimussihteeristö. Seuranta-aineiston kokoamisesta vastaa sopijaosapuolista ja seututiedon tuottajista muodostettu työryhmä.

MAL-sopimuksen seurannan toteuttamisessa on seuraava työnjako:

- MAL-sopimuksen seuranta tapahtuu sopijaosapuolten edustajien vuosittaisen seurantakokouksen sekä sen valmistelusta vastaavan MAL-sihteeristön toimesta.
- HSY vastaa seuranta-aineiston ylläpidosta ja koordinoinnista. Maankäytön ja asumisen seurantatiedon tuottamista varten on perustettu MAL-seurantatietoryhmä, jonka puheenjohtajana toimii HSY.
- Liikenteen seurantatiedot tuottaa Helsingin seudun liikenne (HSL) yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen, seudun kuntien sekä Väyläviraston ja Traficomin kanssa.
- HSY vastaa yhteisten seurantaraporttien kokoamisesta.

Taulukko 11 kuvaa MAL-sopimuksen seurannan sekä ympäristövaikutusten seurannan teemoja. MAL-seurannassa tukeudutaan ympäristön osalta seudulla jo tehtävään seurantaan. Ympäristön tilaa seurataan kattavasti Helsingin seudulla, seurantatietoa tuottavat mm. Uudenmaan liitto, HSY ja SYKE. HSL kokoaa yhteen liikennejärjestelmän tilaa koskevia seurantatietoja. Liikennemallilla tuotetuilla mittareilla voidaan täydentää ymmärrystä ympäristön tilasta.

Taulukko 11: MAL-sopimuksen seurannan pääteemat sekä seudullisten ympäristövaikutusten kannalta keskeiset seurannan teemat ja seurantatietoa tuottavat tahot

<table>
<tr><th colspan="2">MAL SOPIMUSSEURANTA</th></tr>
<tr><td colspan="2">• Asuntotuotanto (valmistuneet asunnot, alkanut ja alkava tuotanto, rakennusluvat)
• Valmistuneet asunnot hallintomuodoittain
• Korkotuettu asuntotuotanto
• Hyväksytty ja voimaan tullut asuntotuotantokaavoitus
• Liikenteen infrahankkeiden tilanne
• Liikenteen toimenpiteiden edistyminen
• Kestävien kulkutapojen palvelutaso</td></tr>
<tr><th>YMPÄRISTÖN TILA</th><th>LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TILA</th></tr>
<tr><td>• CO2-päästöt (HSY, SYKE)
• Ilmanlaatu (HSY)
• Melulle altistuvien määrä (kaupungit)
• Vesien tila (SYKE, ELY, LUKE)
• Luonnon ydinalueet (Uudenmaan liitto)</td><td>• Toimintaympäristö
• Talous
• Palvelutaso
• Kulkutavat ja liikennemäärät
• Ympäristö ja turvallisuus</td></tr>
</table>

MAL-suunnitelman seuranta

MAL-työn seurannassa on painottunut MAL-sopimuksen seuranta, jota on tehty huolella ja laadukkaasti. MAL-sopimuksessa toimenpiteistä on tarkemmin sovittu vain neljälle seuraavalle vuodelle, vaikka viimeisin sopimus onkin 12-vuotinen. Lisäksi MAL-sopimus on käsittänyt vain osan MAL-suunnitelman ensimmäisen kauden toimenpiteistä.

MAL-suunnitelman seurantaa on tarkoituksenmukaista kehittää edelleen, jotta voidaan seurata tarkemmin koko suunnitelman toteutumista ja arvioida myös sen vaikutuksia. Näin varmistetaan suunnitelman toteutumisen eteneminen ja luodaan pohjaa seuraavan MAL suunnitelman laatimiselle. Jatkuva tilannetietoisuus mahdollistaa tarvittaessa tehokkaan vaikuttamisen, jotta suunnitelman toteutuminen on mahdollista.

Seurannan kehittämisessä on tärkeää hahmottaa maankäytön, asumisen ja liikenteen kokonaisuus siten, että luodaan kokonaisvaltainen kuva seudun sekä yhteiskunnallisten tavoitteiden kehityksestä ja toimintaympäristön muutoksista. MAL-sopimuksen seurannan lisäksi HSL seuraa myös liikennejärjestelmän tilaa. On tärkeää huolehtia erilaisten seurantojen yhteensovituksesta ja arvioida kunkin seurannan roolia ja tavoitteita osana MAL suunnitelman kokonaisseurantaa.

MAL-suunnitelman seurannasta vastaavat HLJ-toimikunta ja Maankäytön ja asumisen neuvottelukunta.

8 Lähdeluettelo

COVID-19-pandemian vaikutukset Helsingin seudun muuttoliikkeeseen, asuntomarkkinoihin ja asumispreferensseihin, 2022, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/covid-19-pandemian-vaikutukset-helsingin-seudun-muuttoliikkeeseen-asuntomarkkinoihin-ja-asumispreferensseihin_9_2022.pdf

Fossiilittoman liikenteen tiekartta Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä, 2021, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:15, Fossiilittoman liikenteen tiekartta. Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä

Helsingin seudun autokanta ja yksikköpäästökertoimet 2040, 2021, Sitowise. Raporttia ei ole vielä julkaistu.

Helsingin seudun liikenneturvallisuustarkastelu, 2022, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/helsingin-seudun-liikenneturvallisuustarkastelu-7_2022.pdf

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen Seutubarometri 2021, 2021, HSL, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/seutubarometri/seutubarometrin_2021_tulokset.pdf

Ilmanlaadun haasteet nyt ja tulevaisuudessa, 2022, HSY, Ilmanlaadun haasteet nyt ja tulevaisuudessa | HSY - HSY

Ilmanlaatu pääkaupunkiseudulla vuonna 2021Vuosiraportti, 2022, HSY, https://julkaisu.hsy.fi/ilmanlaatu-paakaupunkiseudulla-vuonna-2021.html

Kasvihuonekaasuinventaarion pikaennakkotiedot vuodelle 2021: Uusien puuston kasvutietojen huomioon ottaminen kääntää LULUCF-sektorin päästölähteeksi, 2022, Luonnonvarakeskus (Luke), https://www.luke.fi/fi/seurannat/maatalous-ja-lulucfsektorin-kasvihuonekaasuinventaario/kasvihuonekaasuinventaarion-pikaennakkotiedot-vuodelle-2021-uusien-puuston-kasvutietojen-huomioon-ottaminen-kaantaa-lulucfsektorin-paastolahteeksi

Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelma vuosille 2022–2027. Osa 1: Vesienhoitoaluekohtaiset tiedot, 2022, ELY-keskuksen raportteja 17 | 2022, https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/184240/Raportteja%2017%202022.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026, 2022, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:3, Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026 (valtioneuvosto.fi)

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste 2020–2045, Teknologian tutkimuskeskus VTT; Liikenne- ja viestintäministeriö, 2021, https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/d99a3ae3-b7f9-49df-afd2-c8f2efd3dc1d/1a483d38-ee85-418e-9086-fd5ef6ea40d0/MUISTIO_20210920060401.docx

Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, 2019, HSL:n julkaisuja 9/2019, Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018.

Maankäyttö- ja rakennuslain kokonaisuudistus, Valtioneuvoston hankeikkuna, https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=YM014:00/2018

MAL 2019 -suunnitelma, 2019, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/7352e50fa96b4f4c9d017860c4363eaf/mal2019_suunnitelmaraportti_27052019.pdf

MAL 2019 vaikutusten arviointiselostus, 2019, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/7352e50fa96b4f4c9d017860c4363eaf/liite2_mal_2019_vaikutusten_arviointiselostus_liitteineen.pdf

MAL 2023 Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky, 2021, Helsingin seudun MAL-kilpailukyky-vertailu_raportti 170821 (azureedge.net)

MAL 2023 Puiteohjelma, 2020, hyväksytty 2021, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/47da7fd68ac54132b831dc180ebc2c49/mal_2023_puiteohjelma_liitteineen_180321.pdf

MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointiohjelma, 2021, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2021/mal-2023-arviointiohjelmaluonnos.pdf

MAL 2023 tulevaisuustarkastelu: Neljä skenaariota Helsingin seudun kehityksestä vuoteen 2060, 2022, HSL, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/mal-2023-tulevaisuustarkastelu.pdf

MAL 2023: Nykytila ja kehityssuunnat, 2021, MAL 2023 Nykytila ja kehityssuunnat (azureedge.net)

Muuttuvat liikkumistarpeet Korona ja etätyö, 2021, HSL, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/koronatutkimukset/muuttuvat_liikkumisen_tarpeet_korona_ja_etatyo_2021.pdf

Nopeusrajoitusten vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöihin, meluun, turvallisuuteen ja sujuvuuteen, 2021, ELY-keskuksen raportteja 57/2021,
Nopeusrajoitusten vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöihin, meluun, turvallisuuteen ja sujuvuuteen. (doria.fi)

Osaava ja osallistava Suomi: sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta, 2019, Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019, Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019: Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta - Valto (valtioneuvosto.fi)

Skenaariotarkastelu asumisen CO2 -päästöjen kehityksestä Helsingin seudulla, 2022, HSL Helsingin kaupunki, Uudenmaan liitto,
https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/skenaariotarkastelu-asumisen-co2-paastojen-kehityksesta-helsingin-seudulla-11_2022.pdf

Suomen biodiversiteettistrategian ja toimintaohjelman 2012–2020 toteutuksen ja vaikutusten arviointi, 2020, Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:36, https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162392/VNTEAS_2020_36.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Suomen kuntien kasvihuonekaasupäästöt sektoreittain vuosina 2005–2020, SYKE, https://hiilineutraalisuomi.fi/fi-FI/Paastot_ja_indikaattorit/Kuntien_ja_alueiden_kasvihuonekaasupaastot

Suomen merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelma vuosille 2022–2027, 2021, Ympäristöministeriön julkaisuja 2021:30, https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163704/YM_2021_30.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Tavaraliikenteen päästövähennyskeinot Helsingin seudulla, 2020, HSL, logistiikan_paastovahennyskeinot_raportti_2020.pdf (azureedge.net)

Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018, 2020, Väyläviraston ohjeita 40/2020, https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-40_tie-rautatieliikenteen_yksikkoarvot_web.pdf

Uudenmaan alueellinen riskiarvio 2018, 2018, Uudenmaan alueellisen riskiarvion työryhmä, https://intermin.fi/documents/1410869/12562948/Uusimaa.pdf/666644ba-f4d7-6703-9997-752720017fc1/Uusimaa.pdf

Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot, 2017, Taustaselvitys Uusimaa-kaavan 2050 ja Uusimaa-ohjelman valmisteluun, Uudenmaan liiton julkaisuja E 179–2017, Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot. Taustaselvitys Uusimaa-kaavan 2050 ja Uusimaa-ohjelman valmisteluun. (uudenmaanliitto.fi)

Uudenmaan kasvun vaihtoehdot: Väestö- ja työpaikkaprojektiot sekä asunto ja toimitilakannan muutosarvio, 2021, Uudenmaan liiton julkaisuja E 236–2021, Uudenmaan kasvun vaihtoehdot – Väestö- ja työpaikkaprojektiot sekä asunto- ja toimitilakannan muutosarviot (uudenmaanliitto.fi)

Uudenmaan vesienhoidon toimenpideohjelma vuosille 2022–2027, 2022, ELY-keskuksen raportteja 42 | 2022, https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/185585/Raportteja_42_2022_0408.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Uusimaa-kaava 2050, 2021, Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmä (uudenmaanliitto.fi)

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, 2017, https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f80577688

Vuorovaikutteisen ja yhteistoiminnallisen liikenteen hallinnan esisuunnitelma. Fintraffic Tie Oy, Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, Vantaan kaupunki, Helsingin seudun liikenne, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 2022. https://hslfi.azureedge.net/globalassets/julkaisuarkisto/2022/vuorovaikutteisen-ja-yhteistoiminnallisen-liikenteen-hallinnan-esisuunnitelma-10_2022.pdf

WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM2.5 and PM10), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide. WHO 2021. https://www.who.int/publications/i/item/9789240034228

Ympäristöterveys: Melu, 2022, THL, https://thl.fi/fi/web/ymparistoterveys/melu

03.04.2023 752/08.00.00.01/2020
[MAL-suunnitelma 2023]

Lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2023 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta

Luonnos Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmasta MAL 2023 on valmistunut lausuntoja ja kannanottoja varten. Suunnitelmaluonnos muodostaa kokonaisuutena yleispiirteisen näkemyksen Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta, asumisesta ja liikennejärjestelmästä. Samalla suunnitelma on seudun lakisääteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sitä koskee viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetussa laissa (200/2005) ja asetuksessa (347/2005) tarkoitettu velvoite laatia suunnitelmasta ympäristöarviointi.

Pyydämme teiltä lausuntoa suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta, joka on samalla SOVA-lain 8§:n mukainen ympäristöselostus. Lausunnot tulee toimittaa viimeistään torstaina 25.5.2023. Myös asukkailla ja muilla toimijoilla on mahdollisuus antaa kannanotto suunnitelmaluonnoksesta ja arviointiselostuksesta.

Suunnitelman valmistelu ja päätöksenteko

Suunnitelmaluonnos on valmisteltu tiiviissä yhteistyössä ja siitä ovat vastanneet alueen kunnat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo sekä liikenteen osalta Siuntio. Lisäksi mukana ovat olleet HSL, HSY, Uudenmaan liitto ja valtion liikenne- ja ympäristöviranomaiset. Suunnitelmaluonnosta on käsitelty myös poliittisessa prosessissa ennen lausuntokierrosta alkuvuonna 2023.

HSL:n hallitus päätti kokouksessaan 28.3.2023 lähettää Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman luonnoksen liikenteen osalta lähetettäväksi lausunnoille. Lausuntojen ja kannanottojen jälkeen MAL 2023 -suunnitelma viimeistellään, minkä jälkeen HSL:n hallitus tekee liikennejärjestelmäpäätöksen HSL:n jäsenkuntien osalta ja lähettää suunnitelman KUUMA-seutu liikelaitoksen johtokunnan kautta HSL-kuntayhtymään kuulumattomiin KUUMA-kuntiin liikennejärjestelmäpäätöksen tekemistä varten.

Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK päätti kokouksessaan 29.3.2023 Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman luonnoksen maankäytön ja asumisen osalta lähetettäväksi lausunnoille. Lausuntojen ja kannanottojen jälkeen suunnitelma viimeistellään ja HSYK käsittelee ja hyväksyy omalta osaltaan sen maankäyttöä ja asumista koskevat osat ja lähettää ne edelleen hyväksyttäväksi pääkaupunkiseudun kuntiin. KUUMA-kunnat saavat suunnitelman maankäytön ja asumisen osalta hyväksyttäväkseen kuntien yhteisen KUUMA-seutu liikelaitoksen johtokunnan kautta.

Suunnitelmaluonnos ei edusta Helsingin seudun kuntien lopullista sitoutumista, vaan kuntien kannat muodostetaan virallisesti lausuntokierroksen yhteydessä.
Vaikutusten arviointi päivitetään osaksi lausuntomateriaalia viimeistään 17.4.2023.
Tavoitteena on, että MAL 2023 -suunnitelman valmistumisen jälkeen suunnitelman pohjalta voidaan neuvotella seuraava 12-vuotinen MAL-sopimus.

Pyydämme lausunnon antajia ja kannanottojen esittäjiä vastaamaan erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1. Miltä MAL 2023 -suunnitelman kokonaisuus vaikuttaa?
    i. Onko kärkitoimenpiteissä tunnistettu oikeat asiat?
    ii. Mitkä luonnoksen toimenpiteistä on tärkeintä toteuttaa?
    iii. Saako suunnitelman vaikutuksista selkeän käsityksen arviointiselostuksen pohjalta (päivitetty arviointiselostus julkaistaan 17.4.2023)?
2. Mitä muuttaisitte suunnitelman toimenpiteissä, jotta suunnitelman tavoitteet täyttyisivät?
    i. Mitkä vaikutusten arvioinnin jatkosuositusten toimenpiteistä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan?
    ii. Puuttuuko suunnitelmasta jotain? Mitä muita toimenpiteitä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin?
    iii. Onko suunnitelmassa jotain, jonka voisi jättää pois?
3. Miten seudullinen yhteistyö MAL 2023 -suunnitelman valmistelussa on toiminut? Mitä kehittämistarpeita näette yhteistyössä?
4. Muuta avointa palautetta

Esittelytilaisuus lausunnonantajille ja kannanottojen esittäjille maanantaina 17.4.2023

Suunnitelmaluonnoksesta järjestetään lausunnonantajille esittelytilaisuus maanantaina 17.4.2023 klo 13.00–15.30 Teamsissa. Teams-linkki toimitetaan ilmoittautuneille. Tilaisuudessa esitellään suunnitelmaluonnoksen ja sen vaikutusten arvioinnin keskeinen sisältö. Tilaisuudessa voi esittää kysymyksiä ja kommentteja suunnitelmaluonnosta koskien. Esittelytilaisuuteen voi ilmoittautua oheisesta linkistä:
https://link.webropolsurveys.com/S/331987E0AA76C590

Lausuntoaineistot

MAL 2023 -suunnitelman luonnos ja sen vaikutusten arviointiselostus, joka on SOVA-laissa (200/2005) tarkoitettu ympäristöselostus, tausta-aineistoineen ovat saatavilla verkko-osoitteessa www.hsl.fi/hsl/mal

Vaikutusten arviointia koskeva materiaali päivitetään osaksi lausuntoaineistoa 17.4.2023.

Lausunnot toimitetaan HSL:ään

HSL toimii teknisenä lausuntojen pyytäjänä koko MAL2023-suunnitelman luonnokseen ja sen vaikutusten arviointiselostuksen luonnokseen liittyen.
MAL 2023 -suunnitelmaluonnosta koskevat lausunnot tulee toimittaa HSL:n kirjaamoon viimeistään torstaina 25.5.2023 mieluiten sähköpostitse osoitteeseen hsl@hsl.fi.
Lausunnoissa tulee esittää lausuntopyynnön diaarinumero 752/08.00.00.01/2020.
Seudun asukkaat voivat kertoa kannanottonsa lausuntoaikana samaan sähköpostiosoitteeseen tai verkkosivulla www.hsl.fi/hsl/mal olevan kyselyn kautta tai

osoitteella Helsingin seudun liikenne HSL, Kirjaamo, PL 100, 00077 HSL, käyntiosoite Opastinsilta 6 A, 00520 Helsinki.

Lisätietoa suunnitelmasta:

- Maankäyttöosa: Heikki Salmikivi (heikki.salmikivi@hel.fi, p. 050 595 1385)
- Asumisosa: Tomi Henriksson (tomi.henriksson@vantaa.fi, p. 050 318 0992)
- Liikenneosa: Sini Puntanen (sini.puntanen@hsl.fi, p. 040 501 3362)

Yhteisvalmisteluprosessin puolesta

Rikhard Manninen
MAL-neuvottelukunnan
puheenjohtaja

Mika Nykänen
HLJ-toimikunnan
puheenjohtaja

JAKELU Tahot, joilta pyydetään lausunto:

Helsingin kaupunki
Espoon kaupunki
Vantaan kaupunki
Kauniaisten kaupunki
Keravan kaupunki
Kirkkonummen kunta
Sipoon kunta
Tuusulan kunta
Hyvinkään kaupunki
Järvenpään kaupunki
Mäntsälän kunta
Nurmijärven kunta
Pornaisten kunta
Siuntion kunta
Vihdin kunta
KUUMA-seutu
Uudenmaan liitto
Suomen Kuntaliitto
HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut
Keski-Uudenmaan ympäristökeskus
Huoltovarmuuskeskus
Hämeen liitto
Päijät-Hämeen liitto
Liikenne- ja viestintäministeriö
Työ- ja elinkeinoministeriö
Valtionvarainministeriö
Ympäristöministeriö
Väylävirasto
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
ARA
Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy
Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy

Tahot, joille tiedotetaan mahdollisuudesta antaa kannanotto:

Helsingin seudun Kauppakamari
Keskuskauppakamari
Elinkeinoelämän keskusliitto EK
Suomen yrittäjät
Finavia
Suomen paikallisliikenneliitto
Linja-autoliitto
VR Yhtymä Oy
Pyöräliitto
Autoliitto
Taksiliitto
Kuorma-autoliitto
Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry
Helsingin polkupyöräilijät
Liikenneturva
Suomen tieyhdistys
Liikennesuunnittelun seura ry
Suomen liikenneliitto
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
Dodo ry
Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry
Yhdyskuntasuunnittelun seura YSS ry
Rakennusteollisuus RT
Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry
Hoas
YVA ry

TIEDOKSI HSL:n kirjaamo

Äänestys Raportti
Kaupunginhallitus 22.5.2023

Äänestyksen tiedot

Kokous:	Kaupunginhallitus 22.5.2023
Aiheen nimi:	§ 10 Lausunto Helsingin seudun MAL 2023 - suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista /TeA
Äänestyksen nimi:	JAA=muutettu pohjaesitys EI=lisäysesitys
Äänestyksen aihe:	
Äänestys alkaa:	22.5.2023 15.05.41
Äänestys päättynyt:	22.5.2023 15.06.14

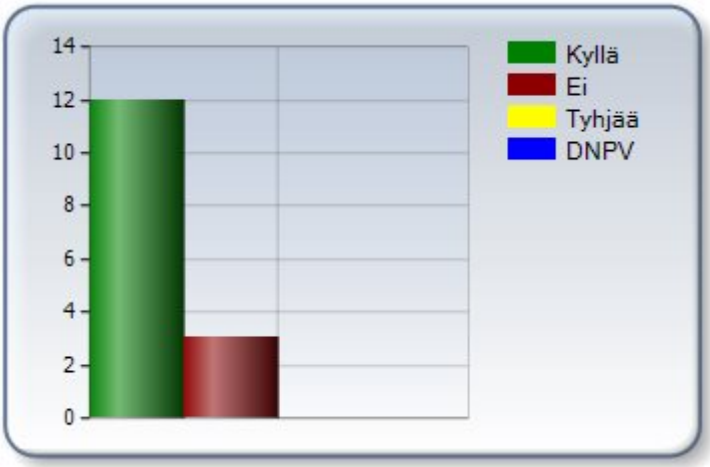
Äänestyksen kokonais tulokset

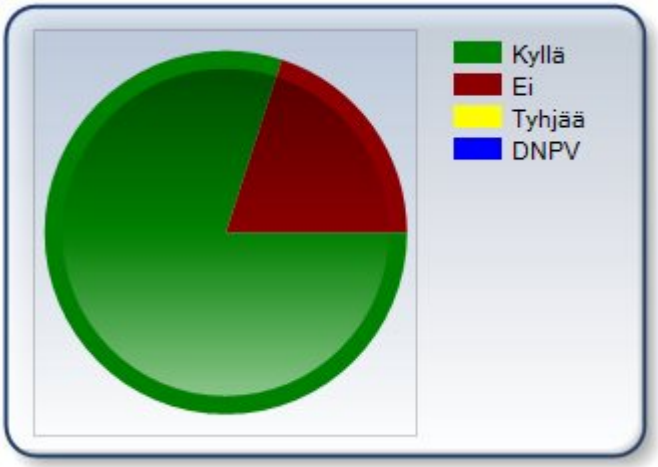
Osallistujat:

Paikalla	15

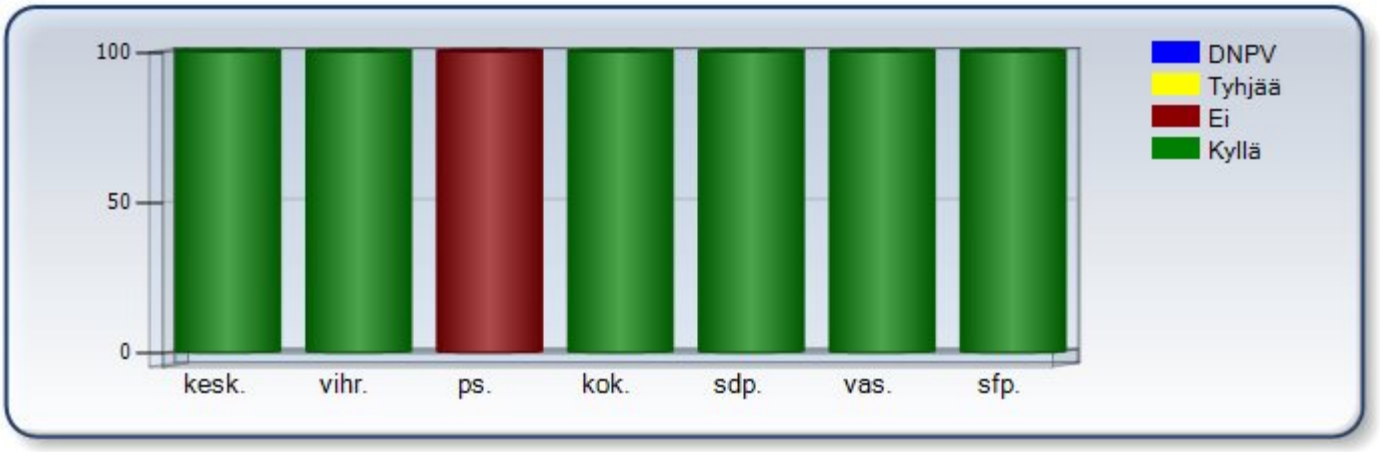
Äänet:

Kyllä	12
Ei	3
Tyhjää	0
DNPV	0





Puolueiden äänestys tulokset



kesk.	
Kyllä	1
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

kok.	
Kyllä	3
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

ps.	
Kyllä	0
Ei	3
Tyhjää	0
DNPV	0

sdp.	
Kyllä	4
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

sfp.	
Kyllä	1
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

vas.	
Kyllä	1
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

vihr.	
Kyllä	2
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

Henkilökohtaiset Äänestys tulokset

Kyllä	
Abdi	sdp.
Kaiju	kok.
Karinen	vas.
Kasonen	kok.
Kaukola	sdp.
Luokkala	kesk.
Norrena	vihr.
Orpana	kok.
Rehnström	sfp.
Tahvanainen	sdp.
Tammi	sdp.
Valtanen	vihr.

Ei	
Kärki	ps.
Lundell	ps.
Niikko	ps.

11 § **Ympäristövastuuraportti 2022–2023**

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

Ympäristövastuuraportti 2022–2023 on valmistunut. Vantaan kaupunkistrategian tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteeseen pääsemiseksi kaupunginvaltuusto hyväksyi kesäkuussa 2018 kaupungin resurssiviisauden tiekartan 2030. Resurssiviisauden tiekartan päivitys hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 28.2.2022, jonka jälkeen päivitettiin toimialakohtaiset toteutussuunnitelmat toimenpiteineen. Uudet toimenpiteet raportoitiin ensimmäisen kerran tänä keväänä Ympäristövahti -sovelluksella, ja yhteenveto toimialojen etenemisestä on koottu Ympäristövastuuraporttiin 2022–2023. Ympäristövastuuraportin vuosille 2022–2023 hyväksyy kaupunkiympäristölautakunta ja se merkitään tiedoksi kaupunginhallituksessa sekä kaupunginvaltuustossa.

Vuosi 2022 oli paluuta normaaliin pandemian jälkeen, mutta uudet kriisit olivatkin ovella. Vantaan Energia ehti jo ilmoittaa luopuvansa kivihiilen poltosta, mutta sitten Venäjä hyökkäsi Ukrainaan, josta seurasi kaiken muun ohella energiakriisi. Vantaalla maakaasun korvaajaksi tarvittiin vielä kivihiiltä. Näin ollen kaupunkimme kasvihuonekaasupäästöt eivät laske kuten oli arvioitu.
Vantaan alueelliset kasvihuonekaasupäästöt ovat olleet laskusuunnassa vuodesta 2010 lähtien. HSY laskee pääkaupunkiseudun kaupunkien kasvihuonekaasupäästöt sektoreittain aina keväisin. Tiedot vuodelta 2022 saadaan kesäkuussa, jolloin ne lisätään raporttiin. Vuonna 2021 Vantaan päästöt olivat noin 872 kt hiilidioksidiekvivalenttia (CO2-ekv.) pysyen lähes ennallaan edelliseen vuoteen 2020 verrattuna (871 CO2-ekv.). Asukaskohtaiset päästöt olivat 3,6 kt CO2-ekv.

Resurssiviisauden tiekartan tavoitteet on jaoteltu kuudelle kaistalle, joiden mukaan myös raportointi tehdään. Kaistat ovat: Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, Hiilineutraali energia, Materiaalien elinkaari ja kiertotalous, Monimuotoinen luonto, Vastuullinen Vantaa sekä Hiilinielut ja kompensointi. Kaikki toimenpiteet ja niiden eteneminen ovat nähtävissä Ympäristövahti -palvelussa.

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

Ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta merkittävä kaupungin hulevesiohjelma on päivitetty. Lisäksi yhteinen pääkaupunkiseudun hulevesien hallinnan työmaavesiohjeiden laatiminen on käynnissä. Vihertehokkuusvaatimus määritellään kaikissa uusissa kaavoissa. Vaatimuksen toteutumisen seuranta vaatii vielä kehitystyötä.

Yleiskaavan ekologisten yhteyksien tarkempi selvitys on käynnissä, ja se etenee aikataulussa. Viheralueiden saavutettavuus ja mitoitusohje SAAVU on valmistumassa.

Vantaalaisten kestävän liikkumisen edistämiseksi on laadittu useita linjauksia, kuten Vantaan liikennepoliittinen ohjelma VALO ja pysäköinnin mitoitusohje. Vantaan liityntäpysäköintialueet on muutettu maksullisiksi. Liikenteen päästöjen vähentäminen on edelleen haastavaa ja tärkeässä osassa

kaupungin hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi. Liikenteen päästöjen vähentäminen ei kuitenkaan tule onnistumaan pelkästään kaupungin toimin.

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

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

Materiaalien elinkaari ja kiertotalous
Kaistan tavoitteena luonnonvarojen kestävän käytön edistäminen ja päästöjen vähentäminen. Vantaalla vähähiilinen rakentaminen on edennyt. Esimerkiksi vähähiilisen rakentamisen kilpailu järjestetään Myyrmäen kaupunginosaan Kelokuusenmäen alueelle vuonna 2023.
Vantaalla kullekin kaavoituksen aluetiimille on annettu tehtäväksi puurakentamisen kohdealueiden nimeäminen. Keimolanmäessä järjestettiin pientalotonttien tontinluovutuskilpailu, jossa edellytettiin puurakentamista. Lisäksi Puu-Kivistössä on tonttivarauksia puukerrostaloille. Vantaalla päiväkotien ja koulujen pääasiallinen runkorakennusmateriaali on puu. Myös hirsirakenteisia päiväkoteja on rakennettu ja suunnitteilla.

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

Monimuotoinen luonto
Luonnon monimuotoisuuteen liittyvät tavoitteet ja toimenpiteet lisättiin omalle kaistalleen tiekartan päivityksen yhteydessä, sillä luontokadon ehkäisemiseen, luonnon monimuotoisuuden ylläpitämiseen ja lähiluonnon turvaamiseen on Vantaalla vahva tahto. Kaistalta löytyy tavoitteita, joilla pyritään turvaamaan monimuotoisuudelle tärkeät luonnontilaisen kaltaiset metsät, vesistöt, suot sekä perinnebiotoopit sekä torjutaan haitallisia vieraslajeja.

Vantaalla on tehty pitkäjänteistä työtä luonnon monimuotoisuuden eteen, siitä osoituksena muun muassa luonnonsuojelualueiden osuus kaupungin pinta-alasta (6,7 prosenttia), joka on enemmän kuin valtakunnallinen kuntien keskiarvo. Tätä suojelutyötä jatketaan laatimalla Vantaalle luonnon monimuotoisuuden kokonaissuunnitelma vuoden 2023 aikana. Kaistalla on myös monia muita suunnitelmallisia toimenpiteitä, muun muassa luonnonsuojelusuunnitelma, inventointisuunnitelma ja kokonaisheikentymättömyyden malli sekä vieraslajitorjuntasuunnitelma, joita on tehokkaasti aloitettu ja jotka luovat uusia toimintatapoja eri palvelualueille.

Keimolan Isosuon ennallistamistoimet käynnistyivät vuonna 2022 ja jatkuvat tänä vuonna. Myös Vehkalanmäellä, Lammaslammella ja Kuusijärvellä on tehty kunnostustoimenpiteitä. Metsänhoidon

työmaaohjeisiin on kirjattu lahopuun määrän lisäys ja toteumaa seurataan. Reittisuunnitelmia luonnon kulumisen ehkäisyyn on tehty Tammistonmetsään, Silvolanmetsään ja Hakunila-Sipoonkorpeen.

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

Kaupungin henkilöstölle suunnattu tiekartan tavoitteista ja toimenpiteistä kertova Ressupassi on avoinna osallistuvavantaa.fi:ssä. Kaupungin henkilöstölle järjestettiin myös kuusi webinaaria tiekartan teemoista. Ulkoisten tapahtumien vastuullisuusperiaatteet on laadittu (https://www.vantaa.fi/ohjeita-tapahtumanjarjestajille) ja sisäisten tapahtumien ohjeita suunnitellaan. Julkaistiin myös uusi yritysvastuun sivu, jossa on yrityksille materiaalia ja linkkejä ilmastotyöhön: https://business.vantaa.fi/fi/kouluta-ja-kehity/vastuullisuus-yrityksissa.
Ympäristövastuullisuuden edistämiseksi laadittu Kaupunkiympäristön toimialan ympäristöjärjestelmä Ekokompassi sai sertifiointiauditoinnin marraskuussa 2022. Lisäksi kestävien hankintojen green deal -sopimukset (päästötön työmaa ja haitallisten aineiden vähentäminen varhaiskasvatuksen hankinnoissa) ovat edenneet suunnitelmien mukaisesti.

Hiilinielut ja kompensointi
Hiilinielut ja kompensointi -kaista on toinen tiekarttaan lisätyistä uusista kaistoista. Vantaan hiilineutraaliustavoite tarkoittaa, että vuoteen 2030 mennessä vähennetään päästöjä vähintään 80 % verrattuna vuoteen 1990. Loput 20 prosenttia voidaan sitoa kasvillisuuteen, maaperään tai puurakentamiseen tai kompensoida toteuttamalla päästövähennystoimia muualla. Mikäli päästöjä vähennetään yli 80 prosenttia, pienentää se tarvetta hiilinielujen lisäämiselle ja kompensaatioille.

Kaistan tavoitteena on selvittää taloudellisesti ja tieteellisesti kestävät sekä Vantaan kannalta hyödylliset kompensointimekanismien tavat tekemällä yhteistyötä muiden kaupunkien, valtion ja tutkimuslaitosten kanssa. Kompensointitapoja otetaan käyttöön kokeilujen kautta ja haetaan kokemuksia kompensoinnista muista kaupungeista. Tavoitteena on luoda kompensaatiomalli ja saada kompensaatiolaskenta osaksi päästölaskentaa. Vantaan asiantuntijat ovat osallistuneet kompensoinnista järjestettyihin webinaareihin ja kartoittaneet muiden kaupunkien toimintatapoja.
Tavoitteena on myös vahvistaa kaupunkialueen hiilidioksidin varastointia kasvillisuuteen ja maaperään sekä ylläpitää olemassa olevia hiilivarastoja. Kaupungin metsänhoidossa ei tehdä maaperän hiilivarastoa heikentäviä muokkauksia eikä avohakkuita.

Resurssiviisauden tiekartan toimenpiteiden vaikuttavuutta on edelleen vaikea arvioida, mutta arvioinnin kehittämistyötä tehdään jatkuvasti niin valtakunnallisesti kuin kaupungin sisälläkin. Raportti on koottu ja toimitettu ympäristökeskuksessa useiden kaupungin asiantuntijoiden tuottamasta aineistoista.

Vantaan Ympäristövastuuraportti 2022–2023 on luettavissa: Microsoft Power BI -palvelussa (avautuu uuteen välilehteen).

Kaupunkiympäristölautakunta 9.5.2023 § 9

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään
a) hyväksyä Ympäristövastuuraportti 2022–2023 ja
b) esittää se kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle tiedoksi merkittäväksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 11

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle tiedoksi merkittäväksi Ympäristövastuuraportti 2022–2023.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Ympäristövastuuraportti 2022–2023

Täytäntöönpano: Esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot: ympäristösuunnittelija Marja Vuorinen, puh. 050 314 5386
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Ympäristövastuuraportti 2022–2023

Kuvailusivu

Sivukartta

Kaupunginjohtajan katsaus

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

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

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

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

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

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

Katri Kalske
kaupunginjohtajan viransijainen

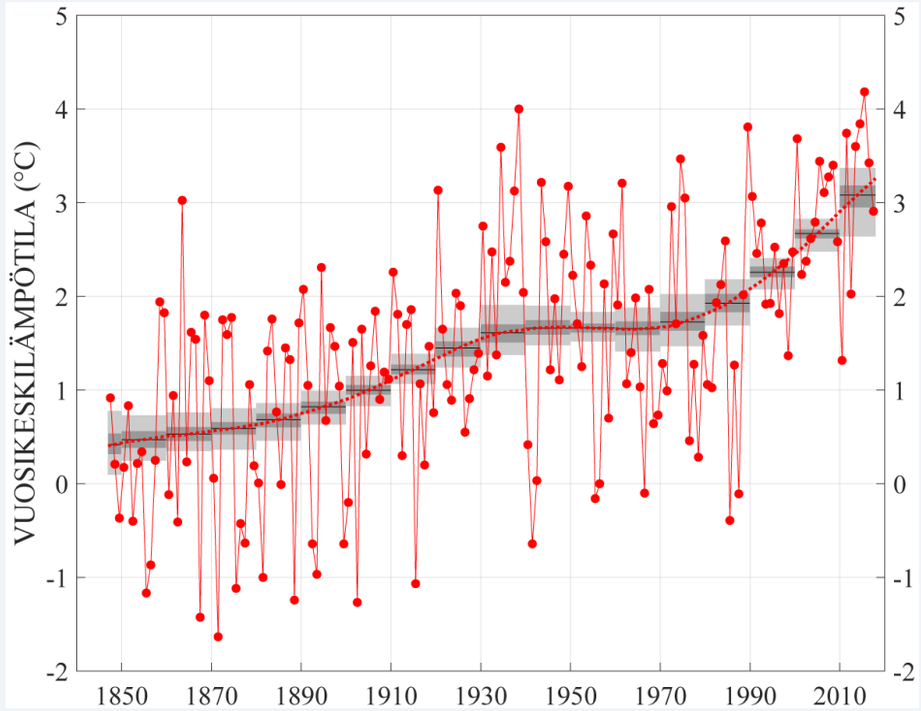
Ilmastonmuutos etenee

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

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

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

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

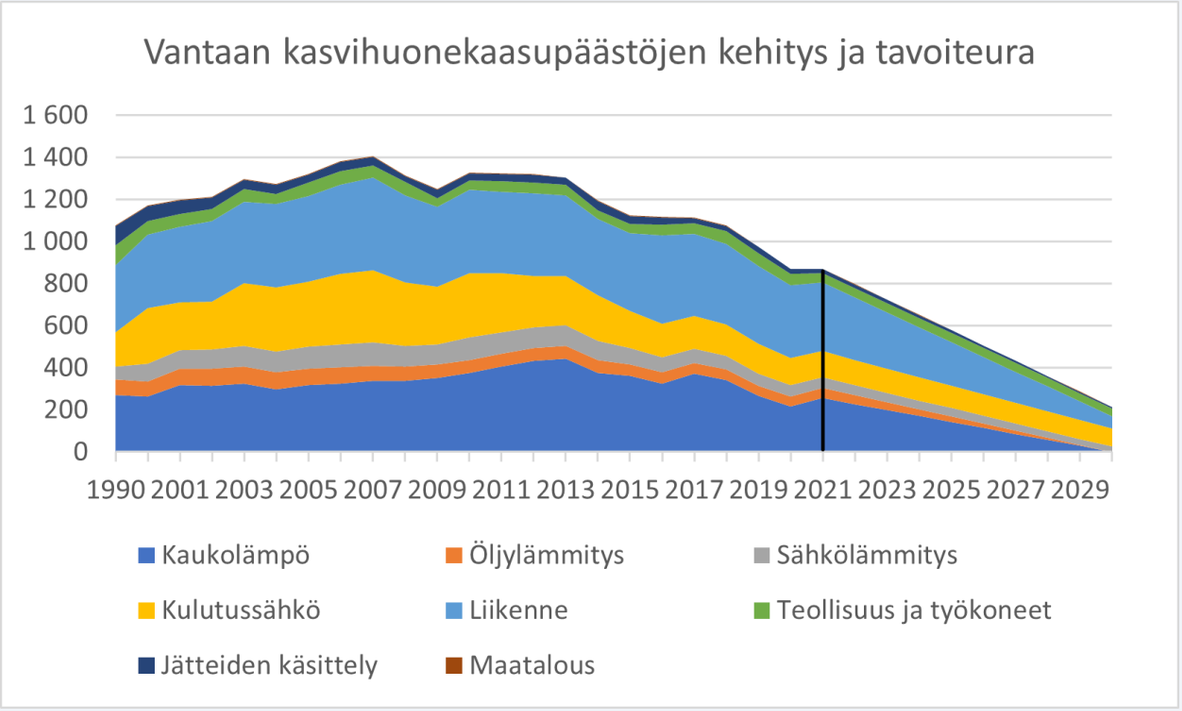


Kuva: Suomen vuosikeskilämpötila 1847-2017.

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vantaan kasvihuonekaasupäästöjen kehitys

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



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

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vantaan ilmastotyö palkittiin

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

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

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

CDP™
DISCLOSURE INSIGHT ACTION

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vantaan green dealit saivat tunnustusta

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

Sitoumus2050

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Ympäristötilinpito

Ympäristötilinpito

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

Ympäristötilinpito

Kuvaaja: Jyri Huhtala

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

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

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

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Toimenpiteiden eteneminen

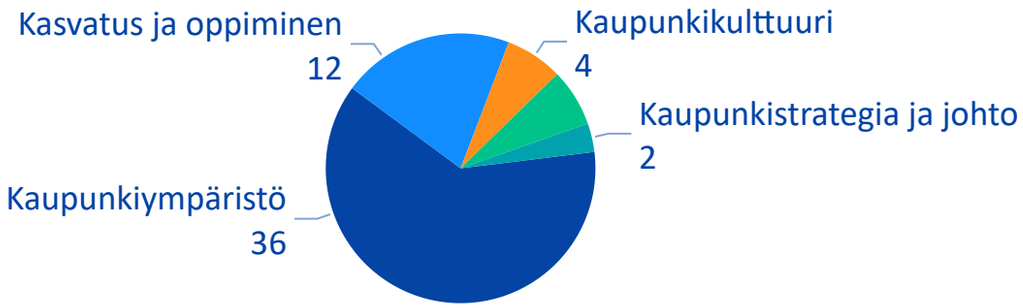
Maankäyttöratkaisuilla voidaan merkittävästi vähentää kaupungin kasvihuonekaasupäästöjä. Raportin mukaan Vantaan kaupunkiorganisaation omat toimet kaavoituksessa edenneet hyvin. Esimerkiksi ilmastonvaikutukset arvioidaan kaikissa kaavoissa. Lisäksi 94 prosenttia uusista hyväksytyistä kaavoista sijoittuu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

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

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

Toimenpiteiden määrä toimialoittain

Toimenpiteitä yhteensä 57



Toimenpiteiden eteneminen

Ympäristövahti

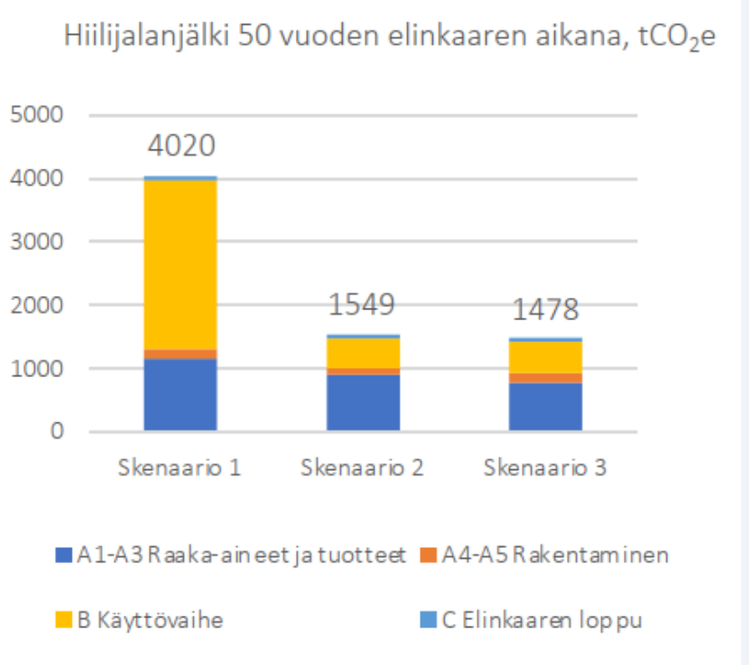
Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Kaavojen ilmastovaikutukset syyniin

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

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



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

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Energiapositiivisilla alueilla kohti hiilineutraalia kaupunkia

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

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

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

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

Euroopan unionin rahoittama

Kuva: Hankekaupungit. Lähde: Neutralpath

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Hulevesiohjelman päivitys ja uudet hulevesiratkaisut

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

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

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

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

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Suunnitelmallista kevyen liikenteen edistämistä

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

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

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

Kuvaaja: Alisa Kaukio

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

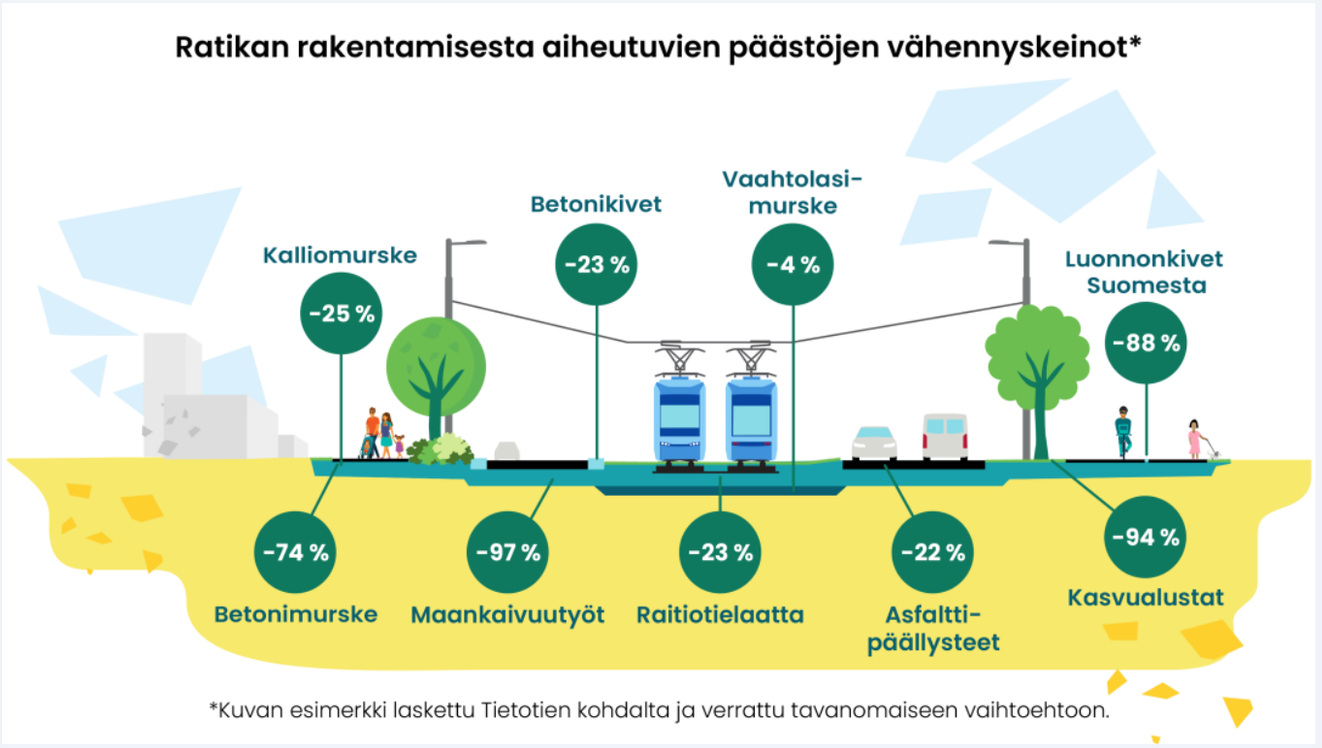
Ratikkaa suunnitellaan resurssiviisaasti

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

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

Laskentojen mukaan uusiomateriaalien, kuten betonimurskeen ja kierrätettyjen maa-ainesten ja kasvualustojen käytöllä voidaan päästöjä vähentää kaikissa kohteissa. Pohjanvahvistuskohteissa stabilointiaine aiheuttaa merkittävimmät päästöt. Stabilointia käytetään laajasti koko ratikan reitillä, joten vähäpäästöisillä sideaineilla tehtävillä stabiloinneilla saadaan merkittäviä päästövähennyksiä aikaan. Lisäksi päästövähennyksiä voidaan saavuttaa vähähiilisiä betonituotteita käyttämällä esimerkiksi betonikiveyksissä, raitiotielaatoissa, paaluissa ja paalulaatoissa.

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



LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Hiilineutraali energia

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

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

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Hiilineutraali energia

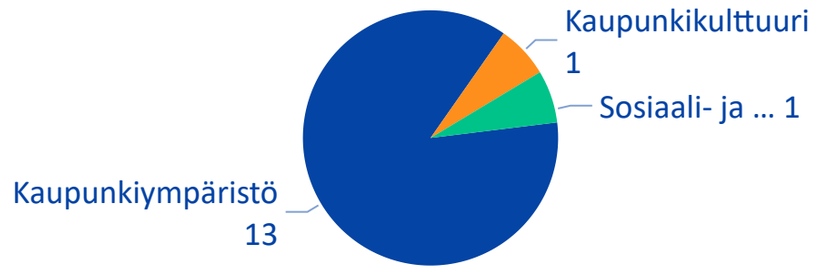
Toimenpiteiden eteneminen

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

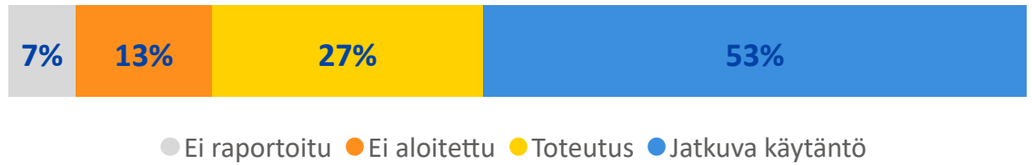
Kaavoituksessa on alkamassa linjausten laatiminen energiatehokkuuden ohjaamisesta. Tontinluovutusehdoissa on pilotoitu uusiutuvan energian tuotannon vaatimusta. Kaupungin ohjeistusta ja lupakäytäntöjä päivitetään uusiutuvan energian osalta Vantaan rakennusjärjestyksen ja rakentamislain uudistumisen yhteydessä.

Toimenpiteiden määrä toimialoittain

Toimenpiteitä yhteensä 15



Toimenpiteiden eteneminen



Ympäristövahti

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Hiilineutraali energia

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Vantaa saavutti KETS-tavoitteen vuonna 2022

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

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

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

ENERGIATEHOKKUUS-SOPIMUKSET

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Hiilineutraali energia

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Päästöttömän työmaan green deal eteni

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

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

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

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

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

Kuvaaja: Alisa Kaukio

Hiilineutraali energia

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Taloyhtiöiden naapurustoyhteistyö jatkuu Vantaalla

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

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

Lisätietoja:

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

Kuvaaja: Pertti Raami

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Hiilineutraali energia

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

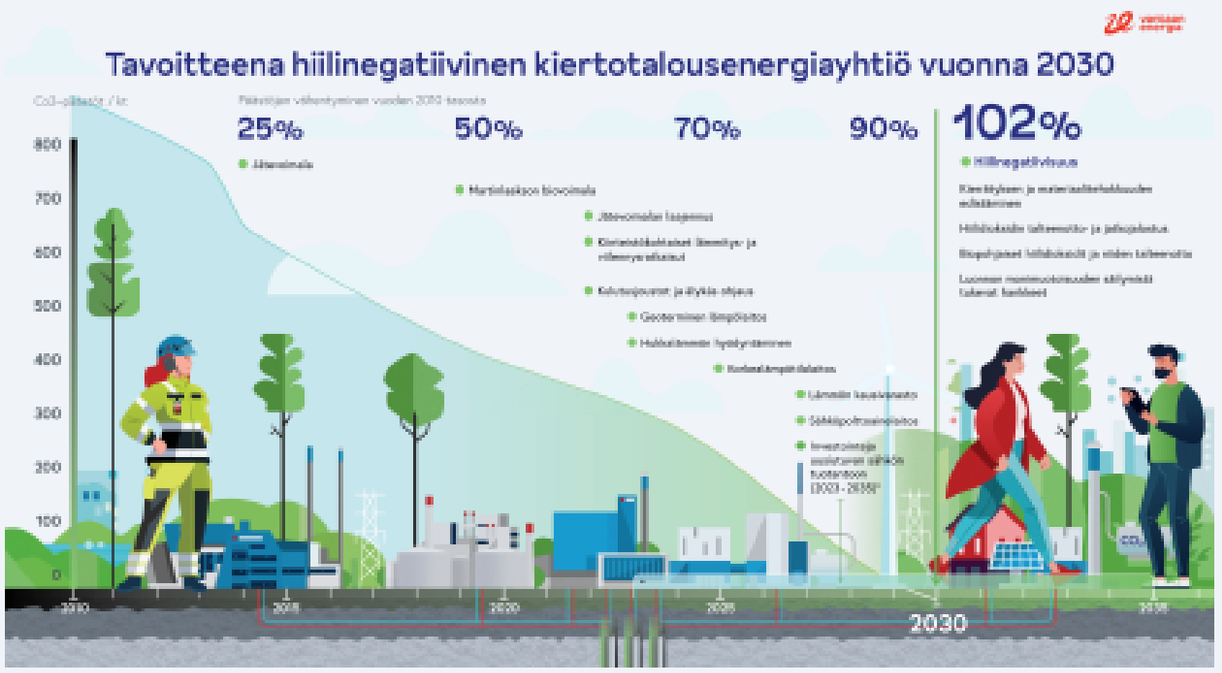
Vantaan Energia etenee kohti hiilinegatiivisuutta vuoteen 2030 mennessä

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

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

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

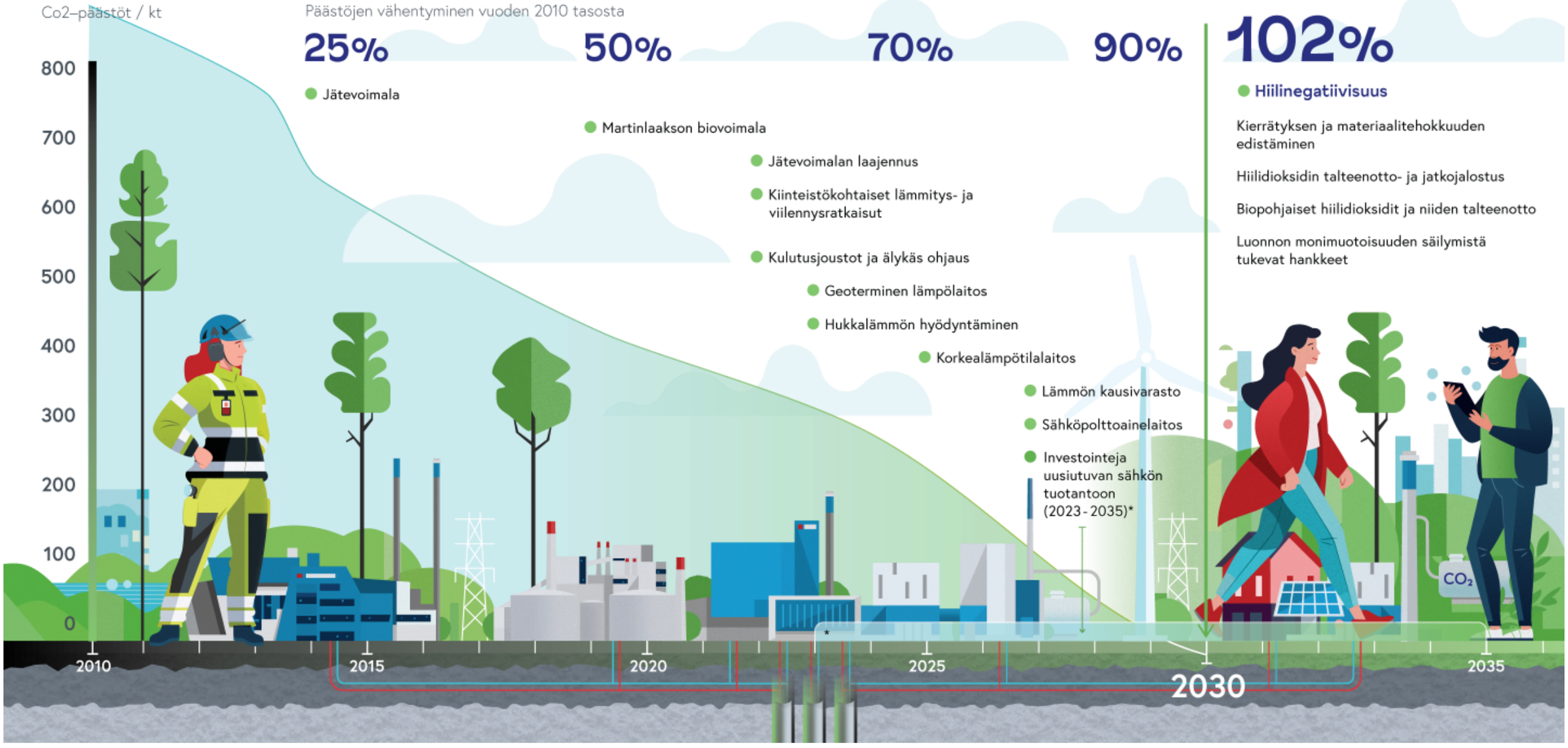
Vuonna 2025 valmistuvaksi suunniteltu Korkealämpötilalaitos tekee lämpöä tavan-omaisimmista kierrätykseen kelpaamattomista vaarallisiksi luokitelluista jätteistä, kuten maaleista, liimoista ja lakoista. Vantaan Energia suunnittelee myös lämmön varastoimisen mahdollistavaa lämmön kausivarastoa Vantaan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



Kuva: Päästövähennyspolku. Lähde: Vantaan Energia

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Tavoitteena hiilinegatiivinen kiertotalousenergiayhtiö vuonna 2030



Materiaalien elinkaari ja kiertotalous

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

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

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Materiaalien elinkaari ja kiertotalous

Toimenpiteiden eteneminen

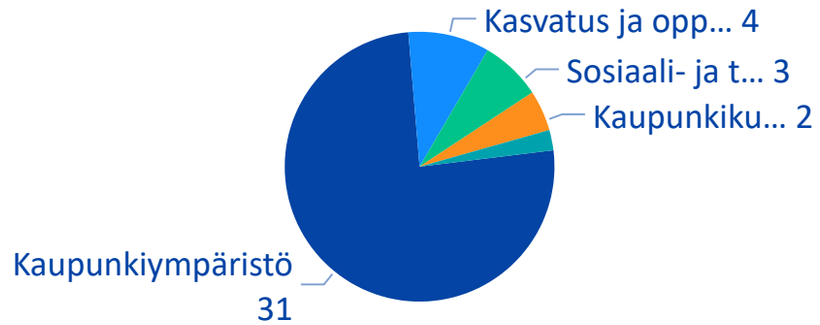
Kaistan tavoitteena luonnonvarojen kestävän käytön edistäminen ja päästöjen vähentäminen. Vantaalla vähähiilinen rakentaminen on edennyt. Esimerkiksi vähähiilisen rakentamisen kilpailu järjestetään Myyrmäen kaupunginosaan Kelokuusenmäen alueelle vuonna 2023.

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

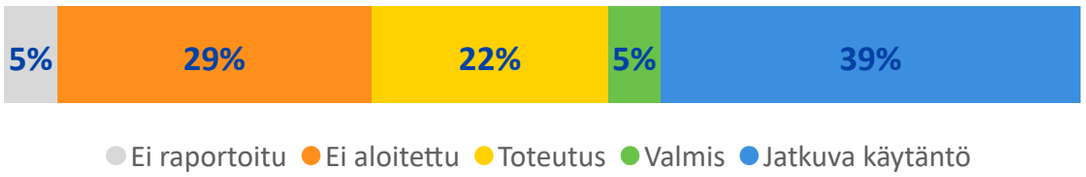
Kestävän purkamisen green deal -sitoumuksen mukaiset purkukartoitukset ovat edenneet. Kaupungin oman rakentamisen suunnitteluohje päivitetään kuluvan vuoden aikana myös purkamisen ja kiertotalouden osalta. Rakennushankkeeseen ryhtyviä ohjataan tilatehok-kuuteen, muuntojoustavuuteen ja monikäyttöisyyteen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

Toimenpiteiden määrä toimialoittain

Toimenpiteitä yhteensä 41



Toimenpiteiden eteneminen



Ympäristövahti

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Materiaalien elinkaari ja kiertotalous

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Kestävämpään purkamiseen green dealillä

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

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

Kuvaaja: Pertti Raami

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Materiaalien elinkaari ja kiertotalous

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

CIRCuITin viimeinen vuosi

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

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

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

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

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Monimuotoinen luonto

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

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

Kuvailusivu
Sivukartta

Monimuotoinen luonto

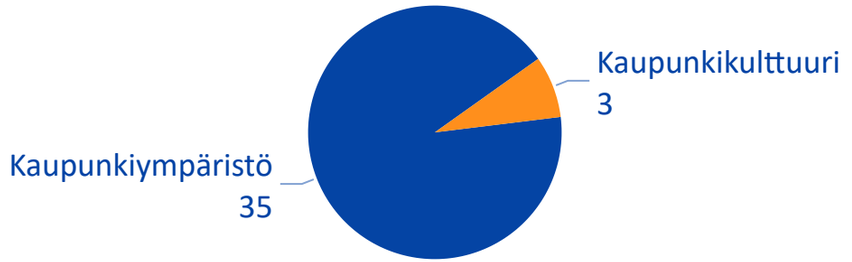
Tavoitteiden eteneminen

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

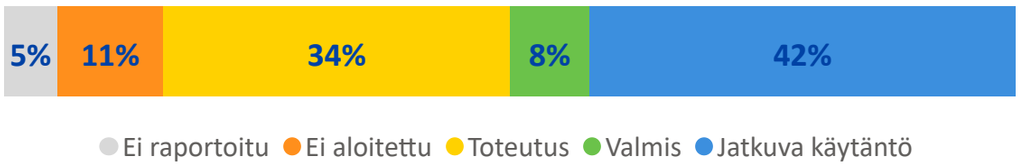
Keimolan Isosuon ennallistamistoimet käynnistyivät vuonna 2022 ja jatkuvat tänä vuonna. Myös Vehkalanmäellä, Lammaslammella ja Kuusijärvellä on tehty kunnostustoimenpiteitä. Metsänhoidon työmaaohjeisiin on kirjattu lahopuun määrän lisäys ja toteumaa seurataan. Reittisuunnitelmia luonnon kulumisen ehkäisyyn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

Toimenpiteiden määrä toimialoittain

Toimenpiteitä yhteensä 36



Toimenpiteiden eteneminen



Ympäristövahti

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Monimuotoinen luonto

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Monimuotoisuuden suojelulle tukea kokonaissuunnitelmasta

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

Kuva: Järeää lahopuuta Myyrmäen lehdossa. Kuvaaja: Anna Ojala

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Monimuotoinen luonto

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Ennallistaminen Keimolan Isosuolla

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

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

Kuva: Isosuon esteetön reitti. Kuvaaja: Satu Nätynki

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vastuullinen Vantaa

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

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vastuullinen Vantaa

Toimenpiteiden eteneminen

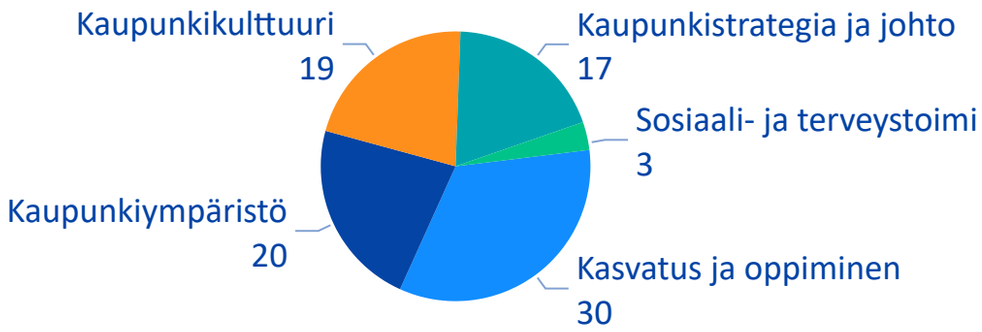
Vastuullinen Vantaa on kaista, jonka toimenpiteet ovat jakautuneet tasaisimmin kaupungin eri toimialoille. Resurssiviisausaiheinen viestintä painottui vuonna 2022 energiansäästöön, kestävään liikkumiseen ja kaupunkikehitykseen. Lisäksi on viestitty muun muassa lähiluonnon teemavuodesta (linnut) sekä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

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

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

Toimenpiteiden määrä toimialoittain

Toimenpiteitä yhteensä 80



Toimenpiteiden eteneminen

Ympäristövahti

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Luontovuoden teeman linnut

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

Kuvaaja: Heidi Räikkönen

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Lähiluonto-oppaat veivät luontoon

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

Kuva: Linnunpönttöjen rakentamista Rekolassa. Kuvaaja: Milla Sigg

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Ohjattua ja omatoimista lintujen tarkkailua ympäri Vantaata

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

Kuva: Lähiluontoretki. Kuvaaja: Milla Sigg

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Lintumaailmaa lastenkulttuurissa

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

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

Kuva: Ympäristötaideleirin satoa. Kuvaaja: Rebekka Baronga

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Koulu- ja päiväkotiruokailun Hiilijalanjälki on laskenut

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

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

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

Kuvaaja: Sakari Manninen

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Vantaalaiset nuoret Hiilidiilin taustalla

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

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

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Osaamista ja osallistumista -hankkeella lapset ja nuoret mukaan ruokakulttuurin edistämiseen

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

Aterioiden palvelupaketeilla lisää osallisuutta

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

Lisätietoja:

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

Kuva: Tammistonrannan peruskoulun maisteluraati.
Kuvaaja: Sakari Manninen

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Vantaan kirjastot jakamistalouden edelläkävijöinä

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

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

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Työkorteista välineitä varhaiskasvatuksen ympäristökasvatukseen

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

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

Kestävän tulevaisuuden ammattilaiset (KESTU)

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

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

Lisätietoja:

- Kestävän tulevaisuuden ammattilaiset (KESTU)

Kuvaaja: Sanna Henriksson

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Vantaan kaupunkiympäristön toimialalle myönnettiin Ekokompassi-sertifikaatti

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

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

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

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Haitallisten aineiden käyttöä vähennetty green dealin avulla

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

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

Kuvaaja: Sakari Manninen

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Vastuullinen Vantaa

Esimerkkejä hyvistä toimintatavoista

Yhteistyöllä kohti uuden ajan superkampusta

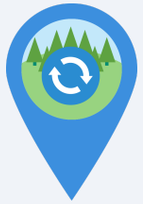
Elinkeinopalveluiden koordinoimassa PoCoProp-hankkeessa (Post corona proptech) 6/2021–9/2022 tehtiin esiselvitys ja käynnistettiin innovatiivinen kehittämisprosessi, jonka tavoitteena oli parantaa Vantaan kaupungin ja Vantaan kiinteistöalan yritysten kykyä reagoida koronapandemian aiheuttamaan kulttuuri-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

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

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

Kuva: Visiokuva Oppimiskampusprojektille.
Lähde: Talent Vantaa

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §



Hiilinielut ja kompensointi

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

Kuvailusivu
Sivukartta

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Hiilinielut ja kompensointi

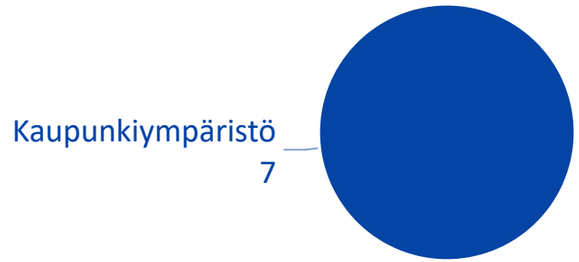
Toimenpiteiden eteneminen

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

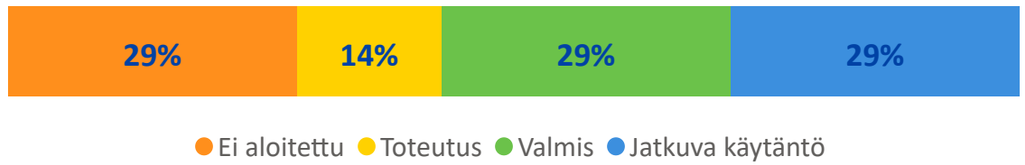
Tavoitteena on myös vahvistaa kaupunkialueen hiilidioksidin varastointia kasvillisuuteen ja maaperään sekä ylläpitää olemassa olevia hiilivarastoja. Kaupungin metsänhoidossa ei tehdä maaperän hiilivarastoa heikentäviä muokkauksia eikä avohakkuita.

Toimenpiteiden määrä toimialoittain

Toimenpiteitä yhteensä 7



Toimenpiteiden eteneminen

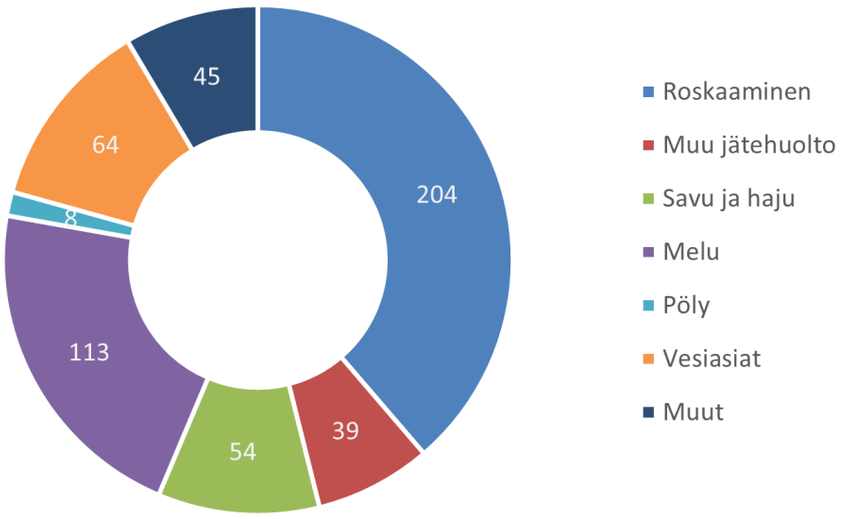


Ympäristövahti

LIITE: Kaupunginhallitus 22.05.2023 / 11 §

Ilmoitukset ympäristöhaitoista

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



Ympäristöhaitat | Ympäristövahti

Tyhjennä valinnat

Ympäristövahti

Kaista: Kaikki

Toimiala: Kaikki

Eteneminen: Kaikki

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

Kuvailusivu

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

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

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

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

Kuvailusivu
Sivukartta

12 § **Asemakaava ja asemakaavan muutos 931400 sekä tonttijaon muutos, 91 Länsimäki, 93 Vaarala ja 95 Rajakylä / Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki**

VD/7362/10.02.04.00/2020
TeA/TLA/MJA/ASA/VIK/MT

Esittelijä poisti asian esityslistalta.

13 § **Asemakaavan muutos 002465 ja tonttijaon muutos, 52 Veromies / Vantaan ratikka: Veromies, itä**

VD/7386/10.02.04.00/2020
TeA/TLA/JOR/ASA/VIK/MT

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä ja Rälssitiellä muuttamalla osia korttelialueista katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 4.3.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Asemakaavamuutoksella muutetaan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita (T), toimitilarakennusten korttelialueita (KTY) sekä liike- ja hotellirakennusten korttelialueita (KL) osin katualueeksi. Tehokkuusluvuilla osoitetut rakennusoikeudet muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jotta tonttien kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistöjen pinta-alojen muutosten myötä. Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot. Kortteleihin 52305 ja 52307 osoitetaan uusia liittymäkieltoja ja nykyisiä ajoyhteyksiä muutetaan. Rälssitien pohjoinen haara siirretään lännemmäksi ja katu nimetään Rälssikujaksi. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tuusulanväylän läheisyyteen Tikkurilantielle sekä Rälssikujan varteen. Korttelissa 52305 osoitetaan säilytettäviä puita sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävä alueen osa. Kortteleista 52121, 52304, 52307 ja 52308 poistetaan määräys asuinhuoneistojen rakentamisen sallimisesta. Melumääräyksiä lisätään korttelialueille. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisina.

Asemakaavamuutos koskee kortteleita 52304, 52305, 52307, 52127 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308 sekä katualueita kaupunginosassa 52 Veromies.

Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa katualuetta, teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T), hotellirakennusten korttelialuetta (KL-1), liikerakennusten korttelialuetta (KL) sekä toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY).

Tonttijaon muutos koskee kortteleita 52304, 52305, 52307, 52127 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308 kaupunginosassa 52 Veromies.

Alue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa ja Aviapoliksen suuralueella. Alueeseen kuuluu Tikkurilantien katualuetta Tuusulanväylän risteyksestä Pyhtäänkorvenkujan risteykseen. Kaava-alueeseen kuuluvat kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

Maanomistus
Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat katualueet sekä kiinteistöt 92-52-307-1, 92-52-304-6, 92-52-304-2, 92-52-304-7. Muut korttelit ovat yksityisessä omistuksessa. Kaupungin maanomistuksen pinta-ala yhteensä noin 11,18 ha, muu maanomistus kaava-alueella yhteensä noin 15,9 ha.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:
92-52-121-3 Kiinteistö Oy Rälssitie 16
92-52-127-2 Kiinteistö Oy Vantaan Rälssitie 2
92-52-304-8 Dilectus Ab, Tomzon Ab
92-52-304-10 Kiinteistö Oy Vantaan Paavolantalo
92-52-304-9 Kiinteistö Oy Vantaan Rälssitie 7 C
92-52-308-3 Kiinteistö Oy Vantaan Rälssitie 9
92-52-18-3 Keskinäinen Kiinteistöosakeyhtiö Manttaalitie 5-7

92-52-18-6 Fastighets Ab Vanda Dickursbyvägen 123
92-52-305-2 Fastighets Ab Anne
92-407-2-345 ja 92-52-305-6 Lampukas Kiinteistö Oy

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Ramboll Finland Oy Vantaan kaupungin konsulttina.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kaupunkikeskustan asuinaluetta (AC), kaupunkikeskustan aluetta (C) sekä kestävän kasvun vyöhykettä. Tikkurilantien suuntaisesti on merkitty pyöräliikenteen baana, etelä-pohjois-suuntaisesti ja itä-länsi-suuntaisesti kulkee virkistysalueyhteys. Kaava-alueen eteläosassa on merkitty hulevesitulva-allas.

Asemakaavamuutos
Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä ja Rälssitiellä muuttamalla osia korttelialueista katualueeksi. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Rälssitien pohjoinen haara siirretään lännemmäksi ja katu nimetään Rälssikujaksi. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Katualueen levennykset perustuvat 4.3.2022 valmistuneisiin Tikkurilantien ja Rälssitien katusuunnitelmien tilavarauksiin. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu.

Asemakaavamuutoksella muutetaan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita (T), toimitilarakennusten korttelialueita (KTY) sekä liike- ja hotellirakennusten korttelialueita (KL) osin katualueeksi. Tehokkuusluvuilla osoitetut rakennusoikeudet muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jotta tonttien kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistöjen pinta-alojen muutosten myötä. Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot.

Kortteleihin 52305 ja 52307 osoitetaan uusia liittymäkieltoja ja nykyisiä ajoyhteyksiä muutetaan. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tuusulanväylän läheisyyteen Tikkurilantielle sekä Rälssikujan varteen. Korttelissa 52305 osoitetaan säilytettäviä puita sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävä alueen osa. Kortteleista 52121, 52304, 52307 ja 52308 poistetaan määräys asuinhuoneistojen rakentamisen sallimisesta. Kaavassa annetaan lisäksi katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen, melusuojaukseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, hulevesien hallintaan ja tulvareitteihin, työmaavesien käsittelyyn, pilaantuneiden maa-alueiden selvittämiseen ja puhdistamiseen sekä rakennusten sisäilman laatuun liittyviä määräyksiä. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisina.

Ratikan rakentaminen tulisi ennusteiden mukaan vauhdittamaan maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys, jota suunnitellaan Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä on tarkoitus lisätä kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistaa kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistää alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulisi toteutuessaan merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” on julkaistu 23.11.2020 ja päivitetty 17.9.2021.

MRL 62 §:n ja MRA 30§:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on kuulutettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä kirjeitse kaava-alueen maanomistajille ja viranomaisille. Osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Saaduista mielipiteistä 1 koski Veromies itä -asemakaavamuutoksen aluetta.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta joulukuussa 2020, joista Tikkurilan alueen yleisötilaisuus järjestettiin 16.12.2020. Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla. Koko ratikan linjan suunnittelutilannetta koskeva verkkotilaisuus on järjestetty 23.9.2021, 6.4.2022 sekä 15.11.2022.

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 15.12.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 15.12.2022-13.1.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 15.12.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 19.12.2022 ja 11.1.2023. Tänä aikana ei vastaanotettu puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin yhteensä 1.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Kaava kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 14.2.2023 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 14.2.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002465 sekä tonttijaon muutosehdotus, 52 Veromies / Vantaan ratikka: Veromies, itä,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki esitti asian palauttamista valmisteluun. Jäsen Janne Hartikainen kannatti palautusesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu palautusesitys, josta joudutaan äänestämään. Puheenjohtaja teki seuraavan äänestysesityksen. Ne, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa, ja ne, jotka kannattavat asian palauttamista valmisteluun, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 13 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 3 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu, Virkamäki). Puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki jätti asiaan seuraavan eriävän mielipiteen, johon jäsenet Suvi Karhu ja Janne Hartikainen yhtyivät:
”Esityslistalla on kerrottu vuorovaikutuksesta ja osallistumisesta seuraavaa:
”Osallistuminen ja vuorovaikutus
MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” on julkaistu 23.11.2020 ja päivitetty 17.9.2021. MRL 62 §:n ja MRA 30§:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on kuulutettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä kirjeitse kaava-alueen maanomistajille ja viranomaisille. Osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta.
Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta joulukuussa 2020, joista Tikkurilan alueen yleisötilaisuus järjestettiin 16.12.2020. Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla. Koko ratikan linjan suunnittelutilannetta koskeva verkkotilaisuus on järjestetty 23.9.2021, 6.4.2022 sekä 15.11.2022.”
MRL 63 §:n mukaan kaavaa laadittaessa tulee riittävän aikaisessa vaiheessa laatia kaavan tarkoitukseen ja merkitykseen nähden tarpeellinen suunnitelma osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä kaavan vaikutusten arvioinnista. Kaavoituksen vireilletulosta tulee ilmoittaa sillä tavoin, että osallisilla on mahdollisuus saada tietoja kaavoituksen lähtökohdista, suunnitellusta aikataulusta sekä osallistumis- ja arviointimenettelystä.
Selostettu vuorovaikutus menettely ja tilaisuudet koskevat Ratikan kaavarunko –nimistä dokumenttia, joka ei ole MRL:n tuntema suunnitelma. Sinä ei ole määritelty nyt kysymyksessä olevaa kaavaa riittävän tarkkarajaisesti, että asukkaat ja muut oikeudenhaltijat olisivat voineet ottaa kantaa tai vaikuttaa sen valmisteluun MRL:n edellyttämällä tavalla.
Kaava on tullut vireille virheellisessä järjestyksessä ja se tulisi palauttaa uudelleen valmisteltavaksi MRL:n mukaisessa järjestyksessä.”

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus ja tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 1.-30.3.2023. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 14.2.2023 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 13 ja saatiin 9 kappaletta. Elisan, Uudenmaan liiton, Vantaan Energian, HSL:n, Fingridin, HSY:n, ELY-keskuksen, Kaupunginmuseon ja Tukesin lausunnot on otettu huomioon kaavatyössä ja niille on laadittu vastineet.

Uudenmaan liitolla, HSL:llä, Fingridillä ja Tukesilla ei ollut lausuttavaa. Elisa, Vantaan Energia, HSY, ELY-keskus ja Vantaan kaupunginmuseo ottivat lausunnoissaan kantaa mm. kaapeleihin ja putkiin, kaavamääräysten ajantasaisuuteen, ilmastovaikutuksiin, meluntorjuntaan, tärinään ja runkomeluun, hulevesiin, liikenteeseen sekä rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemallisiin arvoihin.

Tehdyt tarkistukset
Asemakaavamuutoksen kaavakarttaa on korjattu saatujen lausuntojen sekä piirustusteknisten tarkastelujen vuoksi ja selostuksen tekstiä on päivitetty.

Nähtävillä olleessa asemakaavaehdotuksessa Rälssikujan (Aerolankaari) katualue oli leveä. Nähtävillä olon jälkeen osa Rälssikujan katualueesta muutettiin suojaviheralueeksi (EV) ja Rälssikujan nimi muutettiin Aerolankaareksi. Suojaviheralue nimettiin Leinonlammikoksi ja sille osoitettiin hulevesiallas. Kaavakarttaan lisättiin maanalaisen johdon aluevaraukset korttelin 52304 lävitse suunniteltua hulevesiviemäriä sekä korttelin 52018 tontilla 8 sijaitsevaa puolirumpua varten. Korttelin 52018 KL-korttelin merkintä on muutettu KM-kortteliksi (Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön) vastaamaan uudistetun MRL:n vaatimuksia. Kaavamääräyksiin lisättiin yleinen määräys työmaavesien käsittelystä sekä kortteleille 52304, 52305 ja 52307 määräys hulevesisuunnitelman laatimisesta korttelialueilla. Lisäksi korttelin 52305 tonttinumerot on korjattu.

Kaavaselostuksen kohtaan 4.4.1. on täsmennetty ja avattu selkeämmin, mihin kaavan melumääräykset ovat perustuneet sekä lisätty suositukset tärinä- ja runkomelun ohjearvoista.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

Kaupunkiympäristölautakunta 9.5.2023 § 13

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 9.5.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002465 sekä tonttijaon muutosehdotus, 52 Veromies / Vantaan ratikka: Veromies, itä.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Janne Hartikainen esitti asian palauttamista valmisteluun. Jäsen Pekka Virkamäki kannatti esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu palautusesitys, josta joudutaan äänestämään, ja teki seuraavan äänestysesityksen: ne, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa, ja ne, jotka kannattavat asian palauttamista valmisteluun, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 13 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Erkkilä, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Björkell, Aura) ja 4 ei-ääntä (Hartikainen, Axberg, Karhu, Virkamäki). Puheenjohtaja totesi palautusehdotuksen tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

Merkittiin, että Janne Hartikainen, Suvi Karhu ja Pekka Virkamäki jättivät asiaan seuraavan eriävän mielipiteen:
”MRL 63 §:n mukaan kaavaa laadittaessa tulee riittävän aikaisessa vaiheessa laatia kaavan tarkoitukseen ja merkitykseen nähden tarpeellinen suunnitelma osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä kaavan vaikutusten arvioinnista. Kaavoituksen vireilletulosta tulee ilmoittaa sillä tavoin, että osallisilla on mahdollisuus saada tietoja kaavoituksen lähtökohdista, suunnitellusta aikataulusta sekä osallistumis- ja arviointimenettelystä.
Selostettu vuorovaikutus menettely ja tilaisuudet koskevat Ratikan kaavarunko –nimistä dokumenttia, joka ei ole MRL:n tuntema suunnitelma. Sinä ei ole määritelty nyt kysymyksessä olevaa kaavaa riittävän tarkkarajaisesti, että asukkaat ja muut oikeudenhaltijat olisivat voineet ottaa kantaa tai vaikuttaa sen valmisteluun MRL:n edellyttämällä tavalla. Kaava on tullut vireille virheellisessä järjestyksessä.”

_____

Kaupunkiympäristölautakunnan kokouksen jälkeen kaavakartalta on teknisenä korjauksena poistettu kaavaan ajantasakaavalta kopioituneet väärät ajoliittymäkiellot ja ruksikartan ajantasa-asemakaava-tiedosto on vaihdettu.

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 13

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 9.5.2023 päivätty, 22.5.2023 tarkistettu asemakaavamuutosehdotus 002465 sekä tonttijaon muutosehdotus, 52 Veromies / Vantaan ratikka: Veromies, itä.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti varajäsen Niilo Kärjen kannattamana asian hylkäämistä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta on äänestettävä, ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan pohjaesitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat Lundellin esittämää hylkäysesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 12 jaa-ääntä (Karinen, Tammi, Abdi, Kaukola, Rehnström, Tahvanainen, Kaiju, Kasonen, Orpana, Norrena, Valtanen, Luokkala) ja 3 ei-ääntä (Lundell, Kärki, Niikko), joten puheenjohtaja totesi hylkäysesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että Kai-Ari Lundell, Niilo Kärki ja Mika Niikko jättivät asiaan seuraavan eriävän mielipiteen: ” Esityslistalla on kerrottu vuorovaikutuksesta ja osallistumisesta seuraavaa: ”Osallistuminen ja vuorovaikutus MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” on julkaistu 23.11.2020 ja päivitetty 17.9.2021. MRL 62 §:n ja MRA 30§:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on kuulutettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä kirjeitse kaava-alueen maanomistajille ja viranomaisille. Osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta joulukuussa 2020, joista Tikkurilan alueen yleisötilaisuus järjestettiin 16.12.2020. Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla. Koko ratikan linjan suunnittelutilannetta koskeva verkkotilaisuus on järjestetty 23.9.2021, 6.4.2022 sekä 15.11.2022.” MRL 63 §:n mukaan kaavaa laadittaessa tulee riittävän aikaisessa vaiheessa laatia kaavan tarkoitukseen ja merkitykseen nähden tarpeellinen suunnitelma osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä kaavan vaikutusten arvioinnista. Kaavoituksen vireilletulosta tulee ilmoittaa sillä tavoin, että osallisilla on mahdollisuus saada tietoja kaavoituksen lähtökohdista, suunnitellusta aikataulusta sekä osallistumis- ja arviointimenettelystä. Selostettu vuorovaikutus menettely ja tilaisuudet koskevat Ratikan kaavarunko –nimistä dokumenttia, joka ei ole MRL:n tuntema suunnitelma. Sinä ei ole määritelty nyt kysymyksessä olevaa kaavaa riittävän tarkkarajaisesti, että asukkaat ja muut oikeudenhaltijat olisivat voineet ottaa kantaa tai vaikuttaa sen valmisteluun MRL:n edellyttämällä tavalla. Kaava on tullut vireille virheellisessä järjestyksessä ja se tulisi palauttaa uudelleen valmisteltavaksi MRL:n mukaisessa järjestyksessä.”

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 9.5.2023, tarkistettu 22.5.2023
- Asemakaavamuutoksen selostus 9.5.2023, tarkistettu 22.5.2023
- Lausunnot ja vastineet 9.5.2023
- Äänestysraportti kh 22.5.2023 § 13

Täytäntöönpano: Esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot
aluearkkitehti Johanna Rajala, p. 050 302 8975,
asemakaava-arkkitehti Anna Sarikaya, p. 050 302 9028
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002465

Päiväys
Datum
9.5.2023
Tarkastettu, korrigerats
22.5.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Veromies, itä

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Vanda stad

Vandaspåran: Skattmans, öster

Stadsdel 52, SKATTMANS

Asemakaavan muutos

Korttelit 52304, 52305, 52307, 52127 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308 sekä katualueita.

Tonttijaon muutos

Korttelit 52127, 52304, 52305, 52307 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308.

1:2000

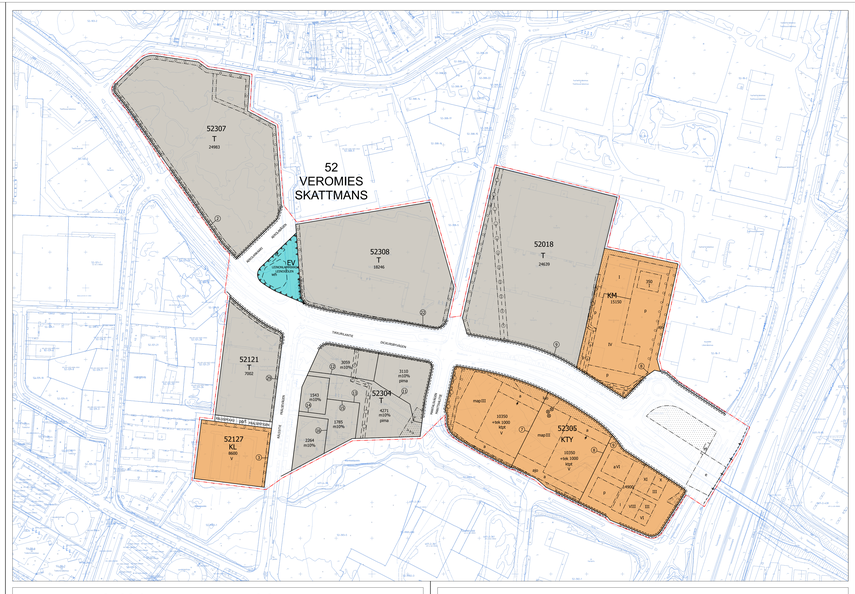
Ändring av detaljplanen

Kvarteren 52304, 52305, 52307 och 52127 och delar av kvarteren 52018, 52121 och 52308 samt gatuområden.

Ändring av tomtindelningen

Kvarteren 52127, 52304, 52305, 52307 och delar av kvarteren 52018, 52121 och 52308.

1:2000


52
VEROMIES
SKATTMANS
52307
T
24983
52308
T
18246
52018
T
24639
52121
T
7002
52304
T
4273
e=0.6
52127
KL
6605
52305
KTY
T
15150
10350
+HA 3200
max55
10350
+HA 3200
max55
10350
+HA 3200
max55
KM
15150
EV
e=0.6
3659
e=30%
3135
e=30%
1543
e=30%
2160
e=30%
2344
e=30%
2344
e=30%
2344

002465 Vantaan ratikka: VEROMIES, ITÄ

VEROMIES

Kuva 1. Havainnekuva ratikan linjasta kohdalta Tikkurilantie 125 Veromiehessä. Ratikka kulkee omilla kiskoillaan, pyöräilyn baana ja kevyen liikenteen väylä vieressä ja erotuskaistalla puita. Lähde: Ramboll Oy 2022

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 9.5.2023 päivättyä ja 22.5.2023 tarkastettua asemakaavakarttaa nro 002465. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 julkaistulla osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Korttelit 52304, 52305, 52307, 52127 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308 sekä katualueita kaupunginosassa 52 Veromies.

Tonttijaon muutos:

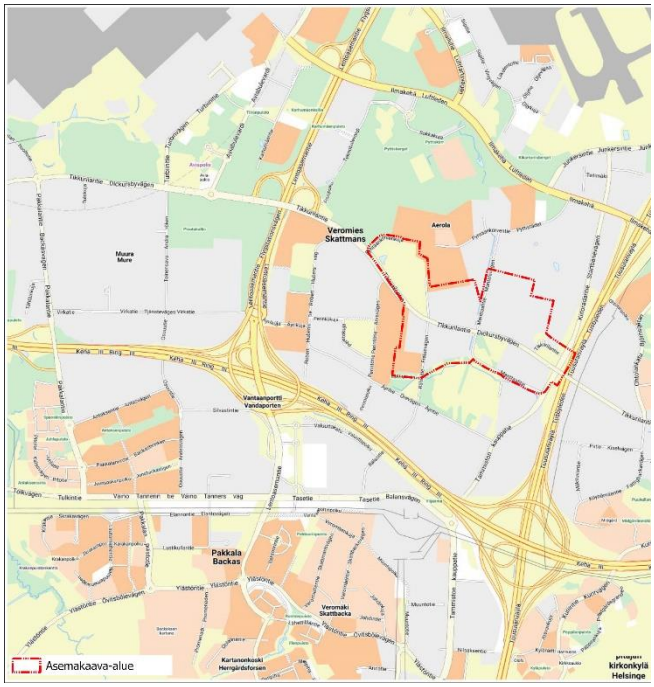
Korttelit 52304, 52305, 52307, 52127 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308 kaupunginosassa 52 Veromies.

Asemakaavamuutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

Kaavan laatija: Anna Sarikaya, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
anna.sarikaya@vantaa.fi, puh. 050 302 9028

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Suunnittelualue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa ja Aviapoliksen suuralueella. Alueeseen kuuluu Tikkurilantien katualuetta Tuusulanväylän risteyksestä Pyhtäänkorvenkujan risteykseen. Kaava-alueeseen kuuluvat kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.



Kuva 2. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.
- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat

(tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.

- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta vastaanotettiin yksi Veromies itä -kaavatyötä nro 002465 koskeva palaute.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) ja 23.9.2021 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta 4.3.2022 ja ne esiteltiin 30.3.–12.4.2022. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Kaikille avoin ratikan infotilaisuudet järjestettiin 6.4.2022 ja 15.11.2022 (koko ratikan linja).
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 15.12.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 15.12.2022.-13.1.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 19.12.2022 ja 11.1.2023. Kaavamuutosalueen 002465 maanomistajille on lisäksi lähetetty 15.12.2022 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta saatiin 1 mielipide.
- Kaupunkiympäristölautakunta päätti 14.2.2023 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 1.-30.3.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 13 kappaletta ja vastaanotettiin 9 kappaletta. Muistutuksia ei saatu.
- Saatujen lausuntojen ja kaavateknisten tarkastelujen perusteella asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Korttelin 52304 lävitse suunniteltu hulevesiviemäri on lisätty asemakaavakartalle.
    - Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitseva puolirumpu on lisätty kaavaan.
    - Kaavaan on lisätty työmaavesien käsittelyyn liittyvät yleiset määräykset.
    - Määräys hulevesisuunnitelman laatimisesta korttelialueilla on lisätty kortteleihin 52304, 52305 ja 52307.
    - Rälssikujan nimi muutettiin Aerolankaareksi.
    - Kaavakartassa on korjattu Aerolankaaren katualuerajaus ja lisätty Aerolankaaren viereen suojaviheralue hulevesialtaineen ja alue on nimetty Leinonlammikoksi.
    - Korttelin 52018 KL-käyttötarkoitusalue on muutettu KM-käyttötarkoitusalueeksi
    - Korttelin 52305 tonttinumerot on muutettu numeroiksi 7,8 ja 9.
- Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Selostuksen kohtaan 4.4.1. on täsmennetty ja avattu selkeämmin, mihin kaavan melumääräykset ovat perustuneet.
    - Selostukseen kohtaan 4.4.1. on lisätty suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.
- 22.5.2023 kaavakarttaa on tarkastettu kaavateknisten virheiden korjaamiseksi. Kaavakartalta on poistettu ajantasa-asemakaavalta kopioituneet väärät ajoliittymäkieltomerkinnät ja ruksikartan ajantasa-asemakaava -tiedosto on vaihdettu. Selostukseen on vaihdettu päivitetty asemakaavaehdotuskuva.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 7
2. Lähtökohdat 9
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 9
2.2 Suunnittelutilanne 16
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 26
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 26
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 26
3.3. Asemakaavan tavoitteet 31
3.4 Asemakaavaratkaisu 32
4. Asemakaavan kuvaus 33
4.1 Kaavan rakenne 33
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 34
4.3 Aluevaraukset 35
4.4 Kaavan vaikutukset 36
4.5 Ympäristön häiriötekijät 46
4.6 Nimistö 46
5. Asemakaavan toteutus 46
6. Kaavatyöhön osallistuneet 46
7. Asemakaavan seurantalomake 47
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 49

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 25.4.2023
- Asemakaavakartta ja -määräykset 9.5.2023, tarkastettu 22.5.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Sweco (4.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Manttaalitie-Tuusulanväylä, Tikkurilantie 58662-2.
- Sweco (4.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Rälssikuja-Manttaalitie, Tikkurilantie 58662-1.
- Sweco (4.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Rälssikujalla Tikkurilantieltä pohjoiseen, Rälssikuja 58669-1.
- Sweco (4.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Rälssitiellä välillä Äyritie-Tikkurilantie, Rälssikuja 58668-3.
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja
- Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet, WSP Finland Oy, 28.10.2022.

- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 2005
- Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930–1979, Vantaan kaupunki 2006
- Vantaan ratikan läntisen osuuden tärinä- ja runkomeluselvitys, Sweco, 17.2.2023.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 1.1, Nykytilanteen päiväajan melutasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.3, Raitioliikenteen enimmäisäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 4.1, Yhteismelutilanne suunniteltu meluntorjunta päiväajan keskiäänitasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 4.1, Yhteismelutilanne suunniteltu meluntorjunta yöajan keskiäänitasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.1, Raitioliikenteen päiväajan keskiäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.2, Raitioliikenteen yöajan keskiäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitetty 12.12.2022

- Vantaan kaupunki (2022). Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet. Veromies ja pohjois-Pakkala. 13.12.2022.
- Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä muuttamalla osia korttelialueista katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 4.3.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Rälssitien pohjoinen haara siirretään lännemmäksi ja katu nimetään Aerolankaareksi. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavamuutoksella muutetaan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita (T), toimitilarakennusten korttelialueita (KTY) sekä liike- ja hotellirakennusten korttelialueita (KL) osin katualueeksi. Tehokkuusluvuilla osoitetut rakennusoikeudet muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jotta tonttien kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistöjen pinta-alojen muutosten myötä. Korttelissa 52018 liikerakennusten korttelialue (KL) muutetaan liikerakennusten korttelialueeksi, johon saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM). Aerolankaaren viereen osoitetaan suojaviheralue (EV). Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot.

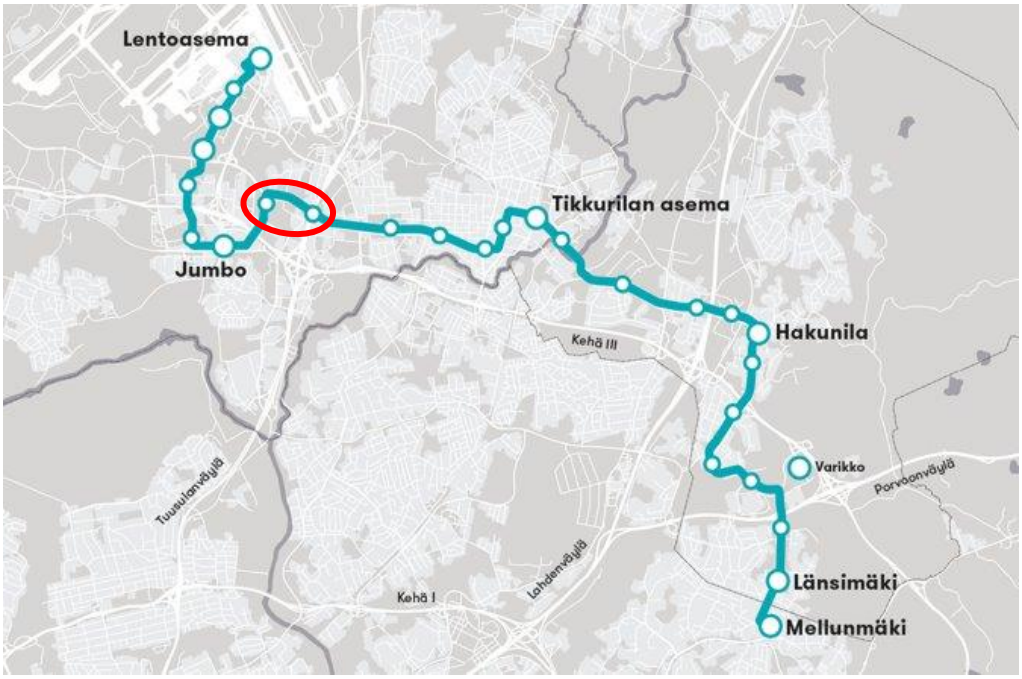
Kortteleihin 52305 ja 52307 osoitetaan uusia liittymäkieltoja ja nykyisiä ajoyhteyksiä muutetaan. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tuusulanväylän läheisyyteen Tikkurilantielle sekä Aerolankaaren varteen. Korttelissa 52305 osoitetaan säilytettäviä puita sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävä alueen osa. Kortteleihin 52018 ja 52304 osoitetaan maanalaisen johdon aluevaraukset. Kortteleista 52121, 52304, 52307 ja 52308 poistetaan määräys asuinhuoneistojen rakentamisen sallimisesta. Melumääräyksiä lisätään korttelialueille. Lisäksi määrätään työmaavesien käsittelystä sekä hulevesisuunnitelmien laatimisesta. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisina.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä lisätään kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulee merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

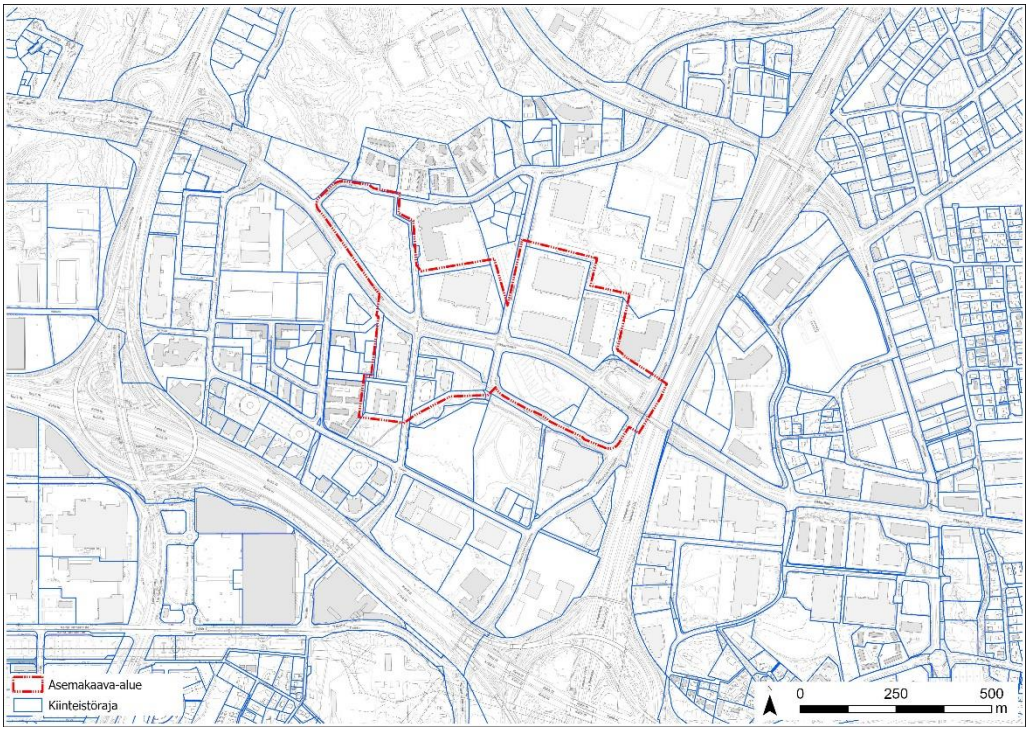
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijaon muutoksia.



Kuva 3. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Kaava-alueen likimääräinen sijainti näkyy kuvassa punaisella rajattuna.



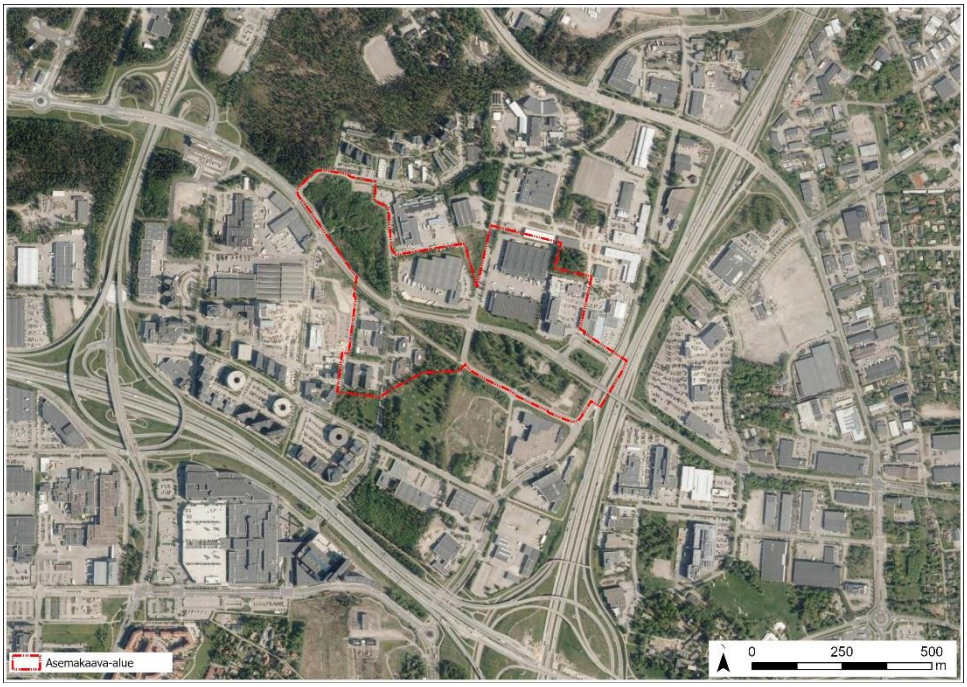
Kuva 4. Asemakaavamuutosalue

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee noin 4,5 kilometrin etäisyydellä Tikkurilan asemalta länteen. Alueelta on Helsinki-Vantaan lentoasemalle alle kaksi kilometriä. Kaava-alueelle sijoittuvissa kortteleissa on liike-, toimisto- ja varastotiloja. Muutama kortteleista on rakentamatta. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 27 hehtaaria.



Kuva 5. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Tikkurilantien varteen tiiviisti rakennettuun ympäristöön. Tikkurilantie on maisemallisesti merkittävä tielinja, jonka ympärille muu alue on muodostunut. Tielinjaus on nähtävillä jo vuoden 1872 Senaatin kartassa. Tuolloin sitä ympäröivät alueet olivat pääasiassa peltoa. Peltomaisema on nähtävillä vielä 1970-luvun ilmakuvissa, mutta nykyisin alue on suurelta osin asfalttipäällysteistä ja rakennettua. Puustoa on rakennusten lomassa ja teiden reunamilla.

Luonnon monimuotoisuus

Kaava-alueelta on laadittu luontoselvitykset vuosina 2020–2021 (*Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021*).

Tikkurilantien eteläpuolelle kiinteistölle 92-52-305-2 sijoittuu metsittynyt entinen pihapiiri (nro 8), joka on muu luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas alue. Kohteen arvoluokaksi on määritelty III, jonka arvoluokan luontotyyppikohteet suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Kaava-alueen eteläpuolella kulkee Palo-oja ja kaava-alueen halki Manttaalitien reunaa kulkee Pytinoja, jotka ovat osa vesilain mukaista puroa/jokea (Kirkonkylänoja/Pyhtäänkorvenoja). Kohteen edustavuudeksi ja luonnontilaisuudeksi on määritelty kohtalainen.

Kaava-alueen kiinteistöltä 92-52-307-1 tavattiin mustapääkerttu ja tiltaltti. Kummatkin lajit ovat erityisesti huomioitavia lintulajeja.

Asemakaavamuutosalue ei kuulu luontoselvityksessä rajattuihin lepakoiden käyttämiin alueisiin eikä alueelle sijoitu lahokaviosammaleen ydinalueita.

Kuva 6. Suunnittelualueelle sijoittuu arvokas luontokohde nro 8 sekä vesilain mukainen puro/joki (Faunatican raportteja 38/2021). Asemakaava-alue on osoitettu sinisellä viivalla.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue kuuluu Palo-ojan ja Pytinojan valuma-alueisiin. Pytinoja kulkee kaavamuutosalueen halki pohjoiseteläsuunnassa ja laskee vedet alueen eteläpuolella kulkevaan Palo-ojaan. Palo-ojasta vedet laskevat Koivuhaassa Kattilaojan kautta Keravanjokeen. Purot ovat arvokkaita vesiluontokohteita, jotka muodostavat alueelle tärkeän siniviherverkoston. Alue ei sijaitse merkittävällä pohjavesialueella.

Alue on suurelta osin rakennettua ja asfalttipäällysteistä mutta alueella on myös suurehkot alueet rakentamatonta metsä ja niittyaluetta.

Maaperä

Kaava-alueen maanpinta vaihtelee tasovälillä n. +32 - +22, nousten kohti luodetta. Maalajikartan mukaan kaava-alueen maaperä on pääosin vaihdellen savikkoa ja täyttöä. Alueen lounaisnurkassa on hiekkaa ja itäosassa on moreeni- ja kalliovyöhykkeet.

Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on syvimmillään noin 9–11 m kerros savea ja silttiä. Saven alla maaperä vaihtuu siltin, hiekan ja soran kautta kalliopintaa päällystävään moreeniin. Syvimmät kairaukset ovat ulottuneet n. 14 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Pohjaveden pinta on havaittu alueella kahdessa pisteessä vuosien 2021–2022 aikana korkeimmillaan 1 m syvyydellä maanpinnasta.

Kuva 7. Maalaji- ja pohjatutkimuskartta.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Kallion ja pohjamoreenin sekä ohuen saven ja siltin alueilla perustamistapa voi olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen. Paksuilla siltti- ja savialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Paksuilla siltti- ja savialueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet suositellaan pohjavahvistettavaksi. Muilla alueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Topografia

Alue on hyvin tasainen. Maaston korot vaihtelevat +16,5 ja 17,0 metrin välillä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Viimeisen viiden vuoden aikana väestö on kasvanut suhteellisesti eniten Veromiehessä (+196 %). Vuoden 2021 aikana väestö kasvoi kaupunginosista suhteellisesti eniten Veromiehessä, jossa kasvua oli 33 prosenttia. Määrällisesti kasvu oli selvästi suurinta Tikkurilan kaupunginosassa (+602) ja toiseksi eniten uusia asukkaita sai Veromies (+356). Veromiehen väkiluku vuoden 2021 lopussa oli 1 434 asukasta. *(Vantaan väestö 2020/2021)*

Aviapoliksen alueella suurin väestönkasvu kohdistuu runsaan uudisrakentamisen myötä Veromiehen kaupunginosaan, missä väestön määrän ennustetaan kasvavan yli 6 500 henkilöllä vuoden 2031 loppuun mennessä. *(Vantaan väestöennuste 2022)*

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Kaava-alueella ei sijaitse asuntoja.

Kaupunginosittain tarkasteltuna Vantaan alhaisin asuntokuntien keskikoko oli Tikkurilassa, Keimolassa, Veromiehessä ja Kaivokselassa, alle 1,7 henkilöä. Kouluikäisiä eli 7–15-vuotiaita asui suhteellisesti vähiten Veromiehessä (4 %). Jos Veromiehessä kouluikäisten osuus oli pieni, niin 16–64-vuotiaiden osuus oli kaupunginosista suurin (85 %). 65 vuotta täyttäneitä asuin vähiten Veromiehessä ja Keimolassa (5 %). *(Vantaan väestö 2020/2021)*

Palvelut ja työpaikat

Suunnittelualueella sijaitsee yksi liikerakennus (autokauppa), neljä suurta ja kolme pientä teollisuus- ja työpaikkarakennusta sekä hotellirakennus. Lähimmät kaupalliset palvelut ovat Jumbon kauppakeskuksessa alle kilometrin etäisyydellä Rälssitietä etelään.

Vuonna 2020 Veromiehen kaupunginosan työpaikat painottuivat eniten tukku- ja vähittäiskauppaan sekä kuljetukseen ja varastointiin. Työssäkäyvien määrä oli Veromiehen alueella 8 003. *(Työpaikat toimialoittain Vantaan osa-alueilla 2020)*

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Kaava-alueen halki kulkee Tikkurilantie, joka on alueellinen pääkatu. Suunnittelualuetta rajaa idässä Tuusulanväylän liikennealue. Tikkurilantien varren suurimittakaavaista katunäkymää hallitsevat kadun varrelle sijoittuvat teollisuus-, liike- ja varastorakennukset laajoine asfaltoituine pysäköintipaikkoineen. Tikkurilantien eteläpuolella Tuusulanväylän läheisyydessä on rakentamaton alue, jolla sijaitsee tällä hetkellä sorapintainen pysäköintialue.

Kuva 8. Alueen viistoilmakuva vuodelta 2016 kuvattuna idästä länteen. Kuvassa taka-alalla Tuusulanväylä ja etualalla Rälssitie. (Viistoilmakuva 2016)

Rakennettu kulttuuriympäristö

Suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse suojeltuja rakennuksia eikä muita kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita.

Kaava-alueen itäosassa on sijainnut A&W Konekulma Oy:n (ent. Lampukas) vuonna 1959 valmistunut ja arkkitehti Aulis Salon suunnittelema teollisuusrakennus. *(Vantaan moderni*

teollinen rakennusperintö 2006) Kyseinen rakennus on purettu ilmakuvatarkastelun perusteella vuosien 2009 ja 2013 välillä.

Kuva 9. A&W Konekulman teollisuusrakennus näkyy vuoden 2001 ortoilmakuvassa etualalla. Rakennuksen pohjoispuolella oli lisäksi pienempiä rakennuksia, jotka on myös purettu. (Ortoilmakuva 2001)

Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Virkistys

Suunnittelualueelle ei sijoitu virkistyskäyttöön tarkoitettuja alueita. Kaava-alueen eteläpuolelle sijoittuvat Rälssipuisto ja Manttaalipuisto.

Liikenne

Tikkurilantie on alueellinen pääkatu, joka yhdistää Veromiehen Koivuhaan ja Viinikkalan kaupunginosiin. Rälssitie on kokoojakatu, joka yhdistää Tikkurilantien ja Tasetien. Rälssitien ja Tikkurilantien risteys on liikennevalo-ohjattu. Kummallakin kadulla nopeusrajoitus on 50 km/h.

Kaava-alueen itäosaan sekä Tikkurilantien ja Manttaalitien risteykseen sijoittuu linja-autopysäkit.

Tikkurilantien eteläpuolella kulkee kevyen liikenteen väylä, joka yhdistyy Manttaalitien ja Rälssitien väyliin.

Vesihuolto

Alueella on rakennettu yleinen vesihuoltoverkosto. Alueen vesijohtoverkko kuuluu Tikkurilan alueen painepiiriin.

Kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriverkoston kautta Pytinojaan sekä Palo-ojaan.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle.

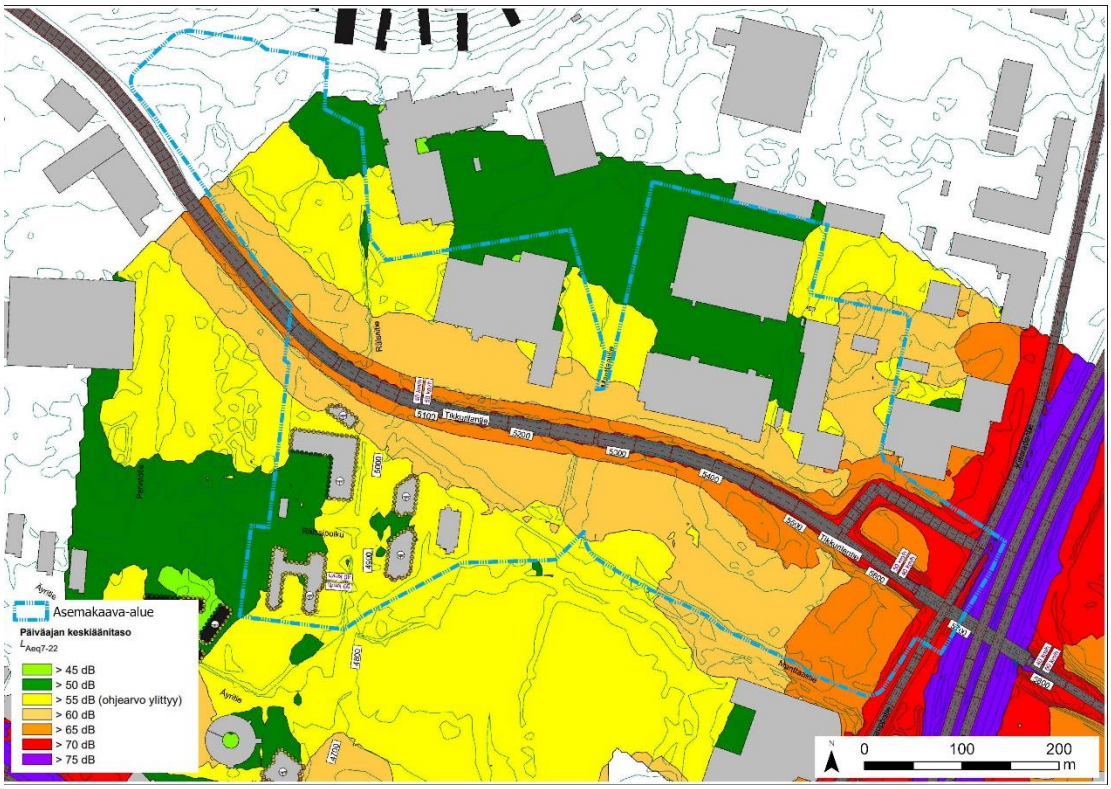
Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan yleiskaavassa 2020 lentomelun lentomelu-vyöhykkeelle 3 (LDEN 50-55db.)

Vantaan raitioradan meluselvityksen (*Sitowise 31.8.2022)* mukaisesti merkittävimmät melulähteet suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä ovat Tuusulanväylä, Kehä III ja Tikkurilantie. Tuusulanväylän ja Kehä III:n tiemelu päiväaikaan nousee yli 75 dB:n ja Tikkurilantien 65-70 dB:n.

Kaava-alueella sijaitsee hotelli. Muita melulle herkkiä kohteita ei kaava-alueella sijaitse.



Kuva 10. Ote nykytilan päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.8.2022). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa sinisellä.

Pilaantuneet maa-alueet

Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa (Golden Associates Oy 2020). Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrelle osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämää *Maaperän tilan tietojärjestelmää* (Matti) merkittyjen pilaantuneiden, mahdollisesti pilaantuneiden tai kunnostettujen maaperäkohteiden kohderaportit, jonka lisäksi lisätietoja pima-kohteista on saatu Vantaan kaupungin Ympäristökeskuksesta. Selvityksessä kohteet on luokiteltu Matti-lajien mukaisesti.

Kiinteistöllä 92-52-307-1 on harjoitettu valimotoimintaa 1960- luvulta lähtien. Kohteessa on tehty kunnostustöitä vuonna 2003. Kohteen kaikki rakennukset on purettu ja kohde on kunnostettu 2003. Kohteessa ei puhdistustarvetta.

Kiinteistöllä 92-52-18-3 on sijainnut raskaan kaluston jakeluasema sekä lisäksi muiden toimijoiden käytössä olevia teollisuus- ja varastorakennuksia. Toiminta on loppunut ja jakelutoimintaan liittyvät rakenteet on purettu 2016. Kohteesta on tehty tutkimukset vuonna 2015 ja kunnostustoimenpiteitä vuonna 2016.

Kiinteistöllä 92-52-18-6 on sijainnut aiemmin öljylämmitteinen omakotitalo ja piharakennuksia, nämä on purettu 2008. Purettaessa öljysäiliön kohdalla havaittiin öljyltä haisevaa maata. Nykyään kiinteistöllä sijaitsee autokaupan liike- ja korjaamorakennuksia. Vuonna 2016

alueella on tapahtunut jätevesiviemärin vuoto ja korjaamohallin osien pesukoneen vesiä on päässyt maaperään. Korjaustoimenpiteet ovat olleet riittäviä. Kohteessa ei ole puhdistustarvetta.

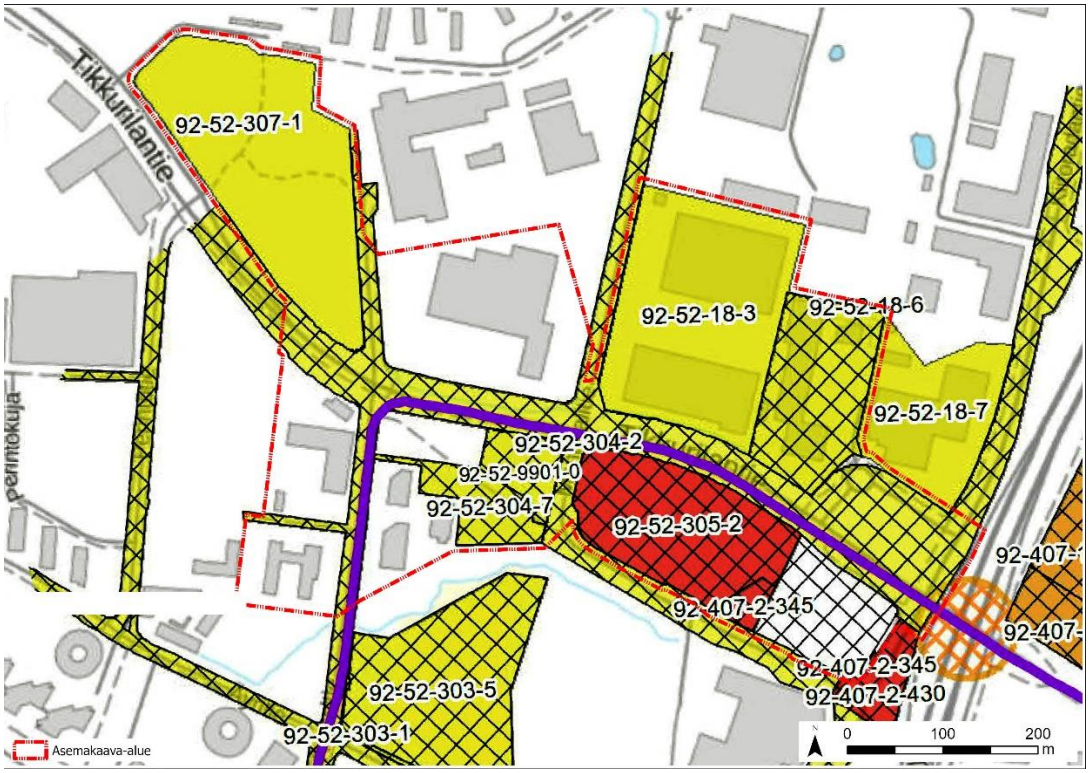
Kiinteistöllä 92-52-18-7 toimii autokaupan tankkauspiste ja selvitystarve tulee tarkistaa.

Kiinteistön 92-407-2-345 eteläpuolella olevaa tiealuetta kunnostettiin 2012. Kohteessa on sijainnut valaisintehdas. Kohde on arvioitava tai puhdistettava.

Kiinteistölle 92-52-305-2 on ilmakulkeutunut lyijyä Bera lyijysulatolta ja kiinteistöllä on todettu kohonneita lyijyn pitoisuuksia. Kohde on arvioitava tai puhdistettava.

Kiinteistöillä 92-52-304-2 ja 92-52-304-7 maaperän pintakerroksen epäillään saastuneen lähistöllä sijainneen Bera Oy:n tehtaan ilmalevitteisestä lyijystä. Kiinteistöillä on selvitystarve.

Kiinteistöllä 92-52-9901-0 on tehty viimeisimmät tutkimukset ja kunnostukset vuosina 2011-2012. Kohteella ei ole puhdistustarvetta.



Kuva 11. Suunnittelualueen mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää. (Golder Associates Oy 2020). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella.

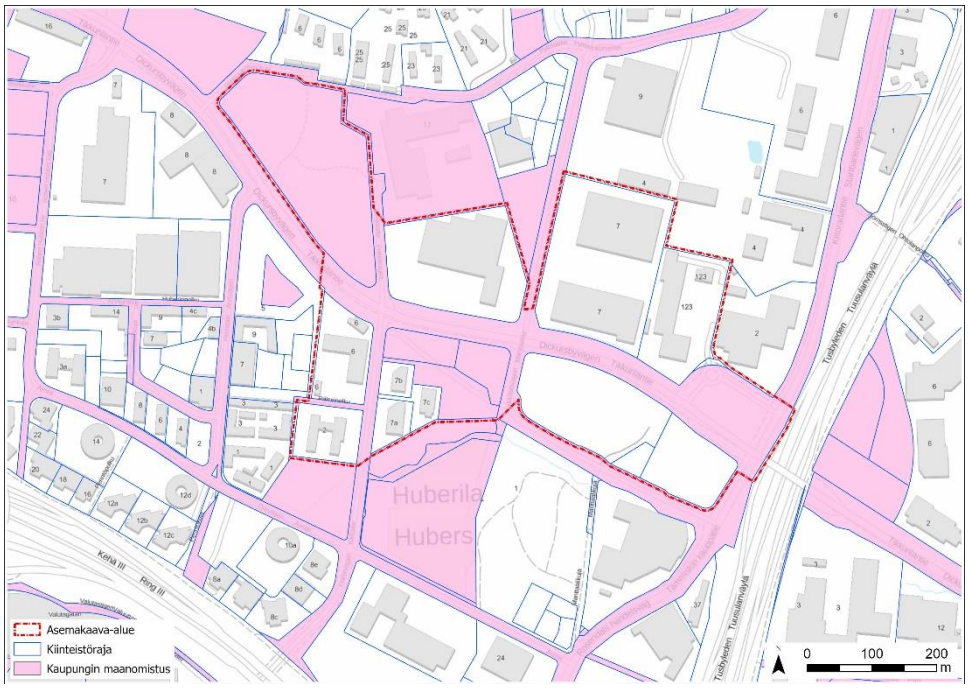
Erityistoiminnot

Kaavamuutosalueella on aiemmin sijainnut Ab ME Group Oy Ltd:n kemikaalivarasto (Manttaalitie 5-7). Toiminta alueella on loppunut (Tukes 3535/03.01/2023).

2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat katualueet sekä kiinteistöt 92-52-307-1, 92-52-304-6, 92-52-304-2, 92-52-304-7. Muut korttelit ovat yksityisessä omistuksessa. Kaupungin maanomistuksen pinta-ala yhteensä noin 11,18 ha, muu maanomistus kaava-alueella yhteensä noin 15,9 ha.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:
92-52-121-3 Kiinteistö Oy Rälssitie 16
92-52-127-2 Kiinteistö Oy Vantaan Rälssitie 2
92-52-304-8 Dilectus Ab, Tomzon Ab
92-52-304-10 Kiinteistö Oy Vantaan Paavolantalo
92-52-304-9 Kiinteistö Oy Vantaan Rälssitie 7 C
92-52-308-3 Kiinteistö Oy Vantaan Rälssitie 9
92-52-18-3 Keskinäinen Kiinteistöosakeyhtiö Manttaalitie 5-7
92-52-18-6 Fastighets Ab Vanda Dickursbyvägen 123
92-52-305-2 Fastighets Ab Anne
92-407-2-345 ja 92-52-305-6 Lampukas Kiinteistö Oy



Kuva 12. Kaupungin maanomistus vaaleanpunaisella.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Uusimaa-kaava 2050

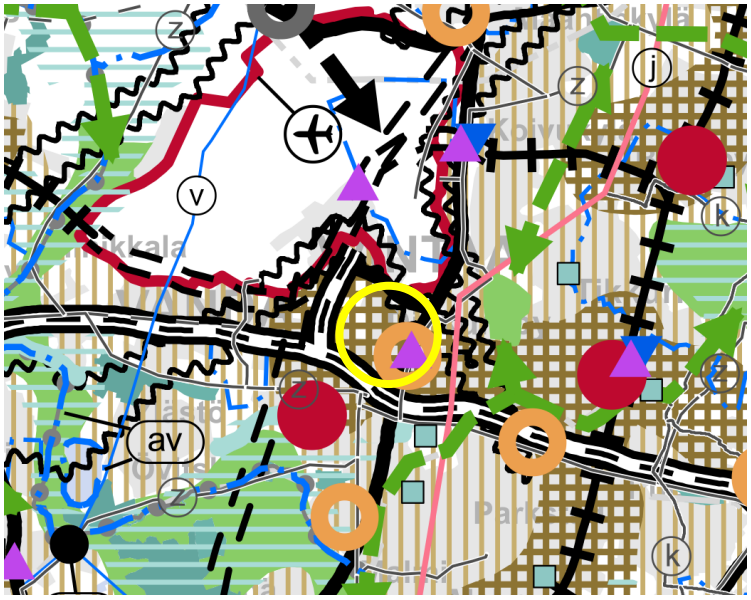
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä.

Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Niiltä osin kuin valitukset on hyväksytty, maakuntavaltuuston päätökset ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa. Lainvoiman kaava saa vasta, kun mahdolliset jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea rasteri). Suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Kaava-alueen kaakkoispuolelle sijoittuu kaupan alue (oranssi ympyrä) sekä joukkoliikenteen vaihtopaikka (lila kolmio).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



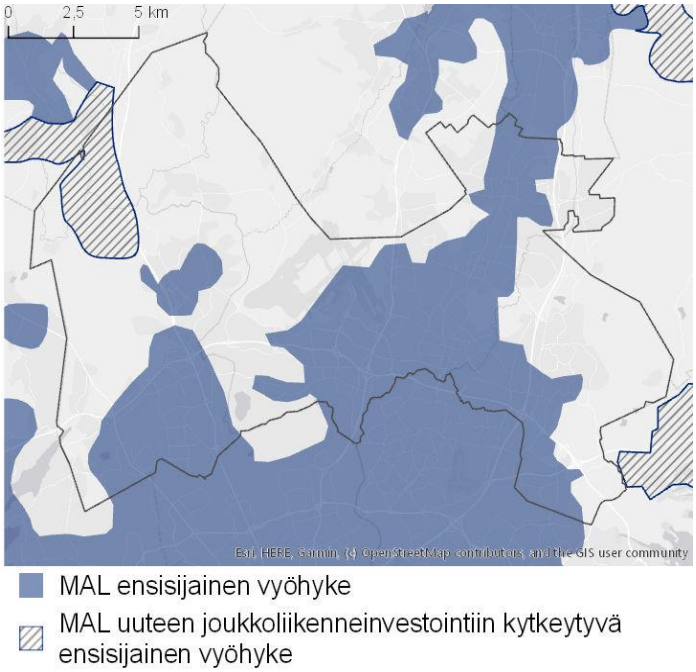
Kuva 13. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella ympyrällä.

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14

kunnan ja HSLn toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.

Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSLn hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Valtion ja Helsingin seudun neuvotteluryhmä on 4.6.2020 saavuttanut neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseksi vuosille 2020–2031. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020–2031.



Kuva 14. Ote MAL 2019 -suunnitelmasta.

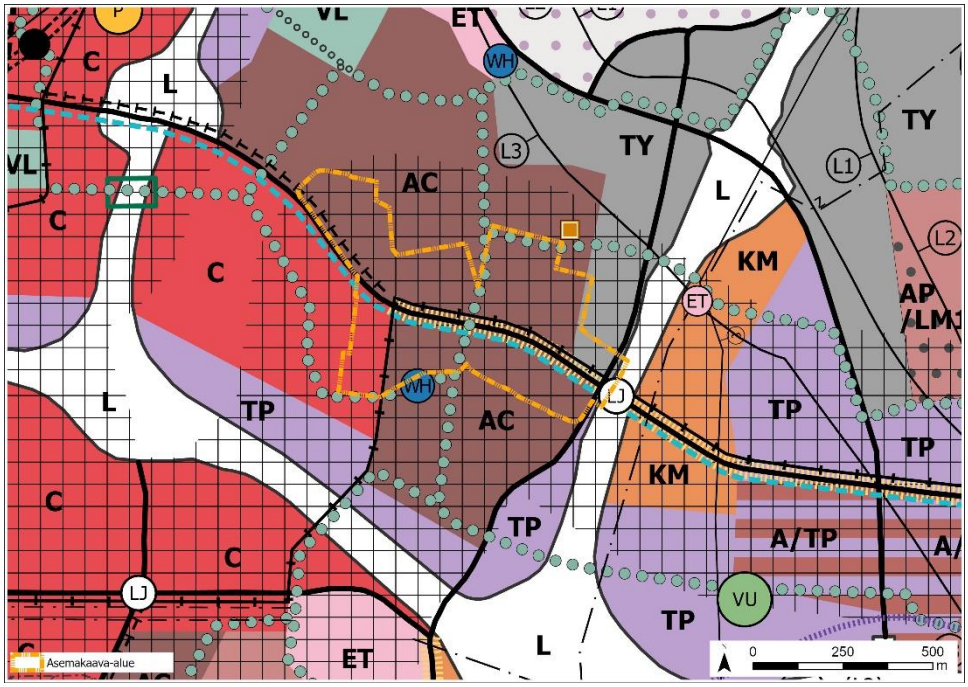
Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4–8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Yleiskaavassa Tikkurilantien pohjoispuolinen alue sekä Tikkurilantien eteläpuolinen alue Rälssitien itäpuolella sijoittuu kaupunkikeskustan asuinalueelle (AC). Aluetta kehitetään asuntovaltaisena, monipuolisena ja toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Tikkurilantien eteläpuoleinen alue Rälssitien länsipuolella sijoittuu kaupunkikeskustan alueelle (C). Aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitilan määrä kehittyy edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla.

Tikkurilantien suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana (yk0048). Vantaan ratikan varsi on ns. kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan (ruudukko). Etelä-pohjois-suuntaisesti ja itä-länsi-suuntaisesti kulkee virkistysalueyhteys (sininen palloviiva). Yhteyden keskivaiheilla on kaava-alueen eteläpuolelle jäävä hulevesitulva-allas (WH).

Kaavahanke on yleiskaavan mukainen.



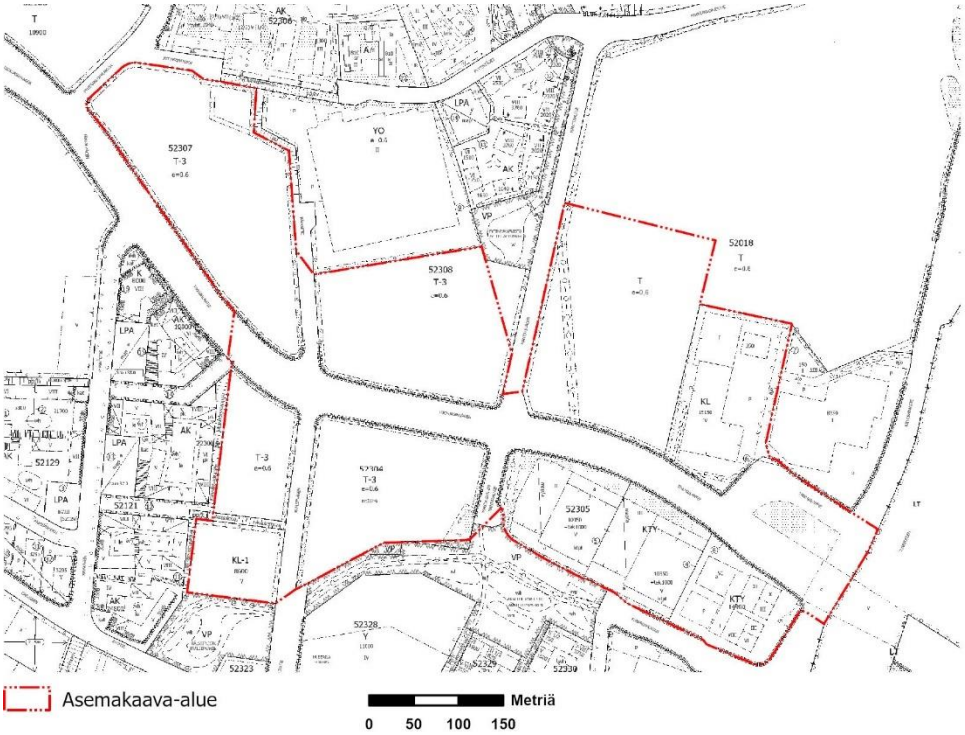
Kuva 15. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta. Asemakaava-alue on osoitettu oranssilla piste-katkoviivalla

Asemakaava

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella katualuetta, teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T), hotellirakennusten korttelialuetta (KL-1), liikerakennusten korttelialuetta (KL) sekä toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY).

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

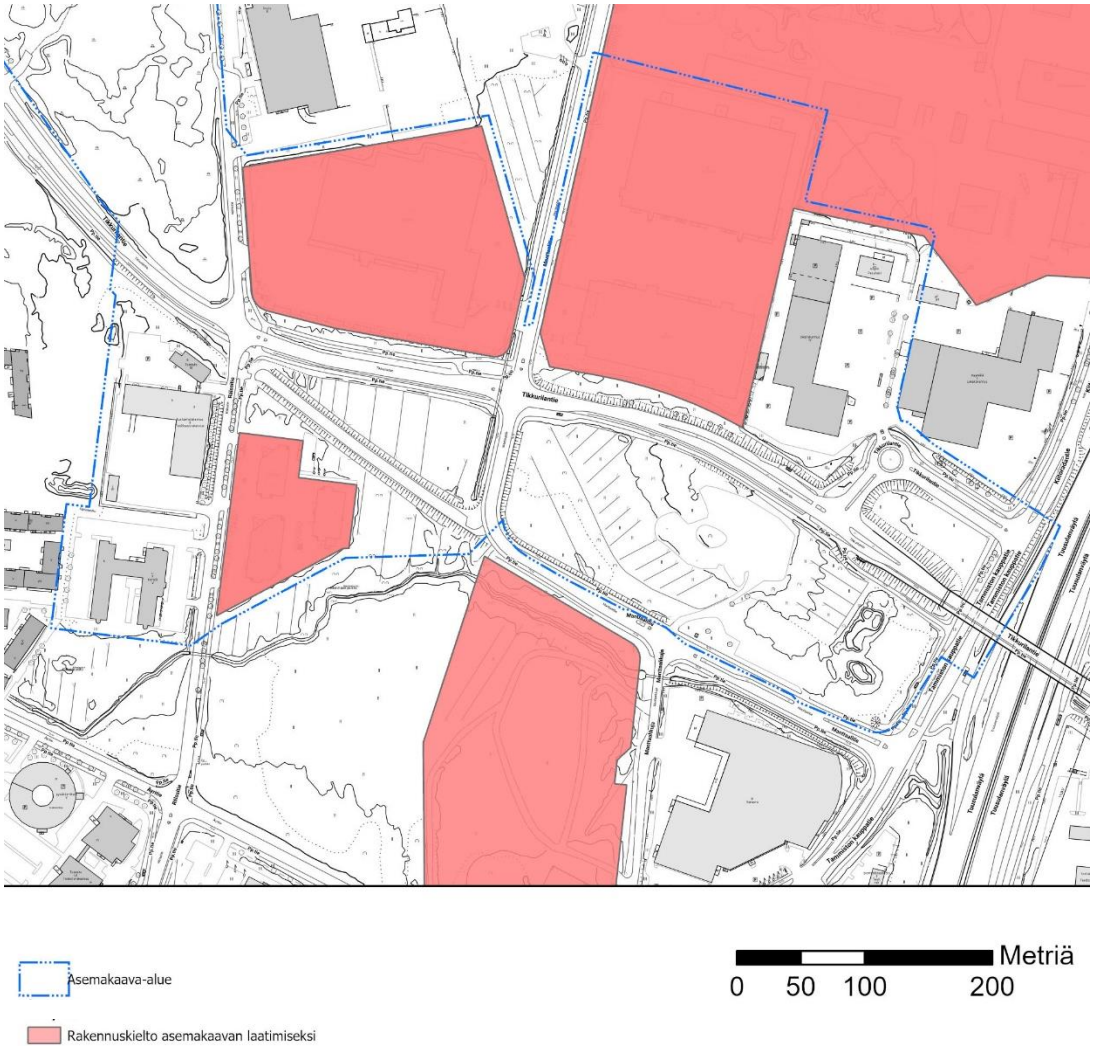
- Asemakaava Veromies 2B, 520300 (YM 13.8.1985)
- Asemakaavan muutos kortteli 52304, 000642 (KH 9.11.1987)
- Asemakaava Veromies 1, 520100 (YM 22.9.1988)
- Asemakaavan muutos korttelit 52125-52127 ja osa korttelia 52121 sekä katu- ja virkistysalueet, 001427 (KV 30.8.1999)
- Asemakaavan muutos kortteli 52305, 001685 (KV 21.5.2001)
- Asemakaavan muutos osa korttelia 52018 sekä katualuetta, 001991 (KV 22.9.2008)
- Asemakaavan muutos osa korttelia 52305, 002058 (KV 14.12.2009)
- Asemakaavan muutos korttelit 52323, 52328-52334 sekä katu-, tori- ja virkistysalueet, 002373 (KV 14.12.2020)



Kuva 16. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Rakennuskielto

Alueella on voimassa rakennuskielto 90096R. Rakennuskielto on annettu Vantaan ratikan asemakaavojen laatimiseksi. Rakennuskielto on tullut voimaan 8.12.2021 ja se päättyy 30.9.2023. Rakennuskielto koskee suunnittelualueen kiinteistöjä 92-52-304-10, 92-52-304-9, 92-52-304-8, 92-52-308-3 ja 92-52-18-3. Kiinteistöt määrätään MRL (132/99) 53 § 1 momentin mukaiseen rakennuskieltoon korkeintaan kahdeksi vuodeksi alkaen MRA:n 93 §:n mukaisesti päätöksen voimaantulokuulutuksesta. Rakennuskiellon avulla pyritään varmistamaan Vantaan ratikan infrastruktuurin ja siihen liittyvän katutilan tilatarpeen vaatimien ns. teknisten asemakaavamuutosten laatiminen. Kyseisillä kiinteistöillä voimassa olevan asemakaavan mukainen rakentaminen saattaisi vaikeuttaa tulevien asemakaavamuutosten laatimista ja toteuttamista.



Kuva 17. Suunnittelualueen kiinteistöt, joita rakennuskielto 90104R koskee, on merkitty karttaan läpinäkyvällä punaisella värillä. Suunnittelualue on esitetty sinisellä viivalla.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Ratikan yleissuunnitelma

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin teknisessä lautakunnassa 19.11.2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 ratikan jatkosuunnittelusta, jossa Vantaan ratikan reitille laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä asemakaavat.

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamäärä-ennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.

Kuva 18. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Rälssitieltä. Annefredin raitiotien pysäkki näkyy kuvassa oranssilla. Kuvassa Tikkurilantie oikealla. (WSP Finland 2019)

Kuva 19. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tikkurilantieltä. Tikkurilantien linja-autopysäkit näkyvät kuvassa sinisellä. (WSP Finland 2019)

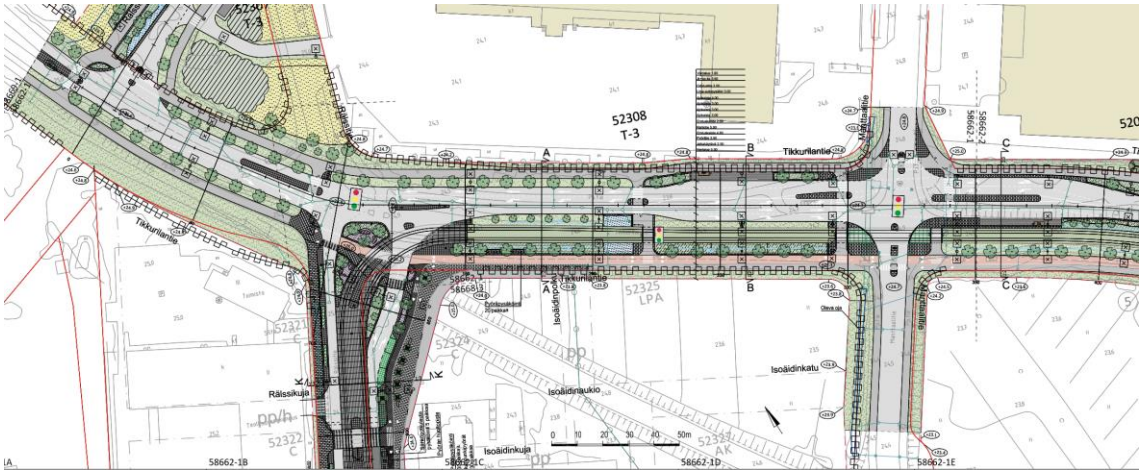
Katu- ja puistosuunnitelmat

Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. Pääosa ratikan käyttämistä kaduista on olemassa olevia katuja, mutta myös uusia katuja suunnitellaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan koko suunnitteluosuudella. Samalla suunnitellaan katujen valaistus. Puistojen osalta suunnitellaan ne osuudet, joihin ratikka tai uudet liikennejärjestelyt aiheuttavat muutoksia.

Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.
Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laaditaan tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville vaiheittain vuosien 2022–2023 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2023 aikana.

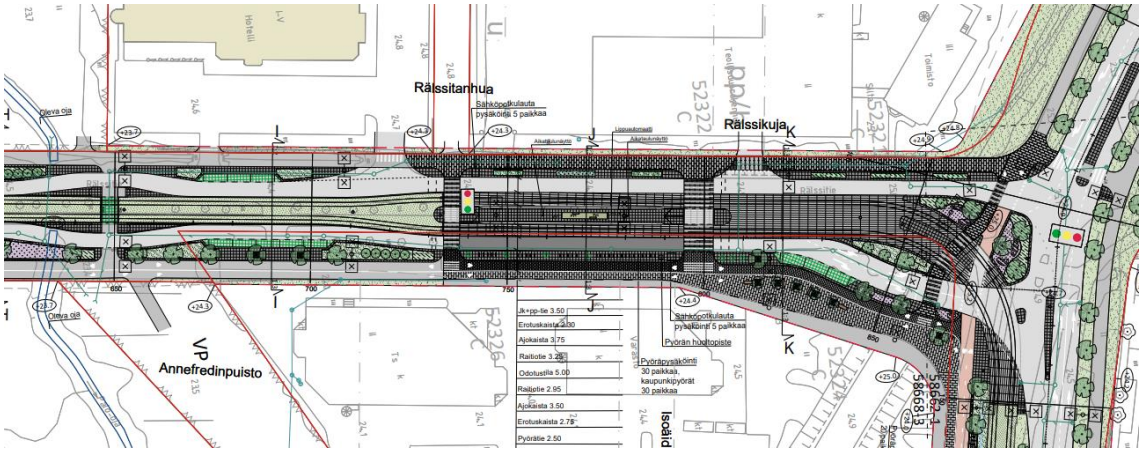
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Aviapoliksen suuralueella. Veromies itä kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 4.3.2022 ja 30.3.–12.4.2022 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide. 4.3.2022 päivättyjen

katusuunnitelmaluonnosten valmistumisen jälkeen Rälssikuja on päätetty nimistötoimikunnassa muuttaa Aerolankaareksi.

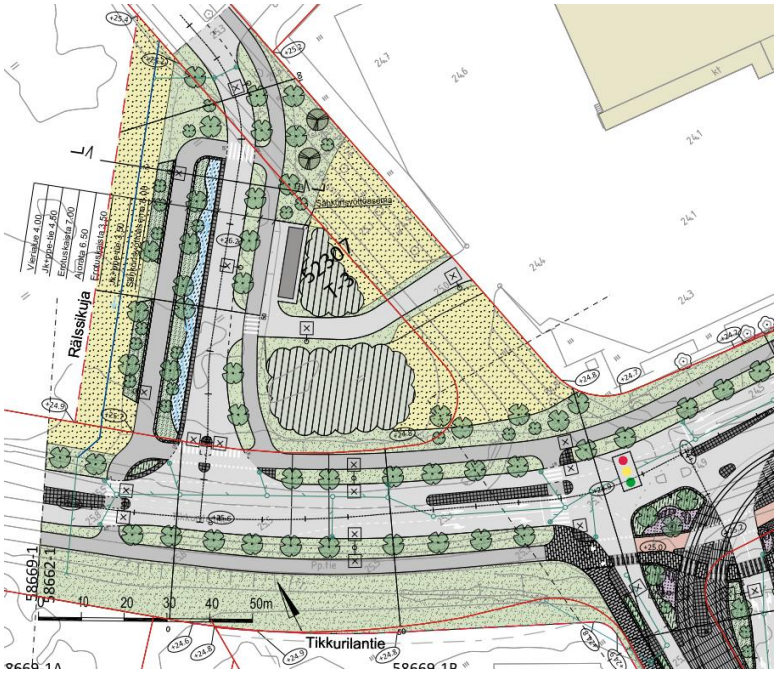


Kuva 20. Tikkurilantie välillä Rälssikuja-Manttaalitie. (Sweco, luonnos 4.3.2022). Rälssikujan nimi on muutettu Aerolankaareksi katusuunnitelmaluonnosten valmistumisen jälkeen.

Kuva 21. Tikkurilantie välillä Manttaalitie-Tuusulanväylä. (Sweco, luonnos 4.3.2022)



Kuva 22. Rälssitie välillä Äyritie-Tikkurilantie. (Sweco, luonnos 4.3.2022).



Kuva 23. Rälssikuja Tikkurilantieltä pohjoiseen. (Sweco, luonnos 4.3.2022). Rälssikujan nimi on muutettu Aerolankaareksi katusuunnitelmaluonnosten valmistumisen jälkeen.

Ratikan kaavarunko

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma, jolla luodaan pitkän aikavälin visio ratikkakaupungista, määritellään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle, arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset ja aikataulutetaan alueiden kehittäminen pitkällä aikavälillä. Kaavarunko yhteensovittaa alueen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan yleiskaavan 2020 maankäyttösuunnitelmaa. Kaavarunko toteutetaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit, kuten taloudelliset vaikutukset.

Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä vuoden 2023 alkuun mennessä.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

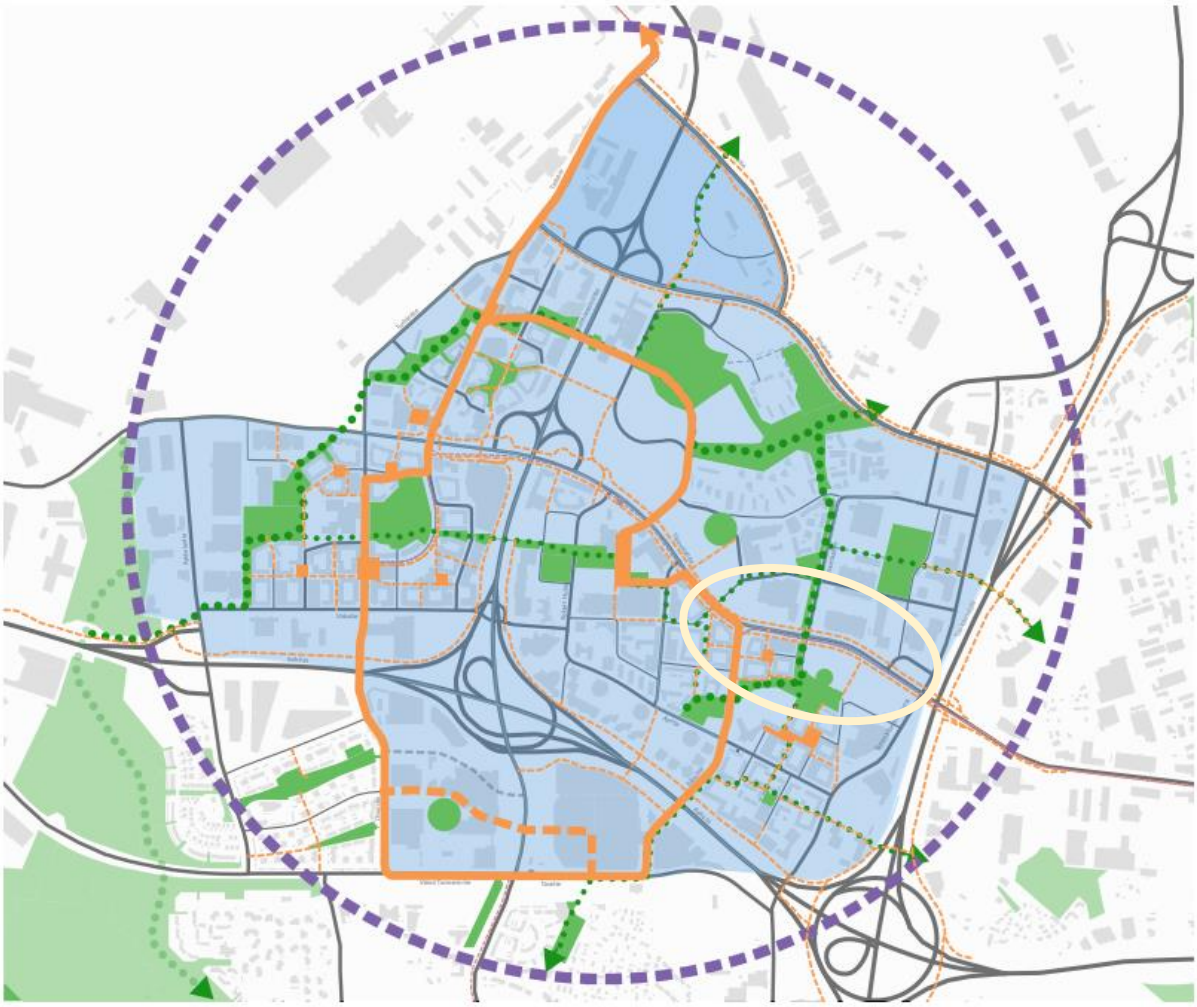
Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet laaditaan Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueelle. Suunnitteluperiaatteet ovat tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta. Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta alueesta vilkkaaksi lentokenttäkaupungiksi, jossa on työpaikkojen lisäksi asumista, palveluja ja kulttuuria. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjois-osaan.

Solmukohtana Aviapolis on saavutettavuudeltaan ylivoimainen sekä globaalisti että paikallisesti. Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään entistä suuremmaksi ja kansainvälisemmäksi. Se on maailman ainoa lentokenttä, jolta voi tulevaisuudessa kävellä suoraan kotiin. Kehärata ja tuleva Vantaan ratikka parantavat kestävän kehityksen mukaisia liikkumistapoja ja helpottavat siirtymisiä.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet työ käsittää neljä osaa:

1. Kiehtova kaupunki kokoaa niin koko suunnittelualuetta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tavoitteena on paikan hengeltään omaleimainen ja tunnistettava ilme eri alueilla.
2. Käveltävä kaupunki keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukioiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun.
3. Vihreä kaupunki jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta.
4. Resurssiviisas kaupunki esittelee kaavoituksessa käytettävää prosessimallia, jonka kautta maankäytön suunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon.
5. Työssä laaditaan suunnitteluperiaatteita koko laajalle Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan sekä Jumbon alueille osa-alueineen. Työn tuloksena helpotetaan asemakaavojen laadintaa ja annetaan aihioita tai valmiita ratkaisuja asemakaavamääräyksille.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on tarkoitus hyväksyä vuoden 2023 alussa.



Kuva 24. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatetyön eri osiot kaaviomaisesti kartalla: Kiehtova kaupunki (sin.), käveltävä kaupunki (oranssi), vihreä kaupunki (vihreä) ja resurssiviisas kaupunki (violetti ympyrä kuvaa koko aluetta). Veromies, itä – kaava-alueen rajaus on esitetty keltaisella ympyrällä. Lähde: Vantaan kaupunki 2022

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatkosuunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 002465.

Kaupunkiympäristölautakunta 14.2.2023 päätti asettaa asemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Kaavaehdotus oli nähtävillä 1.-30.3.2023 välisenä aikana.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2023.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.

- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Ratikan jatkosuunnittelun osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Veromies itä kaavamuutoksen alueelta vastaanotettiin yksi mielipide.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 (koko linjan suunnittelutilanne). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on kuvattu Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportissa 22.3.2021. Erilaiset osallistumisen ja vaikuttamisen tavat koottiin työn aikana osallistuvavantaa.fi -alustalle.

Kaikille avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 6.4.2022 ja 15.11.2022 (koko ratikan linja).

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 15.12.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 15.12.2022-13.1.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 15.12.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 19.12.2022 ja 11.1.2023. Tänä aikana ei vastaanotettu puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista saatiin 1.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet

M4:

Manttaalitie 1:n rakennusten alimmat kerrokset ovat varastohalleja, tavaratoimitukset tapahtuvat rekoilla. Rekkojen ja henkilöautojen liikennöinti tontilla on yksisuuntaista kiertäen rakennusten ympäri.

Kaavaehdotuksen jalankulun suunnitelmassa ei ole esitetty tontin nykyisen maanpinnan ja jalankulkutien välistä korkeuseroa ja kuinka se tullaan toteuttamaan. Mikäli korkeusero luiskataan, joudutaan tontista leikkaamaan huomattavasti suurempi osa kuin nyt esitetty. Jos taas korkoero tehdään tukimuurina, tontilla olevasta ajotiestä tulee sola, joka talvisaikaan täyttyy lumesta.

Nyt kaavaehdotuksessa on ajateltu sijoittaa jalankulkutie nykyisen tontin alueelle. Tämä jalankulkutie estää liikennöinnin tontilla. Syy jalankulkutien siirrolle näyttäisi olevan portaan sijoittaminen sillan ulkopuolelle. Jos porras sijoitettaisiin niin, että se nousisi suoraan ratikkalaiturille ja puurivi raiteiden eteläpuolelta poistetaan, voidaan kävelytie sijoittaa nykyiselle paikalleen ja tontin käyttö ei esty.

Vastine:
Manttaalitie 1:n kohdalla on katualue Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti leviämässä kiinteistön puolelle. Tälle kohtaa on tulossa Tuusulanväylän raitiopysäkki ja samalla alueella on linja-autopysäkit Tammiston kauppatiellä sekä Tuusulänväylää. Pysäkit ovat tärkeä vaihtoyhteys linja-autoista raitiovaunuun. Siksi alueella on tarve portaille sekä esteettömälle luiskalle. Katusuunnittelussa tutkitaan kohdan poikkileikkausta, jotta voidaan minimoida kadun muutoksesta kiinteistölle aiheutuvat vaikutukset.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saadut mielipiteet (tiivistettyinä)

M1:
Alueelle suunniteltu uusi raitiotie tulee kulkemaan Tikkurilantietä pitkin, jossa se ohittaa suuren määrän asuinrakennuksia niiden eteläpuolelta. Alueelle mahdollisesti myöhemmin rakennettavien asuinkerrostalojen pääavautumissuunta valon ja mielenkiintoisten näkymien kannalta, avautuu korttelin eteläreunalle raitiotien suuntaan, jonne tulee myöhemmin kohdistumaan raitiotiestä aiheutuva äänitekninen rasite.

Tämä tarkoittaa sitä, että asuntojen pääasiallinen avautumissuunta Tikkurilantien puoleisissa lamelleissa joudutaan suuntaamaan pohjoiseen, mikä on ongelmallista etenkin pienten asuntojen valoisuuden kannalta.

Alueelle laadittavassa kaavassa asia tulisi huomioida siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisä- (tai ulkotiloissa), tai ohjaa asuntojakaumaa ja asuntojen sisäisiä ratkaisuja epäedulliseen suuntaan. Kaikki raitiotieliikenteen aiheuttamat haitat, kuten ääni, tärinä yms. asiat tulee hoitaa kuntoon radan puolella ja suunnitella niin, ettei ongelmia aiheudu olemassa oleviin eikä rakennettaviin rakennuksiin tai niiden rakenteisiin.

Kaavoittajan vastine:

Ratikan suunnittelussa ja asemakaavamuutoksissa on otettu huomioon olemassa olevat rakennukset sekä 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen mukainen maankäyttö. Nyt suunnitteilla olevilla alueilla on suunnitteluhankkeiden kanssa tehty yhteensovitustyötä, jotta suunnittelun ja toteutuksen reunaehdot, sekä esimerkiksi liikennöinnistä johtuvat meluhaitat, voidaan ottaa huomioon kaikissa alueella käynnissä olevissa hankkeissa. Ratikan suunnittelussa ei voida ottaa huomioon mahdollisesti tulevaisuudessa tulevia rakennuksia, sillä suunnittelun tausta-aineistoksi tarvitaan tarkat tiedot, jotta vaikutukset voidaan huomioida mallinnuksissa.

Katualueelle on asemakaavassa annettu raitiotien liikennöinnin melu- ja tärinähaittaan liittyvä määräys, jonka mukaan

> *mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.*

Melu- ja tärinähaittojen estäminen huomioidaan ratikan raide- ja katurakenteissa. Jatkossa tulevien hankkeiden on alueellaan huomioitava ratikasta johtuvat reunaehdot.

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 14.2.2023 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 1.-30.3.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 13 kappaletta ja vastaanotettiin 9. kappaletta. Muistutuksia ei vastaanotettu.

Elisa
Alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Näiden olemassaolo sekä toiminta tulee alueella toimijoiden tiedostaa ja turvata kaikissa oloissa.

Vastine: Maanalaiset kaapelit on huomioitu kaavaratkaisussa. Merkitään tiedoksi.

Uudenmaan liitto
Uudemaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Vantaan Energia
Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine: Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä.

HSL
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta 002465 Vantaan ratikka: Veromies, itä.

Fingrid
Fingrid ei tee lausuntoa asemakaavanmuutoksesta "Asemakaavan muutos 002465, Vantaan ratikka: Veromies, itä", sillä kyseisellä asemakaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.

HSY
Korttelin 52304 lävitse on suunniteltu rakennettavaksi hulevesiviemäri, jota varten tulee merkitä asemakaavaan johtokuja.
Asemakaavaan on merkitty tonteille 52305/5 ja 52018/9 johtokujat. Ko. johtokuja- alueilla sijaitsevat vesihuoltolinjat tullaan siirtämään katualueella ja kyseiset johtokujamerkinnät ovat

jatkossa HSY:n kannalta tarpeettomia.
Todettakoon lisäksi, että tontilla 52018/8 sijaitsee puolirumpu, joka ei ole HSY:n omaisuutta. Ko. puolirumpua varten ei ole asemakaavaan ole merkitty johtokujaa.
Asemakaavan muutosalueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä. Lisäksi alueella on käynnissä ratikkahankkeen ulkopuolisia vesihuoltohankkeita.

Vastine: Korttelin 52304 lävitse suunniteltu hulevesiviemäri on lisätty asemakaavakartalle. Korttelissa 52305 on käynnissä toinen asemakaavamuutos (Manttaalitie 1-3, nro 002522), jonka yhteydessä tarkastellaan tarkemmin korttelialueelle tulevat maankäyttömuutokset. Kyseisen asemakaavamuutoksen yhteydessä poistetaan myös korttelin 52305 tontilla 5 sijaitseva maanalaisille johdoille varattu alueen osa.
Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitseva puolirumpu on lisätty kaavaan.

ELY
Kaavamääräysten ajantasaisuus: Osa muutettavien pääkäyttötarkoitusten ja kaupan määräyksistä ei ole ajan tasalla. Ne on syytä päivittää vastaamaan nykylain vaatimuksia.
Ilmastovaikutukset: Hiilineutraalisuuden tavoitteet vuodelle 2030 vaativat runsaita liikenteen päästöjen vähentämistä. Tämän takia myös rakentamisen päästöjä on vähennettävä. Katualueiden lisäksi myös usean hehtaarin kokoinen pääosin rakentamaton alue edelleen merkitty teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi.
Ilmastotavoitteiden aikaskaala huomioiden myös muutaman hehtaarin metsäkato on kuitenkin huomionarvoinen.
Meluntorjunta: Mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee pyrkiä siihen, että melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena kaavan vaikutusalueella heikkene.
Olemassa olevien asuinrakennusten, joiden kaavoissa ääneneristävyydestä ei ole määräyksiä, ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa. Vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.
Kaava-aineistossa tulisi esittää, millä perusteella tarvittavat ääneneristävyydet on määritelty sekä se, muuttuvatko ääneneristävyysvaatimukset kortteleissa kaavamuutoksen myötä.
Tärinä ja runkomelu: Kaavaselostuksessa tulee täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.
Hulevesien hallinta: Hulevesien viivytys tulee järjestää Vantaan kaupungin ajantasaisen ohjeistuksen mukaisesti ja mitoitus tulee esittää vähintäänkin kaavaselostuksessa.
Liikenne: Kaava tulee laatia ja rajata siten, että Tuusulanväylälle suunnitellut vaihtopysäkit on mahdollista toteuttaa.

Vastine:
Kaavamääräysten ajantasaisuus: Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitsevan liikerakennusten korttelialueen merkintä on muutettu liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.
Ilmastovaikutukset: Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 40.
Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katurakenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä tietynlaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat.

Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin.
Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä.
Meluntorjunta: Meluntorjuntatarve on arvioitu kaavan valmistelussa.
Korttelissa 52127 on tarkennettu melumääräystä. Voimassa olevassa asemakaavassa nro 001427 on korttelissa annettu rakennuksen äänitasoerovaatimukseksi vähintään 35 dB. Kortteli kuuluu lentomelualueeseen 3 (50-55 dB), jolla äänitasoerovaatimus lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB herkkien toimintojen alueella. Ratikan meluselvityksen mukaan hankkeen toteuttamisen korttelin rakennusten julkisivumelut olisivat 65 dB. Kaavamääräystä on siis tarkistettu korttelin kohdalla ja äänitasoerovaatimus on oltava vähintään 32 dB (lentomelusuojauksen vähimmäisvaatimus) ja työhuoneiden ja koulutustilojen kohdalla vähintään 28 dB.
Kortteleissa 52018 ja 52305 voimassa olevissa kaavoissa olevaa melumääräystä on tarkasteltu verrattuna ratikan hankkeen meluselvityksen tuloksiin. Kortteleiden voimassa oleviin melumääräyksiin ei tarvittu tehdä muutoksia, voimassa olevat määräykset kattavat ratikan meluselvityksen mukaisen Tikkurilantien melutason ennustetilanteessa.
Kaava-alueella ei sijaitse asuinrakennuksia. Raitiotiehankkeen meluvaikutukset eivät ulotu korttelin 52127 takana oleviin asuinrakennuksiin asti. Kyseiselle alueelle valuu melua Kehä III:lta.
Tärinä ja runkomelu: Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 38. Selostukseen kohtaan 4.4.1. on lisätty suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.
Hulevesien hallinta: Kaavaan on lisätty työmaavesien käsittelyyn liittyvät yleiset määräykset. Kortteliin 52304 on lisätty HSY:n uutta hulevesiputkea varten maanalaisen putken aluevaraus. Kortteleissa 52305 ja 52307 on vireillä toiset asemakaavamuutokset, joiden yhteydessä ratkaistaan myös hulevesien hallinta. Määräys hulevesisuunnitelman laatimisesta korttelialueilla on lisätty kortteleihin 52304, 52305 ja 52307.
Aerolankaaren varren suojaviheralueelle on osoitettu hulevesiallas.
Liikenne: Tuusulanväylän vaihtopysäkki sijaitsee Valtion omistamalla liikennealueella. Pysäkki on jo olemassa. Pysäkin aluetta ei ole tarkoitus kaavoittaa kaduksi tai siirtää kaupungin omistukseen.

Kaupunginmuseo
Suunnittelualueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön merkittäviä kohteita, eikä alueelta ole tunnistettu erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotuksesta.

Tukes
Tukesilla ei ole lausuttavaa otsikon asemakaavamuutokseen liittyen.
Kaavamuutosalue sijoittuu osittain Okmetic Oy:n (Piitie 2) tuotantolaitoksen konsultointivyöhykkeelle. Kaavamuutosalueella on aiemmin sijainnut Ab ME Group Oy Ltd:n kemikaalivarasto (Manttaalitie 5-7); Tukesin saaman ilmoituksen (Tukes 3535/03.01/2023) mukaan toiminta on loppunut.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu kaavakarttaan tehtyjen piirustusteknisten tarkistuksien vuoksi ja selostuksen tekstiä on päivitetty. Kaavaselostuksen kohtaan 4.4.1. on täsmennetty ja avattu selkeämmin, mihin kaavan melumääräykset ovat perustuneet sekä lisätty suositukset tärinä- ja runkomelun ohjearvoista.

Nähtävillä olleessa asemakaavaehdotuksessa Rälssikujan (Aerolankaari) katualue oli leveä. Nähtävillä olon jälkeen osa Rälssikujan katualueesta muutettiin suojaviheralueeksi ja Rälssikujan nimi muutettiin Aerolankaareksi. Suojaviheralue nimettiin Leinonlammikoksi ja sille osoitettiin hulevesiallas. Kaavakarttaan lisättiin maanalaisen johdon aluevaraukset korttelin 52304 lävitse suunniteltua hulevesiviemäriä sekä korttelin 52018 tontilla 8 sijaitsevaa puolirumpua varten. Korttelin 52018 käyttötarkoitusmerkintä on muutettu Liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Kaavamääräyksiin on lisätty yleinen määräys työmaavesien käsittelystä sekä kortteleille 52304, 52305 ja 52307 määräys hulevesisuunnitelman laatimisesta korttelialueilla. Lisäksi korttelin 52305 tonttinumerot on korjattu.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

Viranomaisyhteistyö

Ratikan asemakaavoja on käsitelty ELY-keskuksen kanssa 7.10.2020, 11.5.2021 ja 10.2.2021.

Katusuunnittelun yhteydessä viranomaisyhteistyötä on tehty Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston, pelastuslaitoksen sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) kanssa.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kaupungin asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja viihtyisänä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijänä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Kaupunkikeskuksille laaditaan omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Vantaan ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin ja on valtuustokauden strategian yksi Vantaan tulevaisuutta rakentavasta neljästä kärkihankkeesta.

MAL-tavoitteet:

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Sopimuksella mahdollistetaan kestävän ja vähähiilisen kaupunkiseudun kehittäminen vuosien 2020–2031 aikana. MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että

- luodaan edellytyksiä liikenteeseen kohdistettujen ja joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle,
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä,
- raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset.

Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen. Kaupunkirakenne on resurssiviisaasti toteutettu. Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Hiilineutraali energia. Vantaalla vähennetään lämmityksen päästöjä ja Vantaan alueella on luovuttu lämmityksessä fossiilisista polttoaineista vuoteen 2030 mennessä.
- Materiaalien elinkaari ja kiertotalous. Edistetään vähähiilistä rakentamista, kiertotaloutta ja jakamistalouden kehittymistä.
- Monimuotoinen luonto. Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan suunnitelmallisesti.
- Vastuullinen Vantaa. Edistetään kestävään elämäntapaan, ympäristökasvatukseen ja koulutukseen sekä ympäristöjohtamiseen ja työn tekemisen tapoihin liittyviä toimenpiteitä. Tehdään ympäristövastuullisia hankintoja.
- Hiilinielut ja kompensointi. Hiilineutraaliustavoitteessa päästöjä on vähennetty vähintään 80 prosenttia vuonna 2030 verrattuna vuoteen 1990. Loput 20 prosenttia voidaan sitoa kasvillisuuteen, maaperään ja puurakentamiseen tai hankkimalla päästövähennystoimia muualle.

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2030. Hiilineutraaliin Vantaaseen tähtäävät toimenpiteet ovat osa resurssiviisauden tiekarttaa. Tavoitteeseen päästäkseen Vantaan tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 1990 päästöihin verrattuna ja kompensoida jäljelle jäävät päästöt esimerkiksi lisäämällä hiilinieluja tai rahoittamalla vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
- joukkoliikenteen parantaminen

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritetty:

1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.

2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.

3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.

4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan ratikan rakentamiseen. Ratikan rakentaminen parantaa Vantaan paikallista ja kansainvälistä saavutettavuutta, lisää kestäviä liikkumisen muotoja, mahdollistaa kaupungin kasvamisen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä luo alueellista

hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Kaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle. Kaavamuutoksella levennetään katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle. Kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

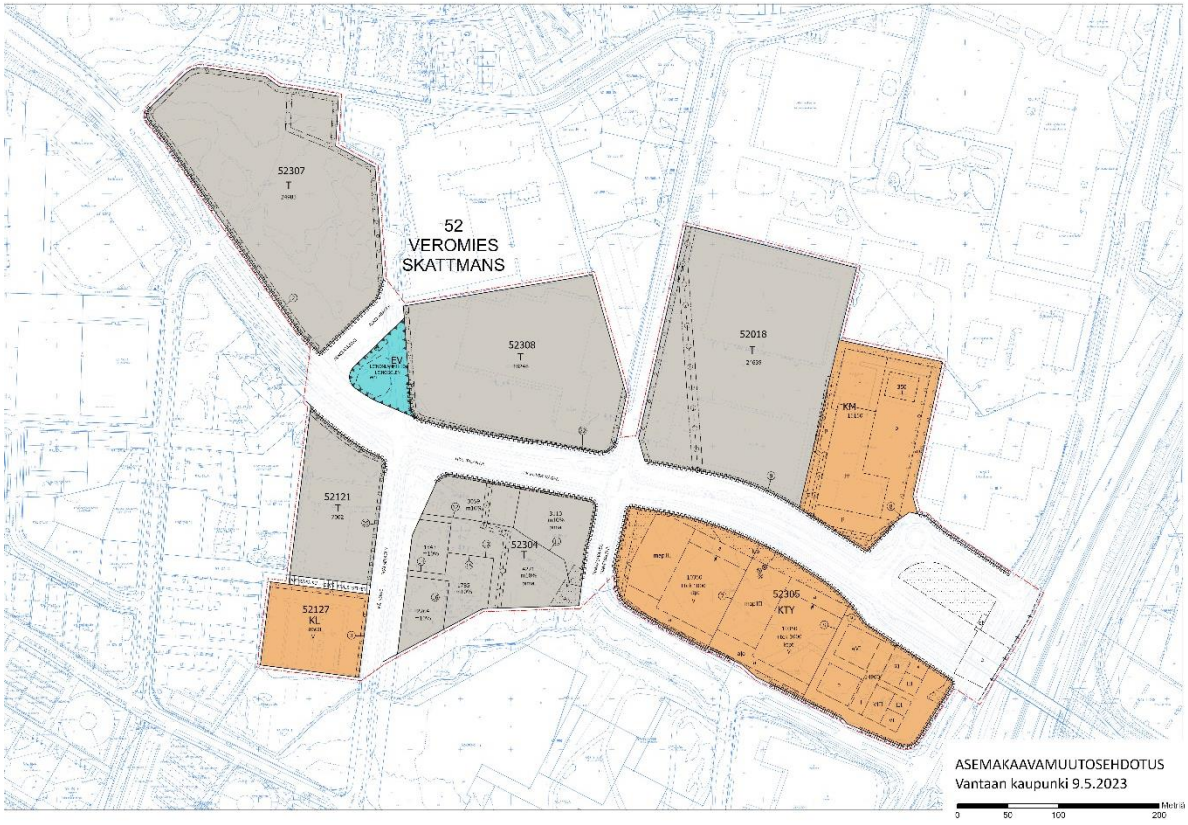
Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan tilavaraussuunnitelmista. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Aviapoliksen suuralueella. Veromies itä kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 4.3.2022. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavan muutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä ja Rälssitiellä muuttamalla osia korttelialueista katualueeksi. Osa korttelin 52307 teollisuusalueesta muutetaan suojaviheralueeksi (EV). Muutokset perustuvat 4.3.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmien tilavarauksiin. Asemakaavan muutoksella ei osoiteta uutta rakentamista.

Asemakaavan muutoksella muutetaan korttelien tehokkuuslukuja rakennusoikeusluvuksi. Kiinteistöjen kokonaisrakennusoikeudet eivät muutu pinta-alamuutosten myötä. Liikerakennusten korttelialue 52018 (KL) on muutettu liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM). Rälssitien pohjoinen haara siirretään lännemmäksi ja katu nimetään Aerolankaareksi. Ajoyhteys- ja ajoliittymäkieltomerkintöjä muutetaan kortteleissa 52307 ja 52305. Korttelin 52305 tonttien 4,5 ja 6 tonttinumerot on muutettu numeroiksi 7,8 ja 9. Kortteleista 52121, 52304, 52307 ja 52308 poistetaan määräys asuinhuoneistojen rakentamisen sallimisesta. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) kahta sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuvat Tikkurilantien katualueelle Tuusulanväylän läheisyyteen sekä Tikkurilantien ja Aerolankaaren risteyksen tuntumaan. Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.



Kuva 25. Ote asemakaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Asemakaavamuutoksessa rakennusoikeuksiin ei tule muutoksia. Rakennusoikeutta osoittavat tehokkuusluvut on kaavamuutoksessa muutettu rakennusoikeusluvuksi, jotta rakennusoikeudet pysyvät ennallaan tontin pinta-aloista riippumatta.

Kaava-alueen pinta-ala on 270 853 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 152 602 k-m².

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita (T) alueita on yhteensä 140 785 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 90 902 k-m².

Toimitilarakennusten korttelialueita (KTY) alueita on yhteensä 36 314 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 37 600 k-m².

Liikerakennusten korttelialueita (KL) alueita on yhteensä 27 579 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 24 100k-m².

Liikennealueita on yhteensä 66 175 m². Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta 13 534 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen, maaperän pilaantuneisuuden selvittämiseen ja puhdistamiseen, työmaavesien käsittelyyn, hulevesisuunnitelmien laatimiseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen sekä rakennusten sisäilman laatuun liittyviä määräyksiä. Suunnittelualueelle sijoittuvasta kahdesta sähkönsyöttöasemasta (et) on annettu kaupunkikuvallinen määräys.

Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu

laadukkaan ja viihtyisän uuden kaupunkitilan tekeminen, vastuullisuuden huomioiminen, ekologisuuden vaaliminen ja hiilijalanjäljen hillitseminen.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueista (T), liikerakennusten korttelialueista (KL), liikerakennusten korttelialueesta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM), toimitilarakennusten korttelialueista (KTY), erityisalueista (EV) sekä katualueista. Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle.

4.3.1 Korttelialueet

T, teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueet

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueiden (T) rajauksia on tarkistettu Tikkurilantien, Rälssitien ja Manttaalitien puoleisilla rajoilla ja osia tonteista on muutettu katualueeksi. Tonttien rakennusoikeudet on muutettu tehokkuusluvuista kerrosalaneliömetreiksi, rakennusoikeuden pysyessä samana. Lisäksi tonteille on annettu uudet tonttinumerot.

Korttelissa 52121 on annettu määräys, jonka mukaan työhuoneiden ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 28 dB. Korttelista poistetaan asuinhuoneistojen rakentamisen salliva määräys.

Korttelissa 52018 on annettu määräys, jonka mukaan asuinhuoneiden ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 35 dB ja työhuoneiden vastaavan arvon on oltava vähintään 28 dB.

Kortteleissa 52304, 52307 ja 52308 on annettu määräys, jonka mukaan työhuoneiden ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 28 dB. Kortteleista poistetaan asuinhuoneistojen rakentamisen salliva määräys. Kortteliin 52304 on lisäksi lisätty maanalaisen johdon aluevaraus.

Kortteleissa 52018, 52307 ja 52308 on annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Lisäksi korttelissa 52304 osa tonteista on merkitty pima-alueiksi, joilla maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

KM, liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.
Liikerakennusten korttelialue 52018 (KL) on muutettu liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM), ja osa korttelialueesta on muutettu katualueeksi. Rakennusoikeus pysyy samana. Uusi tonttinumero on 8. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Lisäksi tontille on annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Korttelialueelle on lisätty maanalaisen johdon aluevaraus. Muilta osin korttelialueen merkinnät ja määräykset säilyvät ennallaan.

KL, liikerakennusten korttelialueet

Hotellirakennusten korttelialueen 52127 (KL) osa on muutettu katualueeksi. Rakennusoikeus pysyy samana. Uusi tonttinumero on 3. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan asuinhuoneiden ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 32 dB ja työhuoneiden vastaavan arvon on oltava vähintään 28 dB. Voimassa olevassa asemakaavassa nro 001427 on korttelissa annettu rakennuksen äänitasoerovaatimukseksi vähintään 35 dB.

Kortteli kuuluu lentomelualueeseen 3 (50-55 dB), jolla äänitasoerovaatimus lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB herkkien toimintojen alueella. Ratikan meluselvityksen mukaan hankkeen toteuttamisen korttelin rakennusten julkisivumelut olisivat 65 dB. Kaavamääräystä on siis tarkistettu korttelin kohdalla ja äänitasoerovaatimus on oltava vähintään 32 dB (lentomelusuojauksen vähimmäisvaatimus) ja työhuoneiden ja koulutustilojen kohdalla vähintään 28 dB. Muilta osin korttelialueen merkinnät ja määräykset säilyvät ennallaan.

KTY, toimitilarakennusten korttelialue

Korttelialueen 52305 rajausta on tarkistettu Tikkurilantien ja Manttaalitien puoleisilta rajoilta ja muutettu osin katualueeksi. Korttelin pohjoisosaan on lisätty luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo) sekä kolme suojeltavaa puuta. Määräysten mukaan puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa. Korttelin etelärajalle on osin lisätty ajoneuvoliittymäkieltoja. Korttelille on annettu määräys, jonka mukaan rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Lisäksi on määrätty, että maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Ajo tontille 5 tapahtuu tontin 4 kautta osoitetun ajoyhteyden (ajo) kautta. Tonttien 4,5 ja 6 tonttinumerot on muutettu numeroiksi 7,8 ja 9.

4.3.2 Muut alueet

Katualueet

Katualuetta on levennetty Tikkurilantien, Rälssitien sekä uuden Aerolankaaren kohdalla.

Tikkurilantien ja Rälssitien risteyksen tuntumaan katualueelle on osoitettu ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) katualueen sähkönsyöttöasemaa varten. Vastaava asema on osoitettu myös Tuusulanväylän läheisyyteen Tikkurilantien varrelle. Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Tärinä- runkomelusuojauksen suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

EV, suojaviheralue

Osa teollisuuskorttelista 52307 on muutettu suojaviheralueeksi. Suojaviheralue nimetään Leinonlammikoksi ja sille on osoitettu hulevesiallas.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Kaava-alue sijoittuu valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Alueen uudistaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan, liikenteeseen ja palveluverkkoon. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Ratikan vaikutusalueella, noin 800 metrin säteellä, asukasmäärä tulee kasvamaan lähes 37 000 asukkaalla eli noin 74 % vuoteen 2050 mennessä. Asukasmäärän kasvu on ratikan vaikutusalueella huomattavasti

suurempaa kuin keskimäärin kaupungissa. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Aviapoliksen alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 500 000 k-m2. (Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)

Vantaan ratikka luo edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä Ratikka toteuttaa kaupungin tavoitetta kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen. Ratikka rakentaminen toteuttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

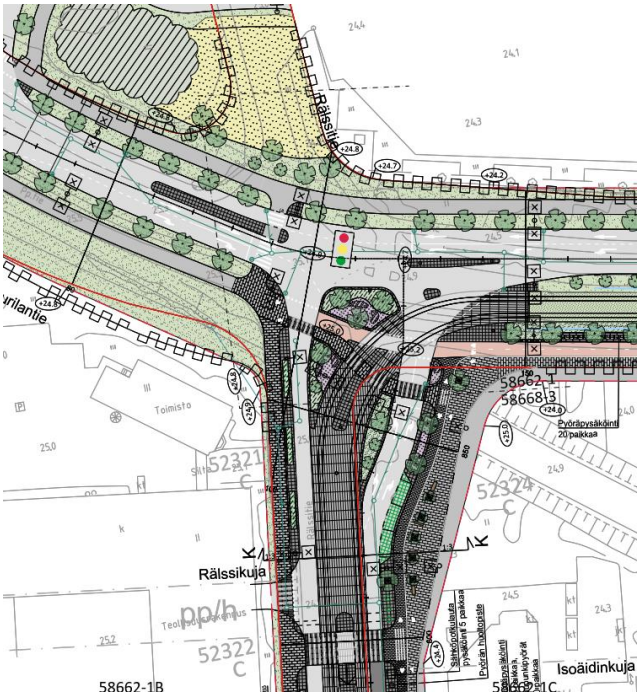
Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta.

Katualueella merkittävimmät muutokset sijoittuvat Tikkurilantien ja Rälssitien risteyksen tuntumaan. Rälssitien linjausta on tarkoitus muuttaa Tikkurilantien pohjoispuolella nykyisestä lännen suuntaan. Rälssitien pohjoinen haara poistuu ja katu siirtyy lännemmäksi. Rälssitietä levennetään merkittävästi idän suuntaan raitiotien pysäkkiä varten. Tikkurilantien ja Manttaalitien risteys muuttuu liikennevalo-ohjatuksi.

Alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa *(Sweco, luonnos 4.3.2022)* on käytetty vaihtelevia pinnoitteita (erivärisiä betonikiviä, nurmikiviä) sekä kasvillisuutta, jotka elävöittävät alueen nykyistä kaupunkikuvaa. Katualueen leventämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen nykyistä katuvihreää joudutaan poistamaan rakentamisen alta. Poistuvaa kasvillisuutta kuitenkin kompensoidaan katualueen rakentamisessa. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.



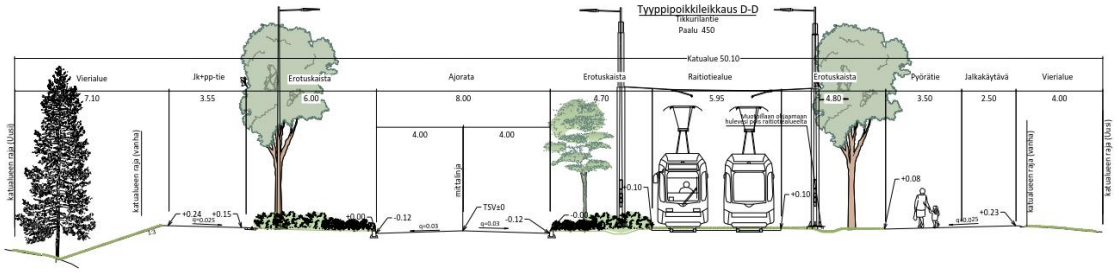
Kuva 26. Tikkurilantien ja Rälssitien risteys. (Sweco, luonnos 4.3.2022)

Tikkurilantien katualueelle Rälssitien risteyksen tuntumaan sekä lähelle Tuusulanväylää on osoitettu varaukset sähkönsyöttöasemalle (et). Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.

Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen levennys ei alustavien katusuunnitelmaluonnosten (*Sweco 4.3.2022*) perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia.

Raitiotien toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen niin paljon kuin mahdollista sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin *(Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020)* mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen, raitiotielinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyisyyden lisääminen.

Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.



Kuva 27. Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen leventäminen ei alustavien katusuunnitelmaluonnosten perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia. (Sweco, luonnos 4.3.2022)

Asuminen

Alueella ei sijaitse asumista eikä alueelle osoiteta uutta asumista. Kortteleista 52121, 52304, 52307 ja 52308 poistetaan määräys asuinhuoneistojen rakentamisen sallimisesta.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

Asemakaavamuutoksella ei sellaisenaan ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, eikä sillä osoiteta uusia palveluja tai työpaikkoja.

Ratikan rakentaminen lisää alueen palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja luo edellytyksiä uusien syntymiselle. Pysäkin vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua ratikan varrella. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

Ratikan yleissuunnitelmassa ratikan kokonaiskustannusarvio oli noin 393 miljoonaa euroa (Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset). Laskelmia tuloista ja menoista on tarkennettu loppuvuodesta 2022 ja uudestaan helmi-maaliskuussa 2023 (*Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023*).

Rakentamiskustannukset koostuvat raitiotien ja pysäkkien, autojen ajokaistojen, pyöräteiden, jalkakäytävien, puurivien ja muun kadulle suunnitellun rakentamisesta. Lisäksi kustannukset on laskettu maanalaisen infran, kuten johtojen ja putkien, siirtämiselle ja uusien rakentamiselle sekä nykyisten rakenteiden purkamiselle. Kustannuksiin on laskettu materiaalit, suunnittelu ja rakentamisen kulut. Kaikki raitiotien rakentamisesta sekä ratikkakaduille että ympäröiville kaduille aiheutuvat muutokset on otettu huomioon rakentamiskustannuksissa. Esimerkiksi jalkakäytävien ja pyöräteiden parannukset on laskettu mukaan kustannuksiin.

Ratikkareitin katujen rakentamisen kustannusarvioita lasketaan parhaillaan katusuunnitelmien pohjalta. Kun katusuunnitelmaehdotus kultakin kadulta valmistuu, siitä lasketaan kustannukset. Kustannukset vaihtelevat katujen mukaan.

Kiinteistötaloudellisessa analyysissä (*Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022*) vertailtiin ratikan ja bussin tuottoa. Ratikan ja bussin tuottovertailussa ratikan kiinteistötaloudelliset tulot ovat 592,4 miljoonaa euroa ja bussin 272,8 miljoonaa euroa. Kiinteistötaloudelliset tulot muodostuvat maankäyttösopimuskorvauksista ja maan myynnistä toimitila- ja asuinrakentamista varten. Ratikan lisätuotto bussiin verrattuna on 320 miljoonaa euroa.

Verotulot koostuvat kiinteistöveroverokertymän kasvusta ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta. Kaupunki saa enemmän kiinteistöveroja, kun rakentamista tulee enemmän ratikan myötä. Ratikan myötä kiinteistöverokertymän kasvuksi on vuonna 2019 arvioitu 120 miljoonaa euroa.

Vuoden 2019 arvion mukaan ratikan myötä 40 vuoden aikana Vantaa maksaa HSL:lle 315 miljoona euroa lisää kuntaosuutta ja HSL maksaa Vantaalle 337 miljoonaa euroa enemmän infrakorvauksia. Vaikutus Vantaan kaupungille on arvioitu olevan +23 miljoona euroa 40 vuoden aikana. Arvio päivitetään ratikan hankesuunnitelmaan keväällä 2023.

Tämänhetkisen MAL-sopimuksen mukaan valtio maksaa 30 prosenttia Vantaan ratikan suunnittelukustannuksista. Jos ratikka päätetään rakentaa, on mahdollista, että valtio maksaa 30 prosenttia rakentamiskustannuksista.

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei osoiteta uutta asumista.

Ratikan rakentaminen parantaa alueen saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita. Ratikan pysäkkiympäristöt toteutetaan esteettöminä.

Virkistys

Manttaalitien eteläpuolelta 115 m²:n suuruinen alue Manttaalipuistosta muutetaan katualueeksi. Muutoksella ei ole merkittävää vaikutusta alueen virkistyskäyttömahdollisuuksiin. Ratikan toteuttaminen parantaa yleisesti nykyisten virkistysalueiden saavutettavuutta

Kulttuuriperintö

Suunnittelualueella ei sijaitse merkittäviä kulttuuriperintökohteita tai muinaisjäännöksiä. Kaavalla ei ole vaikutuksia arvokkaaseen kulttuuriperintöön tai muinaisjäännöksiin.

Liikenne

Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Asemakaavamuutoksen ja raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Tikkurilantiellä, Rälssitiellä ja Manttaalitiellä. Tikkurilantiellä raitiotie on suunniteltu kulkemaan katualueen eteläosassa ajoneuvoliikenteestä erotettuna. Raitiotiellä ei ole vaikutusta alueen nykyisiin tonttiliittymiin.

Raitiotien rakentaminen ja liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Joukkoliikenteen parantuva palvelutaso vaikuttaa henkilöautojen matkamääriin, suoritteisiin ja sitä kautta tieliikenteen päästöihin ja ruuhkautumiseen. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Kaava-alueelle Rälssitien katualueelle sijoittuu Annefredin raitiotiepysäkki.

Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 31 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän 45 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkueliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmillä matka-ajoilla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. (Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet, WSP Finland Oy 28.10.2022).

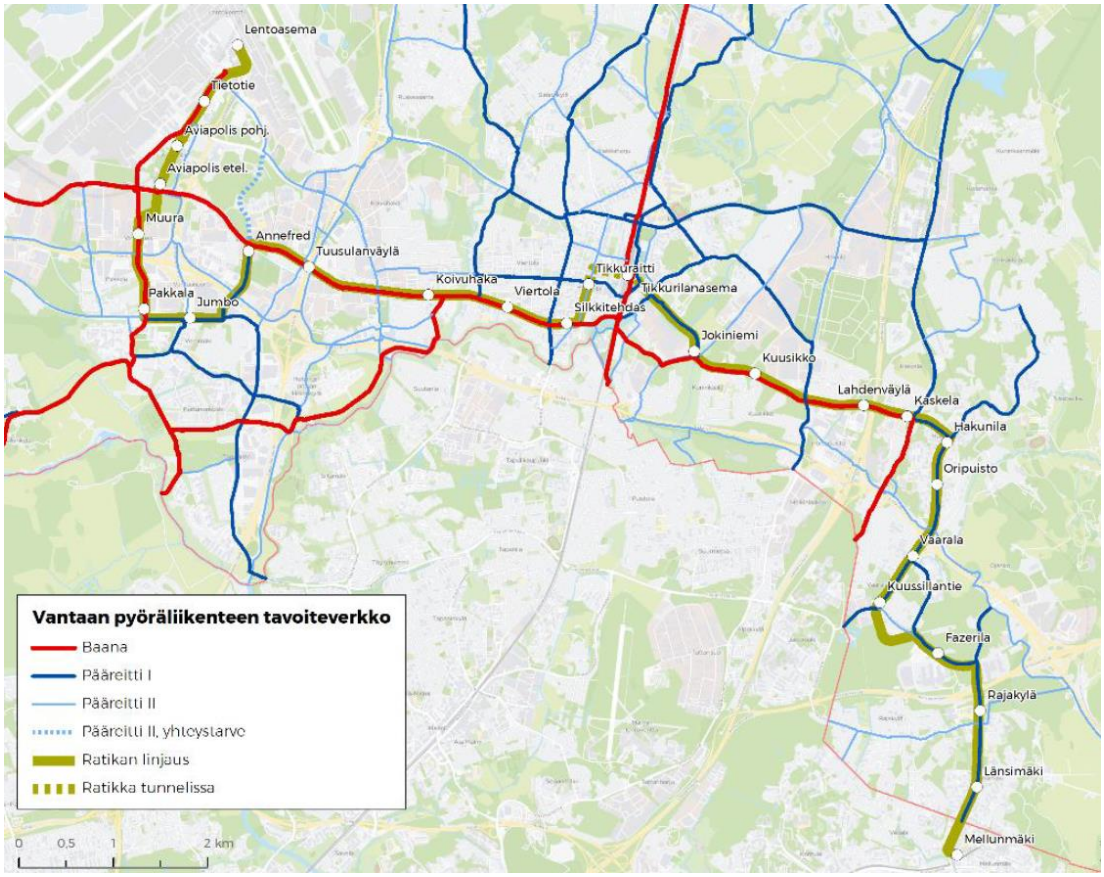
Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

Kävely ja pyöräily

Raitiotien suunnittelun tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Ratikan katusuunnitelmissa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu turvallisiksi, sujuviksi ja selkeiksi erityisesti raitiotien ja katujen ylityskohdissa *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019).* Parannetut jalankulun ja pyöräilyn reitit näkyvät asemakaavassa leveämpänä katualuevarauksena.

Ratikan yleissuunnitelman jälkeen on laadittu pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella *(WSP Finland Oy, 2020*), jossa Tikkurilantien eteläpuolelle on määritelty pyöräilyn baana, joka mahdollistaa nopean ja sujuvan yhteyden aluekeskusten välillä. Baanat on suunniteltu erityisesti pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Baana on erotettu jalankulkuväylästä, mikä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta.

Katusuunnitelmaluonnosten *(Sweco, luonnos 4.3.2022)* mukaan Annefredin pysäkin yhteyteen on esitetty 30 paikkainen kaupunkipyöräasema, 30 paikkainen pyöräpysäköinti, 10 sähköpotkulautojen pysäköintipaikkaa sekä pyörän huoltopiste.



Kuva 28. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020).

Ratikan rakentaminen tulee vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin rakentamisen aikana. Nämä vaikutukset pyritään minimoimaan rakentamisen vaiheistuksella sekä esimerkiksi huolellisella opastuksen suunnittelulla ja toteutuksella.

Toteutuessaan Vantaan ratikka sekä siihen liittyvä muu katusuunnittelu edistää joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.

Vesihuolto

Katuverkoston muutosten takia vesihuoltoa on uusittava laajalti kaavamuutosalueella ja erityisesti raitiotielinjaus tulee vaikuttamaan alueen vesihuollon muutostarpeisiin. Uusittavien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 31.1.2023 *(Sitowise Oy*). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Kaavaehdotuksessa on tarkastettu melumääräyksiä vertaamalla meluselvityksen mukaisia tie- ja raideliikenteen yhteismelun ennustetilanteen arvoja sekä olemassa olevien rakennusten julkisivuille tulevia meluja (*meluselvityksen 31.1.2023 liitteet 3.1, 3.2, 3.3, 4.1 sekä 4.2, Sitowise Oy*) sekä alueella voimassa olevien kaavojen kortteleihin esitettyjä äänitasoerovaatimuksia. Vantaan yleiskaava 2020 lentomelualueet on huomioitu kaavassa ja kaavamääräyksissä.

Rälssitien itäpuolella ja Tikkurilantiellä ei ole melulle herkkiä kohteita. Alueella on liike- ja toimistorakennuksia. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta.

Rälssitien länsipuolella (paaluvälillä 4700–4900) on asuinkerrostaloja lähimmillään noin 120 metrin etäisyydellä Rälssitiestä sekä hotelli noin 30 metrin etäisyydellä Rälssitiestä. Asuinrakennusten osalta Kehä III:n meluvaikutukset on huomioitu rakennusmassojen sijoittelulla siten, että oleskelualueet ovat rakennusten suojaisalla puolella. Raitiotiehankkeen meluvaikutukset eivät ulotu tieliikennemelualueella oleviin asuinrakennuksiin asti. Hotellin julkisivujen melutilanne ilman meluntorjuntaa ennustetilanteessa tie-, katu- ja raitiotieliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 65 dB. Raitioliikenteen aiheuttama suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 54 dB ja enimmäisäänitaso 67 dB. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta. Sisämelun keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB.

Kuva 29. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Tikkurilantiellä. (Sitowise Oy 31.1.2023)

Raitiotieliikenteen aiheuttama melupäästö on lähtökohtaisesti tieliikenteen melua alhaisempi. Suoralla osuudella ajettaessa merkittävin melun aiheuttaja on pyörän ja kiskon kontaktista aiheutuva vierintämelu, joka on tyypiltään tasaista. Ristikoiden ja vaihteiden kohdalla melu voi olla kolinatyyppistä ja kaarteissa pyörien osuessa kiskoon sivuttaisesti melu voi olla kirskuvaa. Raitiotieliikenteen meluhaittaa voidaan vähentää muun muassa kalustovalinnoilla, kiskojen automaattisella voitelulla ja rata-alueen säännöllisellä huollolla. Kiskojen kaarresäteet suunnitellaan mahdollisimman suurina kirskuntamelun esiintymisen vähentämiseksi. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvityksen (*Sweco, 17.2.2023*) mukaan kaava-alueelle sijoittuvat rakennukset jäävät runkomelun riskialueen (45 dB) ulkopuolelle.

Kaavassa on annettu suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Raitiotien suunnitelmaratkaisut tehdään niin, että tärinä pysäytetään ratarakenteisiin. Käytettäviä teknisiä menetelmiä on erilaisia ja niiden tarkempi suunnittelu tehdään katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa.

Kuva 30. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet. (Sweco, 17.2.2023) Kaava-alueen rajaus on osoitettu oranssilla viivalla.

VTT:n suositukset värähtelyluokista ja runkomelun ohjearvoista on esitetty alla (*Sweco, 17.2.2023*).

Värähtely-luokka	Kuvaus olosuhteista	$v_{w,95}$ (mm/s)
A	Hyvät asuinolosuhteet *Ihmiset eivät yleensä havaitse tärinää*	≤ 0,10
B	Suhteellisen hyvät olosuhteet *Ihmiset voivat havaita tärinän, mutta se ei ole yleensä häiritsevää*	≤ 0,15
C	Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa *Keskimäärin 15 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä*	≤ 0,30
D	Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla *Keskimäärin 25 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä*	≤ 0,60

Rakennustyyppi	Runkomelutaso L_{prm} (dB)
Radio-, tv- ja äänitysstudiot, konserttisalit	25-30
Asuinhuoneistot	30/35*
Hoito- ja sosiaalihuollon laitokset, majoitustilat	30/35*
Kokoontumis- ja opetustilat	35
Toimistot, kaupat, näyttelytilat, museot	40/45*

*Kuva 31. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 17.2.2023.*

Ilmanlaatu

Kaava-alueen liikerakennusten korttelialueilla (KL) sekä toimitilarakennusten korttelialueilla (KTY) määrätään, että rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Itse raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla linja-autokaluston käytön vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan ajoneuvokannan muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelta laaditun PIMA-riskien selvityksen *(Golder Associates Oy 2020)* mukaisille kohteille on kaavassa annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katuympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös asumiseen ja muihin toimintoihin. Rakentamisen aikaisten häiriöiden rajoittamiseen tulee kiinnittää huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Kirkonkylänojaan tai Pyhtäänkorvenojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön ovat vähäiset. Kaavassa osoitetaan uusi suojaviheralue hulevesialtaineen Aerolankaarteen ja Tikkurilantien kulmaukseen.

Ratikka kulkee pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, jossa se sovitetaan joko olemassa olevaan tai levennettävään katualueeseen. Näin ollen raitiotiellä ei ole laajoja vaikutuksia luonnon arvokohteisiin. Raitiotien luontovaikutukset kohdistuvat pääosin lähiympäristöön, kun katutila laajenee tai sen poikkileikkaus muuttuu. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Luontoselvityksen *(Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Kooste-raportti. – Faunatican raportteja 38/2021)* perusteella suunnittelualueen kiinteistöltä 92-52-305-2 tunnistettiin metsittynyt entinen pihapiiri. Tämä on kaavassa osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeänä alueena (luo). Luo-alueen yhteydessä on kolme suojeltavaa puuta. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.

Raitiotien toteuttamisen tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen ja sen mahdollisimman runsas lisääminen. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Katualueen leventämisen myötä ei kaava-alueella ole tarpeen tehdä merkittäviä täyttöjä tai leikkauksia maa- tai kallioperään. Kaavalla arvioidaan olevan kohtalaisia vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

Ratikka sijoittuu pääasiassa jo rakennettuun katuverkkoon, joten sen myötä hulevesien muodostuminen ei tule merkittävästi lisääntymään alueella. Ratikan suunnittelun yhteydessä on lisätty katualueelle mahdollisuuksien mukaan hulevesien hallintarakenteita ottaen huomioon käytettävissä olevan tilan ja muut reunaehdot. Leinonlammikon suojaviheralueelle on osoitettu hulevesialtaan aluevaraus.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Asemakaavamuutoksella osoitetaan uusi suojaviheralue Aerolankaarteen ja Tikkurilantien kulmaukseen. Asemakaavamuutos mahdollistaa kuitenkin ratikan rakentamisen, jolla on ilmastovaikutuksia.

Vantaan ratikan resurssiviisauden suuntaviivojen mukaan *(Sitowise Oy, 13.5.2020)* resurssiviisaus ohjaa Vantaan ratikan suunnittelun valintoja. Vantaan ratikan katu- ja rakentamissuunnitelmista tehdään päästölaskentaa suunnittelun edetessä. Ratikan rakentamisen jokainen vaihe, myös kaavan osoittamalla alueella, toteutetaan mahdollisimman resurssiviisaasti. Parhaillaan laaditaan ratikan resurssiviisauden toteutukseen tarkempaa suunnitelmaa.

Yleisesti infrahankkeiden päästöjä muodostuu maa- ja kalliomassojen käytöstä, niiden kuljetuksista, taitorakenteiden rakentamisesta (mm. sillat, tukimuurit), pohjarakenteista (mm. syvästabilointi, paaluperustukset, kevennykset) sekä asfalttipäällysteistä.

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

Infran rakentamisen lisäksi aiheutuu materiaalien ilmastovaikutuksia raitiotiekaluston hankinnasta ja ylläpidosta ja energian kulutuksen ilmastovaikutuksia raitiotien käyttöenergiasta. Kaavoitus mahdollistaa välillisesti näiden vaikutusten toteutumisen, mutta nämä asiat eivät silti ole kaavoituksella ohjattavissa.

Koneiden päästöjen vähentämiseksi Vantaan kaupunki on sitoutunut green deal -sopimukseen, jonka mukaisesti kaikki työmaat ovat työkoneiden ja energiankäytön osalla fossiilivapaita vuoteen 2025 mennessä. Hengitysilman osalla päästöttömyyteen pyritään vuoteen 2030 mennessä. Vantaalla on jo kiristetty näitä päästöjä hillitseviä Stage- ja Euro -luokkia.

Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti raitiotien liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Henkilöautojen matkamäärät, suoritteet ja siten tieliikenteen päästöt vähenevät, kun joukkoliikenteen palvelutaso paranee.

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1,*

WSP Finland Oy 2020). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltyjä pinta- aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiilineutraali Vantaa 2030” tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja raitioliikenteen melu ja tärinä sekä pilaantuneet maa-alueet on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Kaava-alueella ehdotetaan siirretylle Rälssitien pohjoiselle haaralle nimeksi Aerolankaari. Lisäksi kaavassa osoitetaan uusi suojaviheralue, joka nimetään Leinonlammikoksi.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2023, jonka jälkeen koko ratikkahankkeesta voidaan tehdä investointipäätös noin vuonna 2023. Ratikan mahdollinen rakentaminen tapahtuisi v. 2024–2028.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Johanna Rajala	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Justiina Nieminen	projektipäällikkö
Kadut ja puistot:	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
Yleiskaavoitus:	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Kaavakonsultti:

Ramboll Finland Oy:	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö
	Helena Muukkonen	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 9. päivänä toukokuuta 2023, tarkastettu 22.5.2023

Anna Sarikaya	Johanna Rajala
asemakaava-arkkitehti	aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	25.04.2023
Kaavan nimi	002465 Vantaan ratikka:Veromies itä 52 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002465
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	27,0853	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	27,0853

Ranta-asemakaava	**Rantaviivan pituus [km]**		
Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**	
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**	

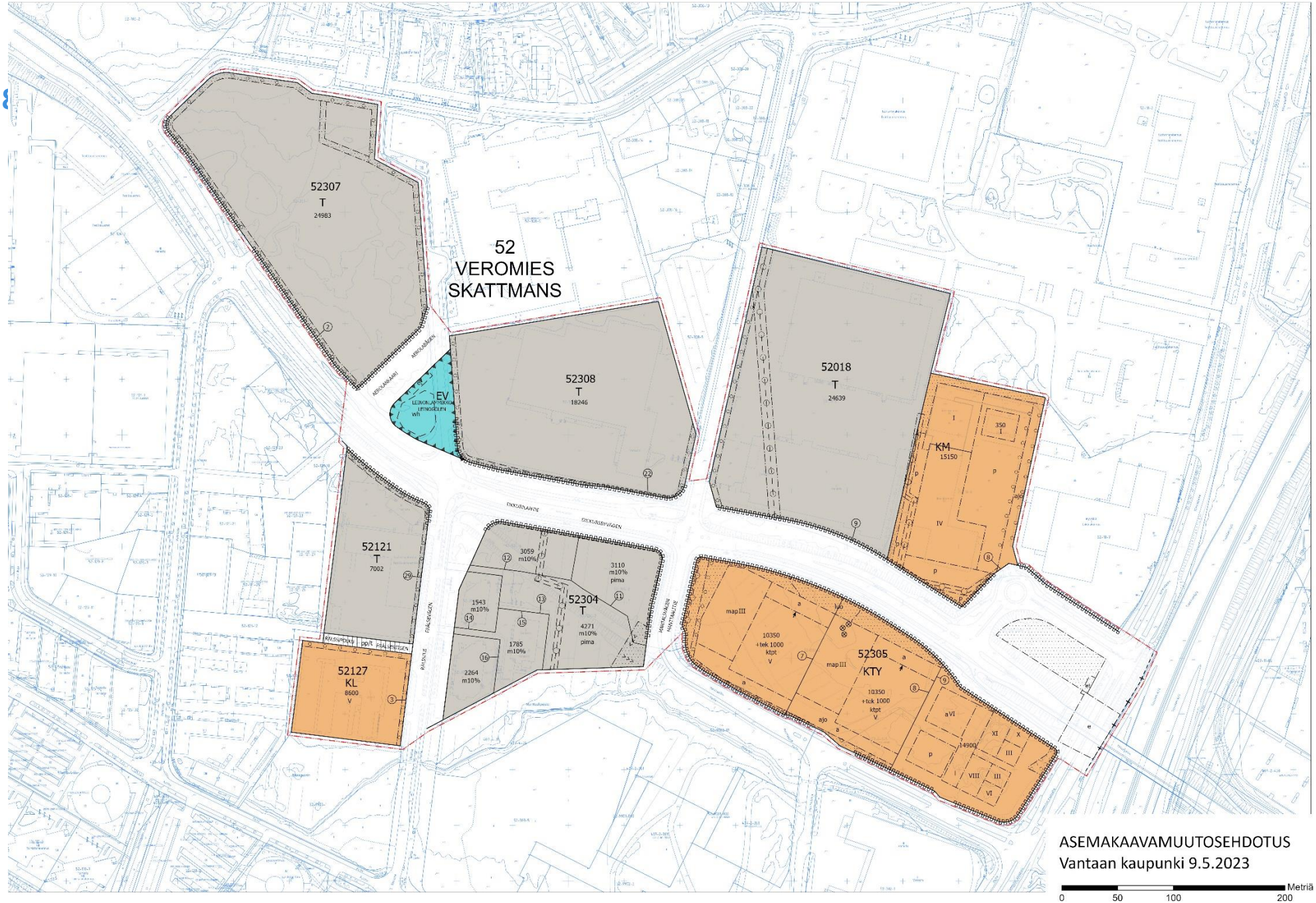
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**27,0853**	**100,0**	**152602**	**0,56**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	6,3879	23,6	61700	0,97	-0,2727	0
T yhteensä	14,1586	52,3	90902	0,64	-0,9907	0
V yhteensä	0,0000		0		-0,0107	0
R yhteensä						
L yhteensä	6,2063	22,9	0		0,9416	0
E yhteensä	0,3325	1,2			0,3325	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

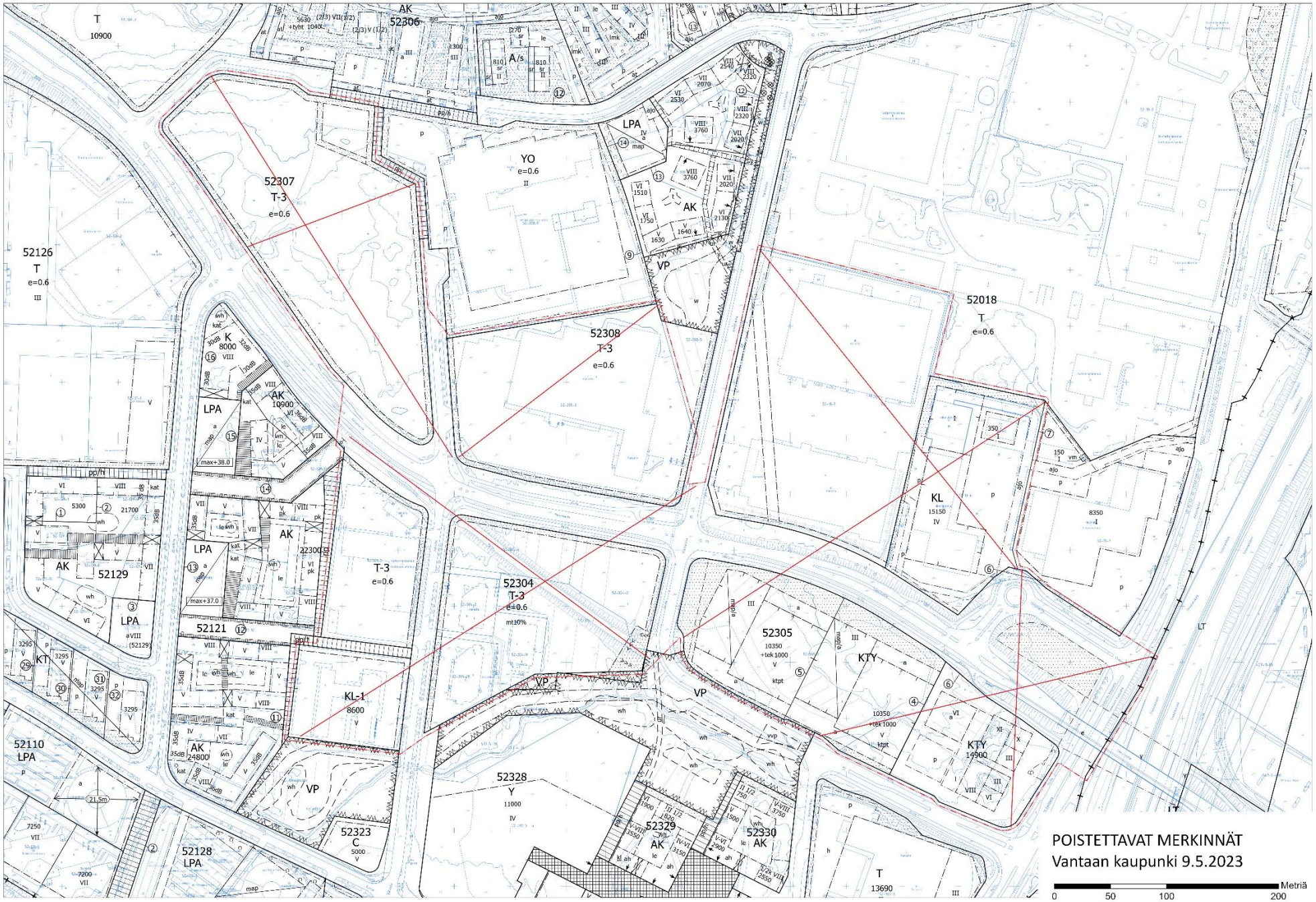
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**27,0853**	**100,0**	**152602**	**0,56**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	6,3879	23,6	61700	0,97	-0,2727	0
KL-1	0,0000		0		-0,8295	-8600
KL	0,8169	12,8	8600	1,05	-1,1597	-6900
KM	1,9410	30,4	15500	0,80	1,9410	15500
KTY	3,6300	56,8	37600	1,04	-0,2245	0
T yhteensä	14,1586	52,3	90902	0,64	-0,9907	0
T-3	0,0000		0		-11,0451	-66270
T	14,1586	100,0	90902	0,64	10,0544	66270
V yhteensä	0,0000		0		-0,0107	0
VP	0,0000		0		-0,0107	0
R yhteensä						
L yhteensä	6,2063	22,9	0		0,9416	0
Kadut	6,1339	98,8	0		0,9430	0
Kev.liik.kadut	0,0724	1,2	0		-0,0014	0
E yhteensä	0,3325	1,2			0,3325	
EV	0,3325	100,0			0,3325	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						


52
VEROMIES
SKATTMANS
52307
T
24983
52308
T
18246
52018
T
24639
52121
T
7002
52127
KL
8600
52304
T
52305
KTY
EV
KM
15150
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
Vantaan kaupunki 9.5.2023
Metriä
0
50
100
200


POISTETTAVAT MERKINNÄT
Vantaan kaupunki 9.5.2023
Metriä
0
50
100
200

002465 1/6

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002465	9.5.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Veromies, itä

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos
Korttelit 52304, 52305, 52307, 52127 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308 sekä katualueita.

Tonttijaon muutos
Korttelit 52127, 52304, 52305, 52307 ja osat kortteleista 52018, 52121 ja 52308.

1:2000

Vanda stad

Vandaspåran: Skattmans, öster

Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 52304, 52305, 52307 och 52127 och delar av kvarteren 52018, 52121 och 52308 samt gatuområden.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 52127, 52304, 52305, 52307 och delar av kvarteren 52018, 52121 och 52308.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

KL

Liikerakennusten korttelialue.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

RAKENTAMINEN JA KAUPUNKIKUVA

Tontille saa rakentaa hotellirakennuksen.

Rakennusten julkisivuissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja.

Tontille saa rakentaa huolto- ja hälytyshenkilökuntaa varten enintään kaksi asuntoa. Asuntoa kohden on rakennettava vähintään 30 neliömetriä ulko-, oleskelu- ja leikkitilaa.

Tontille saa rakentaa näyttelytiloja ja niihin liittyviä toimintoja enintään 16% tontille sallitusta rakennusoikeudesta.

Tontin rakennusoikeudesta saa sisustaa liiketilaksi korkeintaan 200 k-m².

Tonttien väliselle rajalle on istutettava puurivi, ellei tonttien yhteinen ajotie ole esteenä.

YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

Asuinhuoneiden ja majoitustilojen ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 32 dB ja työhuoneiden sekä koulutustilojen vastaavan arvon on oltava vähintään 28 dB.

PYSÄKÖINTI

Autopaikat saa sijoittaa tonttijaon estämättä.

Maanpinnan tasoon rakennetuilla pysäköintialueilla joka toinen autojen pysäköintirivi on erotettava seuraavasta vähintään 2 metriä leveällä istutusvyöhykkeellä. Istutusvyöhykkeelle on istutettava pensaita ja puurivi.

Pysäköintialueet on istutettava

Näyttelytilojen ja niihin liittyvien toimintojen osalta autopaikkojen vähimmäismäärä määritellään hakijan antaman selvityksen perusteella.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för affärsbyggnader.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

BYGGANDE OCH STADSBILD

På tomten får byggas en hotellbyggnad.

I kvarteren ska högklassigt material användas I byggnadernas fasader.

På tomten får byggas högst två bostäder för service- och alarmpersonal. För varje bostad ska byggas en utevistelse- och lekplats på minst 30 kvadratmeter.

På tomten får byggas utställningslokaler och till dem anslutande verksamheter högst 16% av den på tomten tillåtna byggnadsrätten.

Får högst 200 m²-vy av tomtens byggnadsrätt inredas till affärslokal.

På gränsen mellan tomterna ska en trädrad planteras, ifall inte tomternas gemensamma infartsväg hindrar detta.

MILJÖSTÖRNINGAR

Ljudisoleringen i bostadsrummens och inkvarteringslokalernas yttre skal mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska vara minst 32 dB och motsvarande värde i arbets- och utbildningsrum ska vara minst 28 dB.

PARKERING

Bilplatserna får placeras utan hinder av tomtindelningen.

På de parkeringsområden som byggts i marknivå ska varannan bilparkeringsrad avskiljas från den följande med en minst 2 meter bred planteringszon. I planteringszonen ska buskar och en trädrad planteras.

Parkeringsområdena ska förses med planteringar.

Minimiantalet bilplatser för utställningslokaliteterna och funktioner i anslutning till dem, fastställs på basis av sökandens utredning.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:	**Minimiantalet bilplatser:**
Asunnot 1 ap/asunto	Bostäder 1 bp/bostad
Liiketilat 1 ap/35 k-m²	Affärslokaler 1 bp/35 m²-vy
Toimistot, hotellit 1 ap/50 k-m²	Kontor, hotell 1 bp/50 m²-vy
Varastot 1 ap/150 k-m²	Lager 1 bp/150 m²-vy

KM

Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.	**Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.**
Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.	Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.
RAKENTAMINEN JA KAUPUNKIKUVA	**BYGGANDE OCH STADSBILD**
Alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia. Alueelle saa rakentaa näyttelytiloja.	På området får byggas kontorsbyggnader. På området får byggas utställningsutrymmen.
Alueelle sijoitettavat liiketilat saavat olla paljon tilaa vaativan erikoiskaupan tiloja.	De affärsutrymmen som placeras på området får utgöras av utrymmen för specialaffär som kräver mycket utrymme.
Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja.	På området får inte placeras några utrymmen för dagligvaruhandel.
Alueelle sijoittuvaan rakennukseen saa sijoittaa ajoneuvojen varusteluun ja huoltoon liittyvää työtilaa.	I den byggnad som placeras på området får placeras ett arbetsutrymme i anslutning till utrustning och service av fordon.
Rakennusten tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoisia ja rakennusten julkisivut sekä suojarakenteet tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.	Byggnaderna ska vara arkitektoniskt högklassiga och byggnadernas fasader och skyddskonstruktioner ska byggas av högklassiga material så att man följer ett enhetligt byggnadssätt.
Julkisivujen sommittelussa ja materiaalivalinnoissa on otettava huomioon, että ne tulee voida valaista kaupunkikuvallisesti sopivalla tavalla.	Vid fasadernas utformning och materialvalet måste man beakta att fasaderna ska kunna belysas på ett sätt som är lämpligt för stadsbilden.
Julkisivu- ja pihavalaistuksesta tulee esittää erillinen suunnitelma rakennusluvan yhteydessä.	För fasad- och gårdsbelysningen ska i anslutning till bygglovet presenteras en separat plan.
Pääsisäänkäynniltä tulee olla suora ja turvallinen yhteys kevyenliikenteen raiteille ja bussipysäkeille.	Från huvudingången ska det finnas en direkt och trygg förbindelse till gång- och cykelvägar samt busshållplatser.
Pysäköintitasojen luiskayhteydet saa rakentaa rakennusoikeuden estämättä.	Förbindelseramper mellan parkeringsnivåerna får byggas utan att byggrätten utgör ett hinder.
Tontteja ei saa käyttää ulkovarastointiin. Kielto ei koske autojen ulkovarastointia.	Tomter får inte användas för utomhuslagring. Förbudet gäller inte utomhuslagring av bilar.
Jätelavat ja -säiliöt on sijoitettava rakennuksissa oleviin jätehuoneisiin tai aidattuihin jätekatoksiin.	Avfallsflak och avfallsbehållare ska placeras i de avfallsrum som finns i byggnaderna eller i inhägnade avfallsskjul.
YMPÄRISTÖHÄIRIÖT	**MILJÖSTÖRNINGAR**
Toimistotiloissa, jotka sijaitsevat alle 50 m etäisyydellä Tikkurilantien katualueen reunasta, tulee rakennuksen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan olla 30 dB, muualla 25 dB.	I de kontorslokaler som är belägna på mindre än 50 m:s avstånd från kanten av Dickursbyvägens gatuområde, ska ljudisoleringen i byggnadens ytterhölje ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller vara 30 dB, på andra ställen 25 dB.
Rakennuksen raittiin ilman otto tulee suunnata siten, ettei sisäilman pienhiukkasten raja-arvo ylity.	Friskluftsintaget i byggnaden ska riktas, så att gränsvärdet för småpartiklar i inomhusluften inte överskrids.
Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.	Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.
PYSÄKÖINTI	**PARKERING**
Tontilla 8 saa yksikerroksisen rakennusalan katolle sijoittaa autopaikkoja.	På tomt 8 får placeras bilplatser på taket till den byggnadsyta som utgörs av en våning.
Pysäköintipaikkoja voi sijoittaa tonttijaosta riippumatta.	Parkeringsplatser kan placeras oberoende av tomtindelningen.
Autopaikkojen vähimmäismäärät:	**Minimiantalet bilplatser:**
Toimistot 1 ap/70 k-m²	Kontor 1 bp/70 m²-vy
Liiketilat 1 ap/30 k-m²	Affärslokaler 1 bp/30 m²-vy
Näyttelytilat 1 ap/30 k-m²	Utställningslokaler 1 bp/30 m²-vy
Huolto-, korjaamo- ja tuotantotilat 1 ap/120 k-m²	Underhåll-, verkstad- och produktionslokaler 1 bp/120 m²-vy
Varastot 1 ap/150 k-m²	Lager 1 bp/150 m²-vy

KTY

Toimitilarakennusten korttelialue.	**Kvartersområde för verksamhetsbyggnader.**
Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.	Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.

RAKENTAMINEN JA KAUPUNKIKUVA

Korttelin 52305 tontteja 7 ja 8 koskevat määräykset:

BYGGANDE OCH STADSBILD

Bestämmelser som gäller tomterna 7 och 8 i kvarter 52305:

Rakennusten julkisivuissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja.

Högklassiga material ska användas för byggnadernas fasader.

Tonttien rajalle rakennusten ja pysäköintilaitosten väliseen yhdyssiltaan ei tarvitse rakentaa palomuuria.

På gränsen mellan tomterna, på bron som förenar byggnaderna och perkeringsanläggningarna, behöver brandmur inte byggas.

Rakennusten kellariin saa sijoittaa rakennusoikeuden lisäksi pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja enintään 10 prosenttia rakennusoikeudesta.

I byggnadernas källare får utöver byggrätten placeras utrymmen enligt huvudändamålet till högst 10 procent av byggrätten.

Pysäköintilaitoksen pohjakerrokseen saa sijoittaa auton pesuun ja vastaavaan hoitoon tarkoitettuja tiloja.

I parkeringsanläggningens bottenvåning får placeras utrymmen för biltvätt och motsvarande.

Korttelin 52305 tonttia 9 koskevat määräykset:

Bestämmelser som gäller på tomt 9 i kvarter 52305:

Katolle saa rakentaa kerrosluvun ja rakennusoikeuden lisäksi teknisiä tiloja, jotka tulee niihin liittyvine laitteineen huolitella rakennuksen arkkitehtuuriin soveltuviksi.

På taket får utöver våningstalet och byggrätten byggas tekniska utrymmen, vilka inklusive anslutande anläggningar ska utformas så att de passar ihop med byggnadens arkitektur.

Tekniset tilat saa sijoittaa kerroksiin rakennusoikeuden lisäksi.

Tekniska utrymmen får placeras i våningarna utöver byggrätten.

Rakennukseen saa sijoittaa näyttelytiloja.

Utställningsutrymmen kan placeras i byggnaden.

Yritysten toimintaan liittyvää liike- ja myymälätilaa oheistiloineen saa rakentaa enintään 10 % käytetystä kerrosalasta.

Sådana affärs- och butiksutrymmen, inklusive biutrymmen, vilka anknyter till företagens verksamhet får byggas uppgående till maximalt 10 % av den använda våningsytan.

Rakennusten ja niihin liittyvien rakenteiden, aitojen ja muurien tulee olla kaupunkikuvaltaan ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia.

Byggnaderna och konstruktioner, staket och murar i anslutning till dessa ska vara av hög klass både arkitektoniskt och med tanke på stadsbilden.

Rakennusalan yli saa rakentaa ulokkeita, joiden syvyys on enintään 4 metriä. Niiden alle jäävän vapaan korkeuden tulee olla vähintään 4 metriä.

Utanför byggnadsytan får byggas utskjutande partier, vars djup är högst 4 meter. Den fria höjden under partierna ska vara högst 4 meter.

Rakennusten välille saa rakentaa yhdyssiltoja rakennusoikeuden ja rakennusalan rajan estämättä.

Mellan byggnaderna får förbindelsebroar byggas utan hinder av byggrätten och byggnadsytans gräns.

Kullekin rakennusalalle tulee tehdä vähintään kolmesta erikorkuisesta osasta koostuva rakennus. Rakennusten moniosaisuutta tulee korostaa väreillä.

På respektive byggnadsyta måste den byggnad som uppförs bestå av minst tre delar av varierande höjd. Byggnadernas många olika delar ska framhävas med färger.

Mikäli rakennuksissa käytetään julkisivuelementtejä, tulee elementtien saumat häivyttää sauman sijoituksen tai julkisivun pintarakenteen avulla tai hyödyntää rakennustaiteellisena keinona.

Vid användning av fasadelement i byggnaderna ska elementfogarna döljas med hjälp av fogens placering eller fasadens ytstruktur eller genom att utnyttja dem som arkitektoniskt uttrycksmedel.

Julkisivujen sommittelussa ja materiaalivalinnoissa on otettava huomioon, että rakennukset tulee voida valaista kaupunkikuvallisesti sopivalla tavalla.

Vid kompositionen av fasaderna och materialvalen ska man beakta att byggnaderna ska kunna belysas på ett med den övriga stadsbilden överensstämmande sätt.

Mainoslaitteiden sijoittelussa ja rakenteissa tulee erityisesti ottaa huomioon kaupunkikuvalliset näkökohdat.

Vid placeringen och konstruerandet av reklamanläggningar ska särskild hänsyn tas till stadsbildmässiga aspekter.

PIHAT

Alueelle tulee laatia hulevesien hallintasuunnitelma.

GÅRDSPLANER

För området ska utarbetas en plan för dagvattenhanteringen.

Korttelin 52305 tonttia 9 koskevat määräykset:

Bestämmelser som gäller på tomt 9 i kvarter 52305:

Aluetta ei saa käyttää ulkovarastointiin.

Området får inte användas för upplagring utomhus.

Kortteliin tulee laatia yhtenäinen piha-, istutus- ja valaistussuunnitelma.

För kvarteret ska en övergripande plan för gårdsplanerna, planteringarna och belysningen utarbetas.

Tontti tulee rajata viheraidalla, jonka runko verhotaan kasvillisuudella.

Tomten ska avgränsas med ett växtstaket, vars stomme täcks med växtlighet.

Pääsisäänkäynneiltä tulee olla sujuva esteetön yhteys kevyen liikenteen raiteille ja bussipysäkeille.

Huvudentréerna ska ha smidiga hinderfria förbindelser till gång- och cykeltrafikflederna och busshållplatserna.

Jalankulkualueet tulee selvästi erottaa ajoreiteistä värein ja materiaalein.

Fotgängarområdena ska genom färger och material tydligt skilja sig från körvägarna.

Maantasoon rakennettavat autopaikat on jaettava puu- ja pensasistutuksin enintään 20 paikan suuruisiin osiin. Pysäköintiruudut tulee päällystää betonikiveyksin.

De bilplatser som byggs i markplanet ska delas in med träd- och buskplanteringar i delar som omfattar högst 20 platser. Parkeringsrutorna ska beläggas med betongsten.

YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

Korttelin 52305 tontteja 7 ja 8 koskevat määräykset:

MILJÖSTÖRNINGAR

Bestämmelser som gäller tomterna 7 och 8 i kvarter 52305:

- majoitus- ja kokoustiloissa 35 dB

- toimisto- ja vastaavissa tiloissa 30 dB

Korttelin 52305 tonttia 9 koskevat määräykset:

Toimistotilojen ulkokuoren ääneneristävyyden liikennemelua vastaan on idän ja pohjoisen puoleisilla julkisivuilla oltava vähintään 35 dB, etelän puoleisilla sekä rakennusten välisillä julkisivuilla vähintään 30 dB ja muilla julkisivuilla vähintään 25 dB. Auditoriotiloissa sovelletaan 5 dB tiukempaa mitoitusta.

PYSÄKÖINTI

Korttelin 52305 tontteja 7 ja 8 koskevat määräykset:

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Toimitilat ja hotelli 1 ap/50 k-m²

Korttelin 52305 tonttia 9 koskevat määräykset:

Helposti käytettäviä polkupyöräpaikkoja on varattava vähintään 1/200 k-m²

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Toimistotilat 1 ap/50 k-m²

Tuotanto- ja varastotilat 1 ap/100 k-m²

T

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.

Rakennusten korkeus saa olla enintään 12 m, ellei erilaisin kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.

Kortteleita 52121, 52304, 52307 ja 52308 koskevat määräykset:

Ulkovarastojen näkösuojaksi on rakennettava riittävän korkea aita.

Työhuoneiden ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 28 dB.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot 1 ap/85 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/asunto

Liikerakennukset 1 ap/50 k-m²

Teollisuus 1 ap/150 k-m²

Kortteleissa 52018, 52307 ja 52308 pilaantunut maaperä on tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamis-toimenpiteisiin ryhtymistä.

Kortteleissa 52121, 52307 ja 52308 rakennuslupajaosto voi myöntää poikkeuksen autopaikkojen määrästä, mikäli niiden tarve osoitetaan pienemmäksi.

Korttelissa 52304 myymälän huoneistoala saa olla enintään 200 m².

Kortteleita 52304 ja 52307 koskevat määräykset:

Alueelle tulee laatia hulevesien hallintasuunnitelma.

Korttelia 52018 koskevat määräykset:

Alueelle saa rakentaa kiinteistön hoidon kannalta välttämättömän asunnon.

Jokaisella asunnolla tulee olla välittömässä yhteydessä vähintään 30 m² suuruinen, suojattu, istutuksin ja kalustein varustettu ulko-oleskelutila.

Lastaukseen ja avovarastointiin käytettävä tontin osa on rajattava vähintään kaksi metriä korkealla näkyvyyden estävällä aidalla tai puista ja pensaista muodostuvalla istutusvyöhykkeellä liikenne-, katu-, puisto- tai muuhun yleiseen tilaan rajoittuvalta osaltaan.

Autopaikat on erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun kahta useammalle autolle tarkoitettu pysäköintialue on 15 metriä lähempänä asunnon ikkunasivua, on alueen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään yhtä metriä asunnon pysäköintialueen puoleisten huoneiden alinta lattiatasoa alempana.

Asuinhuoneiden ulkokuoren äänitasoero lento-, tie- ja raideliikenteen melua vastaan on oltava vähintään 35 dB ja työhuoneiden vastaavan arvon on oltava vähintään 28 dB.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot 1 ap/85 k-m²

Teollisuus 1 ap/150 k-m²

- 35 dB i inkvarteringsutrymmen och samlingslokaler

- i kontor och motsvarande 30 dB

Bestämmelser som gäller på tomt 9 i kvarter 52305:

Ljudisoleringen i kontorslokalernas ytterskikt mot trafikbuller ska i fasaderna mot öster och norr uppgå till 35 dB, medan motsvarande för sydfasaderna och fasaderna mellan husen ska uppgå till minst 30 dB och för de övriga fasadernas del till minst 25 dB. I auditorieutrymmena tillämpas en dimensionering som är 5 dB snävare.

PARKERING

Bestämmelser som gäller tomterna 7 och 8 i kvarter 52305:

Minimiantalet bilplatser:

Arbetsutrymmen och hotell 1 bp/50 m²-vy

Bestämmelser som gäller på tomt 9 i kvarter 52305:

Det ska reserveras minst 1/200 m²-vy lättillgängliga parkeringsplatser för cyklar.

Minimiantalet bilplatser:

Kontorslokaler 1 bp/50 m²-vy

Produktions- och lagerlokaler 1 bp/100 m²-vy

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.

Byggnadernas höjd får vara högst 12 meter om ej med särskilda planebeteckningar annat anvisat.

Bestämmelser som gäller i kvarteren 52121, 52304, 52307 och 52308:

Mot utomhuslagren bör byggas tillräckligt högt staket som skydd mot insyn.

Ljudisoleringen i arbetsrummens yttre skal mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska vara minst 28 dB.

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder 1 bp/85 m²-vy, minst 1 bp/bostad

Affärsbyggnader 1 bp/50 m²-vy

Industri 1 bp/150 m²-vy

I kvarteren 52018, 52307 och 52308 ska förorenad jord vid behov iståndsättas innan byggnadsåtgärderna inleds.

I kvarteren 52121, 52307 och 52308 kan bygglovssektionen medgiva undantag angående antalet bilplatser, om behovet bevisas mindre.

I kvarteret 52304 får butiklokalens lägenhetsyta vara högst 200 m².

Bestämmelser som gäller i kvarteren 52304 och 52307:

För området ska utarbetas en plan för dagvattenhanteringen.

Bestämmelser som gäller i kvarter 52018:

På kvartersområdena får på tomten byggas för fastighetens skötsel nödvändig bostad.

Varje bostad bör i direkt förbindelse ha en minst 30 m² stor skyddad med planteringar och möbler försedd utevistelseplats.

Del av tomtområde för lastning och öppen lagring, som ska avgränsas med ett minst två meter högt avskärmande staket eller med en av träd och buskar bestående planteringszon utmed det tomtavsnitt, som gränsar mot trafik-, gatu- , park- eller annat allmänt område.

Bil platserna bör åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då bilplatserna för flera än två bilar ligger närmare än 15 meter från bostads fönsterfasad, bör områdets högsta nivå ligga minst en meter lägre än lägsta golvnivå i bostad mot parkeringsområdet.

Ljudisoleringen i bostadsrummens yttre skal mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska vara minst 35 dB och motsvarande värde i arbetsrum ska vara minst 28 dB.

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder 1 bp/85 m²-vy

Industri 1 bp/150 m²-vy

002465

5/6

EV	Suojaviheralue.	Skyddsgrönområde.
	Kaupunginosan raja.	Stadsdelsgräns.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	Riktgivande gräns för område eller del av område.
	Osa-alueen raja.	Gräns för delområde.
3	Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.	Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
52	Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
VERO	Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
52305	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
RÄLSSIKUJA	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
10350	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
m 10 %	Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia rakennusalalle sallitusta kerrosalasta saadaan käyttää myymälätiloja varten.	Beteckningen anger hur många procent av den på byggnadsytan tillåtna våningsytan som får användas för butikslokaler.
V	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.
+tek1000V	Luku osoittaa neliömetreinä, kuinka suuren osan rakennuksen ylimmästä kerroksesta (V) saadaan kerrosalaneliömetreinä ilmoitetun kerrosalan lisäksi käyttää teknisiin tiloihin.	Siffran visar i kvadrameter en hur stor del av byggnadens översta våning (V) som utöver den i kvadratmeter våningsyta angivna våningsytan får användas för tekniska utrymmen.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
ktpt	Rakennusala, jolle saa sijoittaa toimisto- ja pienteollisuusrakennuksen.	Byggnadsyta på vilken en kontors- och småindustribyggnad får placeras.
a	Auton säilytyspaikan rakennusala	Byggnadsyta för förvaringsplats för bil
a^{IV}	Auton säilytyspaikan rakennusala, jossa roomalainen numero osoittaa autotasojen suurimman sallitun määrän.	Byggnadsyta för förvaringsplats för bil där den romerska siffran anger största tillåtna antal bitplan.
ma	Maanalainen pysäköintitila. Roomalainen numero osoittaa pysäköintitasojen suurimman sallitun lukumäärän.	Underjordiskt parkeringsutrymme. Den romerska siffran anger största tillåtna antal bilplan.
et	Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.	Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.
	Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.	Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.	Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden ska tangera.
l	Laatoitettava tai kivettävä alueen osa.	Områdesdel som ska beläggas med plattor eller sten.
	Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.	Del av område där träd och buskar ska planteras.
	Istutettava alueen osa.	Del av område som ska planteras.
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	Trädrad som ska bevaras/planteras.
	Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.	Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.
luo	Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.	Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.
wh	Ohjeellinen hulevesialue.	Riktgivande dagvattenområde.

002465

6/6

	Katu.	**Gata.**
	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.
	Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
pp/t	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där infart till tomt/byggnadsplats är tillåten.**
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
p	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
>>>	**Avo-oja.**	**Öppet dike.**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**
	Ohjeellinen maanalaista johtoa varten varattu alueen	**Riktgivande del av område reserverad för underjordisk ledning.**
e	**Eritasoristeys.**	**Planskild korsning.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
pima	**Alueen osa, jonka maaperä on saastunut.**	**Del av område vars mark är förorenad.**
	Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.	Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
	KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET	BESTÄMMELSER SOM GÄLLER FÖR HELA OMRÅDET
	Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit.	Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet.
	Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Kirkonkylänojaan tai Pyhtäänkorvenojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.	Byggarbetsplatsvatten vid byggandet av spårvägen ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Pyttisån eller Kyrkbybäcken, som tar emot dagvatten, inte belastas av sediment.
	TONTTIJAKO	TOMTINDELNING
	Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002465
Vantaan ratikka: Veromies, itä
LAUSUNNOT JA VASTINEET
kala 9.5.2023

Asemakaavoitus JOR, ASA

Kaupunkiympäristölautakunta 14.2.2023 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosehdotuksesta **nro 002465** / **Veromies, itä**. Lausuntoja pyydettiin 13 kpl ja saatiin 9 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 22.2.2023 Elisa	Alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Näiden olemassaolo sekä toiminta tulee alueella toimijoiden tiedostaa ja turvata kaikissa oloissa.	Maanalaiset kaapelit on huomioitu kaavaratkaisussa. Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä.
NRO 2, 10.3.2023 Uudenmaan liitto	Uudemaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.	Ei toimenpiteitä.
NRO 3, 22.3.3023 Vantaan Energia	Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.	Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ei toimenpiteitä.
NRO 4, 27.3.2023 HSL	Ei ole lausuttavaa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 5, 27.3.2023, Fingrid	Fingrid ei tee lausuntoa asemakaavanmuutoksesta "Asemakaavan muutos 002465, Vantaan ratikka: Veromies, itä", sillä kyseisellä asemakaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.	Ei toimenpiteitä.
NRO 6, 29.3.2023 HSY	Korttelin 52304 lävitse on suunniteltu rakennettavaksi hulevesiviemäri, jota varten tulee merkitä asemakaavaan johtokuja. Asemakaavaan on merkitty tonteille 52305/5 ja 52018/9 johtokujat. Ko. johtokuja- alueilla sijaitsevat vesihuoltolinjat tullaan	Korttelin 52304 lävitse suunniteltu hulevesiviemäri on lisätty asemakaavakartalle. Korttelissa 52305 on käynnissä toinen asemakaavamuutos (Manttaalitie 1-3, nro 002522), jonka yhteydessä tarkastellaan tarkemmin korttelialueelle

	siirtämään katualueella ja kyseiset johtokujamerkinnät ovat jatkossa HSY:n kannalta tarpeettomia. Todettakoon lisäksi, että tontilla 52018/8 sijaitsee puolirumpu, joka ei ole HSY:n omaisuutta. Ko. puolirumpua varten ei ole asemakaavaan ole merkitty johtokujaa. Asemakaavan muutosalueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä. Lisäksi alueella on käynnissä ratikkahankkeen ulkopuolisia vesihuoltohankkeita.	tulevat maankäyttömuutokset. Kyseisen asemakaavamuutoksen yhteydessä poistetaan myös korttelin 52305 tontilla 5 sijaitseva maanalaisille johdoille varattu alueen osa. Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitseva puolirumpu on lisätty kaavaan.
NRO 7, 29.3.2023, ELY	Kaavamääräysten ajantasaisuus: Osa muutettavien pääkäyttötarkoitusten ja kaupan määräyksistä ei ole ajan tasalla. Ne on syytä päivittää vastaamaan nykylain vaatimuksia. Ilmastovaikutukset: Hiilineutraalisuuden tavoitteet vuodelle 2030 vaativat runsaita liikenteen päästöjen vähentämistä. Tämän takia myös rakentamisen päästöjä on vähennettävä. Katualueiden lisäksi myös usean hehtaarin kokoinen pääosin rakentamaton alue edelleen merkitty teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi. Ilmastotavoitteiden aikaskaala huomioiden myös muutaman hehtaarin metsäkato on kuitenkin huomionarvoinen. Meluntorjunta: Mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa	Kaavamääräysten ajantasaisuus: Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitsevan liikerakennusten korttelialueen merkintä on muutettu liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Ilmastovaikutukset: Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 40. Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katurakenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä

	huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee pyrkiä siihen, että melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena kaavan vaikutusalueella heikkene. Olemassa olevien asuinrakennusten, joiden kaavoissa ääneneristävyydestä ei ole määräyksiä, ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa. Vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu. Kaava-aineistossa tulisi esittää, millä perusteella tarvittavat ääneneristävyydet on määritelty sekä se, muuttuvatko ääneneristävyysvaatimukset kortteleissa kaavamuutoksen myötä. Tärinä ja runkomelu: Kaavaselostuksessa tulee täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille. Hulevesien hallinta: Hulevesien viivytys tulee järjestää Vantaan kaupungin ajantasaisen ohjeistuksen mukaisesti ja mitoitus tulee esittää vähintäänkin kaavaselostuksessa. Liikenne: Kaava tulee laatia ja rajata siten, että Tuusulanväylälle suunnitellut vaihtopysäkit on mahdollista toteuttaa.	tietynlaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat. Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin. Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisaus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Meluntorjunta: Meluntorjuntatarve on arvioitu kaavan valmistelussa. Korttelissa 52127 on tarkennettu melumääräystä. Voimassa olevassa asemakaavassa nro 001427 on korttelissa annettu rakennuksen äänitasoerovaatimukseksi

		vähintään 35 dB. Kortteli kuuluu lentomelualueeseen 3 (50-55 dB), jolla äänitasoerovaatimus lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB herkkien toimintojen alueella. Ratikan meluselvityksen mukaan hankkeen toteuttamisen korttelin rakennusten julkisivumelut olisivat 65 dB. Kaavamääräystä on siis tarkistettu korttelin kohdalla ja äänitasoerovaatimus on oltava vähintään 32 dB (lentomelusuojauksen vähimmäisvaatimus) ja työhuoneiden ja koulutustilojen kohdalla vähintään 28 dB. Kortteleissa 52018 ja 52305 voimassa olevissa kaavoissa olevaa melumääräystä on tarkasteltu verrattuna ratikan hankkeen meluselvityksen tuloksiin. Kortteleiden voimassa oleviin melumääräyksiin ei tarvittu tehdä muutoksia, voimassa olevat määräykset kattavat ratikan meluselvityksen mukaisen Tikkurilantien melutason ennustetilanteessa. Kaava-alueella ei sijaitse asuinrakennuksia. Raitiotiehankkeen meluvaikutukset eivät ulotu korttelin 52127 takana oleviin asuinrakennuksiin asti. Kyseiselle alueelle valuu melua Kehä III:lta. Tärinä ja runkomelu: Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 38. Selostukseen kohtaan 4.4.1. on lisätty suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista. Hulevesien hallinta: Kaavaan on lisätty työmaavesien

		käsittelyyn liittyvät yleiset määräykset. Kortteliin 52304 on lisätty HSY:n uutta hulevesiputkea varten maanalaisen putken aluevaraus. Kortteleissa 52305 ja 52307 on vireillä toiset asemakaavamuutokset, joiden yhteydessä ratkaistaan myös hulevesien hallinta. Määräys hulevesisuunnitelman laatimisesta korttelialueilla on lisätty kortteleihin 52304, 52305 ja 52307. Aerolankaaren varren suojaviheralueelle on osoitettu hulevesiallas. Liikenne: Tuusulanväylän vaihtopysäkki sijaitsee Valtion omistamalla liikennealueella. Pysäkki on jo olemassa. Pysäkin aluetta ei ole tarkoitus kaavoittaa kaduksi tai siirtää kaupungin omistukseen. Väylävirasto keskustelee Vantaan katusuunnittelun kanssa vaihtopysäkkien perusparannuksesta.
NRO 8, 30.3.2023, Kaupunginmuseo	Suunnittelualueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön merkittäviä kohteita, eikä alueelta ole tunnistettu erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotuksesta..	Ei toimenpiteitä.
NRO 9, 30.3.2023, Tukes	Ei ole lausuttavaa.	Ei toimenpiteitä.

NRO 1
Elisa, 22.2.2023

Lausunto:

Alueella on runsaasti Elisa Oyj:n yhteiskunnalle tärkeitä tietoliikennekaapeleita. Näiden olemassaolo sekä toiminta tulee alueella toimijoiden tiedostaa ja turvata kaikissa oloissa. Mikäli tietoliikennerakenteita kuitenkin joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Huomioitavaa on, että siirtotyöt ovat hitaita ja monesti hintavia.
Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§).

Vastine:
Maanalaiset kaapelit on huomioitu kaavaratkaisussa.
Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Uudenmaan liitto, 10.3.2023

Lausunto:

Uudemaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Vantaan Energia, 22.3.2023

Lausunto:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Vantaan Energia toteaa, että mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä.
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
HSL, 27.3.2023

Lausunto:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta 002465 Vantaan ratikka: Veromies, itä.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 5
Fingrid, 27.3.2023

Lausunto:

Tiedoksi: Fingrid ei tee lausuntoa asemakaavanmuutoksesta "Asemakaavan muutos 002465, Vantaan ratikka: Veromies, itä", sillä kyseisellä asemakaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja. Muutenkaan ei ilmennyt tarvetta lausua tämän asemakaavan sisällöstä, vaikka Fingrid lausuu mielellään myös jatkossa Vantaan Ratikkaan liittyvästä kaavoituksesta (tai vähintään tarkistaa lausuntotarpeen, kuten tässä).

Vastine:
Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 6
HSY, 29.3.2023

Lausunto:
Korttelin 52304 lävitse on suunniteltu rakennettavaksi hulevesiviemäri, jota varten tulee merkitä asemakaavaan johtokuja.
Asemakaavaan on merkitty tonteille 52305/5 ja 52018/9 johtokujat. Ko. johtokuja- alueilla sijaitsevat vesihuoltolinjat tullaan siirtämään katualueella ja kyseiset johtokujamerkinnät ovat jatkossa HSY:n kannalta tarpeettomia.
Todettakoon lisäksi, että tontilla 52018/8 sijaitsee puolirumpu, joka ei ole HSY:n omaisuutta. Ko. puolirumpua varten ei ole asemakaavaan ole merkitty johtokujaa.

Asemakaavan muutosalueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia laajalti siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä. Lisäksi alueella on käynnissä ratikkahankkeen ulkopuolisia vesihuoltohankkeita.

Vastine:
Korttelin 52304 lävitse suunniteltu hulevesiviemäri on lisätty asemakaavakartalle.
Korttelissa 52305 on käynnissä toinen asemakaavamuutos (Manttaalitie 1-3, nro 002522), jonka yhteydessä tarkastellaan tarkemmin korttelialueelle tulevat maankäyttömuutokset. Kyseisen asemakaavamuutoksen yhteydessä poistetaan myös korttelin 52305 tontilla 5 sijaitseva maanalaisille johdoille varattu alueen osa.
Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitseva puolirumpu on lisätty kaavaan.

Tarkistukset:
Korttelin 52304 lävitse suunniteltu hulevesiviemäri on lisätty asemakaavakartalle.
Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitseva puolirumpu on lisätty kaavaan.

NRO 7
ELY, 29.3.2023 ja lisäys 30.3.2023

Lausunto:

Yhdyskuntarakenne ja yleiskaava
Kaavaratkaisu toteuttaa Vantaan yleiskaavassa esitettyjä tavoitteita raitiotien osalta.

Kaavamääräysten ajantasaisuus
Asemakaavamuutoksen tarkoituksena on mahdollistaa raitiotien rakentaminen muutosalueelle. Vuonna 2017 yli 4000 k-m2:n paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppa (esim. autokauppa) tuli myös vähittäiskaupan erityisen sijainninohjauksen piiriin. Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että osa muutettavien asemakaavojen pääkäyttötarkoituksista ja kaupan määräyksistä ei ole enää ajan tasalla. Vähittäiskauppaa koskevat kaavamääräykset on syytä päivittää vastaamaan nykylainsäädännön vaatimuksia.

Ilmastovaikutukset
ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen kaupunkialueilla. Vaikutusten kannalta ratkaisevaa kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöön. Uudenmaan maakunnan ja Vantaan kaupungin tavoitellessa hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä, on liikenteen päästöjä vähennettävä runsain ja tehokkain keinoin. Yksi keskeisimmistä keinoista on kestävän liikenteen palvelutason parantaminen, johon myös Vantaan ratikka osaltaan tähtää. Haasteena kuitenkin on, että suurien rakennushankkeiden ilmastohyödyt saadaan vasta pidemmällä aikavälillä, sillä rakentamisesta aiheutuvat päästöt ovat tavanomaisesti suuret. Tämän takia on erityisen tärkeää, että rakentamisen päästöjä vähennetään kyseisessä hankkeessa.

Lisäksi on huomioitava se, että kyseisessä kaavaratkaisussa on katualueiden lisäksi myös usean hehtaarin kokoinen pääosin rakentamaton alue edelleen merkitty teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi. Ilmastotavoitteiden aikaskaala huomioiden myös muutaman hehtaarin metsäkato on kuitenkin huomionarvoinen.

Meluntorjunta
Kaavaselostuksen mukaan: "Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB)." Mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee pyrkiä siihen, että melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena kaavan vaikutusalueella heikkene.

Kaavaselostuksen mukaan: "Sisämelun keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB." Olemassa olevien asuinrakennusten, joiden kaavoissa ääneneristävyydestä ei ole määräyksiä, ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa. Vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.

Kaavamääräysten mukaan kortteleihin 52127 ja 52018 saa rakentaa asuntoja. Kaavassa asuin- ja majoitushuoneistoille on määrätty ulkokuoren ääneneristyksestä lento-, tie- ja raideliikennettä vastaan. Kaavaselostuksesta ei kuitenkaan ilmene, minkä selvitysten perusteella ääneneristävyyksistä on määrätty. Kaava-aineistossa tulisi esittää, millä perusteella tarvittavat ääneneristävyydet on määritelty sekä se, muuttuvatko ääneneristävyysvaatimukset kortteleissa kaavamuutoksen myötä.

Tärinä ja runkomelu
Kaavassa on annettu määräys: ”Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö."
Kaavaselostuksessa tulee täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Hulevesien hallinta
Kaavaselostuksessa todetaan, että kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriverkoston kautta Pytinojaan sekä Palo-ojaan. Kaavassa on annettu määräys korttelin 52305 tontille 6 laadittavasta hulevesisuunnitelmasta. Muutoin hulevesien osalta todetaan, että ratikan myötä hulevesien muodostuminen ei tule merkittävästi lisääntymään alueella.

Osa kaava-alueen kortteleista on rakentamattomia. Tiiviin rakentamisen myötä vettä läpäisemättömän pinnan määrä lisääntyy ja hulevesien muodostumisolosuhteet muuttuvat näiltä osin merkittävästi. Korttelin 52304 tonttien 11 ja 12, korttelin 52305 ja korttelin 52307 alueilla syntyviä hulevesiä tulee viivyttää siten, että kaavan toteuttaminen ei lisää alapuolisen hulevesiverkoston tai etenkään vastaanottavien vesistöjen Pytinojan ja Palo-ojan virtaamien äärevöitymistä. Korttelin 52305 tonttia 6 koskevaa hulevesisuunnitelmavelvoitetta onkin syytä laajentaa koskemaan myös em. rakentamattomia kortteleita ja tontteja. Hulevesien viivytys tulee järjestää Vantaan kaupungin ajantasaisen ohjeistuksen mukaisesti ja mitoitus tulee esittää vähintäänkin kaavaselostuksessa.

Liikenne
Tuusulanväylän Tikkurilantien kohdalle on suunniteltu vaihtopysäkki Tuusulanväylän bussiliikenteen ja pikaraitioliikenteen välille. Kaava tulee laatia ja rajata siten, että Tuusulanväylälle suunnitellut pysäkit on mahdollista toteuttaa.

Vastine:
Kaavamääräysten ajantasaisuus:
Korttelin 52018 tontilla 8 sijaitsevan liikerakennusten korttelialueen merkintä on muutettu liikerakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

Ilmastovaikutukset:
Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 40.

Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katurakenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä tietynlaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat.

Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin.

Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisaus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä.

Meluntorjunta:
Meluntorjuntatarve on arvioitu kaavan valmistelussa. Korttelissa 52127 on tarkennettu melumääräystä. Voimassa olevassa asemakaavassa nro 001427 on korttelissa annettu rakennuksen äänitasoerovaatimukseksi vähintään 35 dB. Kortteli kuuluu lentomelualueeseen 3 (50-55 dB), jolla äänitasoerovaatimus lentomelua vastaan on oltava vähintään 32 dB herkkien toimintojen alueella. Ratikan meluselvityksen mukaan hankkeen toteuttamisen korttelin rakennusten julkisivumelut olisivat 65 dB. Kaavamääräystä on siis tarkistettu korttelin kohdalla ja äänitasoerovaatimus on oltava vähintään 32 dB (lentomelusuojauksen vähimmäisvaatimus) ja työhuoneiden ja koulutustilojen kohdalla vähintään 28 dB.

Kortteleissa 52018 ja 52305 voimassa olevissa kaavoissa olevaa melumääräystä on tarkasteltu verrattuna ratikan hankkeen meluselvityksen tuloksiin. Kortteleiden voimassa oleviin melumääräyksiin ei tarvittu tehdä muutoksia, voimassa olevat määräykset kattavat ratikan meluselvityksen mukaisen Tikkurilantien melutason ennustetilanteessa.

Kaavaselostusta kohdassa 4.4.1. on täsmennetty näiltä osin ja avattu selkeämmin, mihin kaavan melumääräykset ovat perustuneet.

Kaava-alueella ei sijaitse asuinrakennuksia. Raitiotiehankkeen meluvaikutukset eivät ulotu korttelin 52127 takana oleviin asuinrakennuksiin asti. Kyseiselle alueelle valuu melua Kehä III:lta.

Tärinä ja runkomelu:
Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 38. Selostukseen kohtaan 4.4.1. on lisätty suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

Hulevesien hallinta
Kaavaan on lisätty työmaavesien käsittelyyn liittyvät yleiset määräykset.
Kortteliin 52304 on lisätty HSY:n uutta hulevesiputkea varten maanalaisen putken aluevaraus. Kortteleissa 52305 ja 52307 on vireillä toiset asemakaavamuutokset, joiden yhteydessä ratkaistaan myös hulevesien hallinta. Määräys hulevesisuunnitelman laatimisesta korttelialueilla on lisätty kortteleihin 52304, 52305 ja 52307.
Aerolankaaren varren suojaviheralueelle on osoitettu hulevesiallas.

Liikenne:
Tuusulanväylän vaihtopysäkki sijaitsee Valtion omistamalla liikennealueella. Pysäkki on jo olemassa. Pysäkin aluetta ei ole tarkoitus kaavoittaa kaduksi tai siirtää kaupungin omistukseen. Väylävirasto keskustelee Vantaan katusuunnittelun kanssa vaihtopysäkkien perusparannuksesta.

Tarkistukset:
Selostuksen kohdassa 4.4.1. on täsmennetty selkeämmin, mihin kaavan melumääräykset ovat perustuneet.
Selostukseen kohtaan 4.4.1. on lisätty suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.
Kaavaan on lisätty työmaavesien käsittelyyn liittyvät yleiset määräykset.
Määräys hulevesisuunnitelman laatimisesta korttelialueilla on lisätty kortteleihin 52304, 52305 ja 52307.

NRO 8
Kaupunginmuseo, 30.3.2023

Lausunto:

Suunnittelualueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön merkittäviä kohteita, eikä alueelta ole tunnistettu erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen museolla ei ole huomautettavaa asemakaavanmuutoksesta

Vastine:
-

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 9
Tukes, 30.3.2023
Lausunto:

Tukesilla ei ole lausuttavaa otsikon asemakaavamuutokseen liittyen.

Kaavamuutosalue sijoittuu osittain Okmetic Oy:n (Piitie 2) tuotantolaitoksen konsultointivyöhykkeelle. Kaavamuutosalueella on aiemmin sijainnut Ab ME Group Oy Ltd:n kemikaalivarasto (Manttaalitie 5-7); Tukesin saaman ilmoituksen (Tukes 3535/03.01/2023) mukaan toiminta on loppunut.

Vastine:
Merkitään tiedoksi.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

Äänestys Raportti
Kaupunginhallitus 22.5.2023

Äänestyksen tiedot

Kokous:	Kaupunginhallitus 22.5.2023
Aiheen nimi:	§ 13 Asemakaavan muutos 002465 ja tonttijaon muutos, 52 Veromies / Vantaan ratikka: Veromies, itä / TeA (kvalt)
Äänestyksen nimi:	JAA=pohjaesitys EI=hylkäysesitys
Äänestyksen aihe:	
Äänestys alkaa:	22.5.2023 15.11.55
Äänestys päättynyt:	22.5.2023 15.12.25

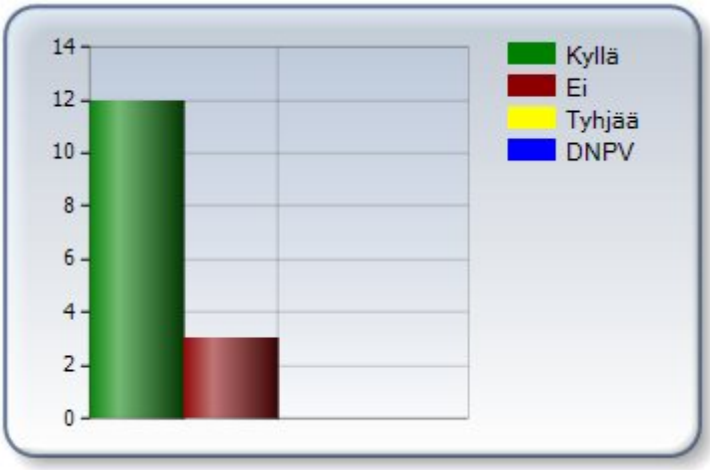
Äänestyksen kokonais tulokset

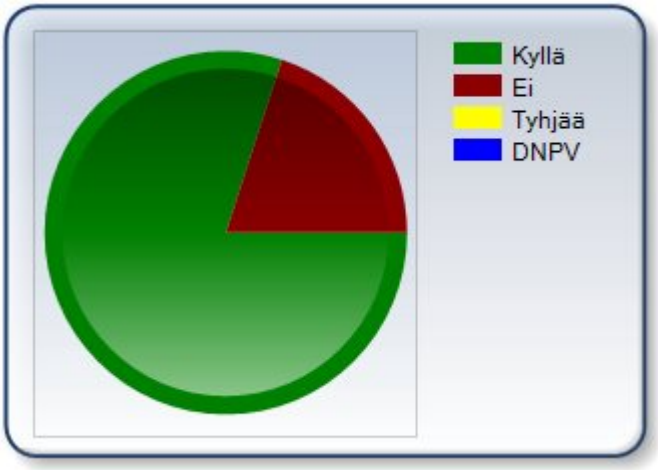
Osallistujat:

Paikalla	15
Poissa:	0

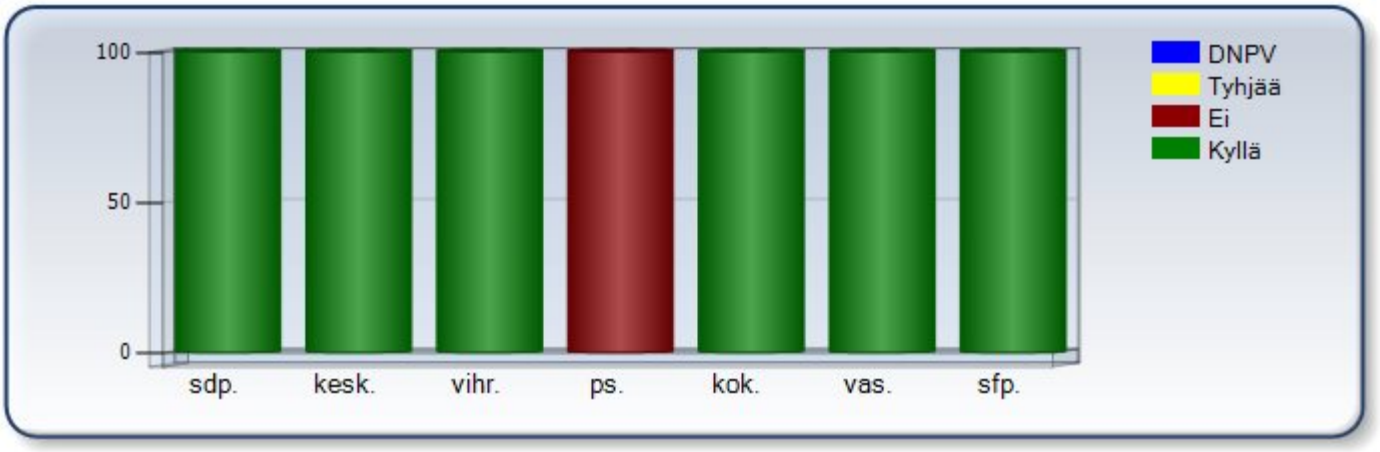
Äänet:

Kyllä	12
Ei	3
Tyhjää	0
DNPV	0





Puolueiden äänestys tulokset



kesk.

Kyllä	1
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

kok.

Kyllä	3
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

ps.

Kyllä	0
Ei	3
Tyhjää	0
DNPV	0

sdp.

Kyllä	4
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

sfp.

Kyllä	1
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

vas.	
Kyllä	1
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

vihr.	
Kyllä	2
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

Henkilökohtaiset Äänestys tulokset

Kyllä	
Abdi	sdp.
Kaiju	kok.
Karinen	vas.
Kasonen	kok.
Kaukola	sdp.
Luokkala	kesk.
Norrena	vihr.
Orpana	kok.
Rehnström	sfp.
Tahvanainen	sdp.
Tammi	sdp.
Valtanen	vihr.

Ei	
Kärki	ps.
Lundell	ps.
Niikko	ps.

14 § **Asemakaavan muutos 002498 ja tonttijaon muutos, 62 Jokiniemi / Pellavapolku**

VD/9370/10.02.04.00/2021
TeA/TLA/MYL/A-LVA/VIK/MT

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan kahden viisikerroksisen asuinkerrostalon rakentaminen. Tontilla sijaitsevat asuinpientalot puretaan. Alueen nykyiset kolme tonttia yhdistetään tontiksi nro 13. Asuinrakennusoikeutta kaavaan on suunniteltu 2720 k-m^2 ja lisäksi Pellavapolun ja Urheilutien risteykseen 50 k-m^2 liiketilaa. Asuntorakennusoikeus nousee 2083,5 k-m^2. Kaava-alueen asuntorakentamisen tehokkuus nousee e=0.25:stä e=1:een.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelista 62305, kaupunginosassa 62 Jokiniemi.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa osaa korttelia 62305.

Tonttijaon muutos koskee osaa korttelia 62305.

Alue sijaitsee Jokiniemen kaupunginosassa pääradan itäpuolella Pellavapolun, Ruispolun ja Urheilutien rajaamalla alueella osoitteissa Pellavapolku 6, Urheilutie 20 ja Ruispolku 3.

Hakija
Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti

Maanomistus
Yksityinen maanomistus.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut hakijan Master Kiinteistö Oy:n palkkaamana konsulttina Arkkitehtuuri Oy Lehtinen Miettunen. Kaava on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeellä olevaa kaupunkikeskustan aluetta (AC) sekä pohjavesialuetta.

Asemakaavamuutos

Asuinpientalojen korttelialueen osa Hiekkaharjun aseman vieressä muutetaan asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK). Kolme tonttia yhdistetään tontiksi nro 13 ja tälle alueelle suunnitellaan kaksi viisikerroksista asuinkerrostaloa ja talousrakennus. Asuinrakennusoikeutta kaavaan on suunniteltu 2720 k-m^2 ja lisäksi Pellavapolun ja Urheilutien risteykseen 50 k-m^2 liiketilaa. Voimassa olevan kaavaan verrattuna asuntorakennusoikeus nousee 2083,5 k-m^2. Kaava-alueen asuntorakentamisen tehokkuus nousee e=0.25:stä e=1:een. Asukkaita alueelle tulee noin 130.

Asuintalojen rakennusalat sijoittuvat Ruispolun ja Pellavapolun viereen tontin itälaitaan. Talous-/varastorakennuksen rakennusala on Ruispolun suuntaisesti tontin etelälaidassa. Kaavassa määrätään, että rakennusten arkkitehtuurin tulee olla kestävää, korkeatasoista ja innovatiivista. Julkisivujen tulee olla kaupunkimaisia ja korkeatasoisia, ja materiaalien parvekkeiden taustaseiniä lukuun ottamatta paikallamuurattua poltettua tiiltä tai puuta. Kaduntasokerroksen tulee olla vähintään 4 metriä korkea. Päärakennuksissa on käytettävä harjakattoa tai pulpettikattoa.

Kaavamääräyksissä on annettu vähimmäistasot ääneneristyksen ja tärinän aiheuttamista häiriöistä asuinhuoneille, parvekkeille ja piha-alueille.

Tontin länsiosassa on autokatos sekä pysäköintialue. Autopaikkojen määrä perustuu Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohje 14.5.2018 -ohjeeseen.

Vihertehokkuus on otettu huomioon mm. istutuksilla, autokatoksen ja talousrakennuksen viherkatoilla sekä autopaikkojen nurmikiveyksellä. Lisäksi pysäköintipaikoilla tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.

Kaava-alue on pohjavesialuetta (pv), josta on merkintä kaavassa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 3.11.2022.
Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin 13 kappaletta. Alueen asukkaiden ja naapuriyhtiöiden mielipiteissä korostui huoli kapean Pellavapolun ja Ruispolun varren mahdollinen tienvarsipysäköinti, ja sen vaikutus mm. paloturvallisuuden kannalta, myös kerrostaloja vastustettiin ja toivottiin pientaloja.

Kaavatilaisuus on pidetty 10.1.2023.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Muutoskustannukset maksaa hakija, Master Yhtiöt Oy ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 2 (5 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 360 €), yhteensä 6 360 €.

Kaupunkiympäristölautakunta 9.5.2023 § 12

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 9.5.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002498 sekä tonttijaon muutosehdotus, 62 Jokiniemi / Pellavapolku,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 2 ja todetaan, että hakija Master Yhtiöt Oy maksaa muutoskustannukset (5 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 360 €), yhteensä 6 360 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 14

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 9.5.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002498 sekä tonttijaon muutosehdotus, 62 Jokiniemi / Pellavapolku,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 2 ja todetaan, että hakija Master Yhtiöt Oy maksaa muutoskustannukset (5 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 360 €), yhteensä 6 360 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 9.5.2023
- Asemakaavamuutoksen selostus 9.5.2023
- Mielipiteet ja vastineineen 9.5.2023

Täytäntöönpano: Kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, p. +358 40 591 3878,
kaavoitusteknikko Anna-Liisa Vanhala, p. +358 50 302 9334
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002498

Päiväys
Datum

9.5.2023

Vantaan kaupunki

Pellavapolku

Kaupunginosa 62, JOKINIEMI

Vanda stad

Linstigen

Stadsdel 62, ÅNÄS

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 62305

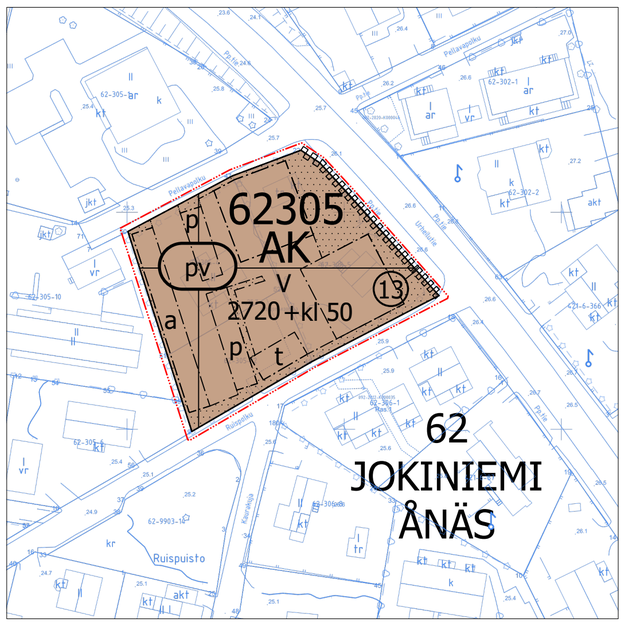
Tonttijaon muutos
Osa korttelia 62305

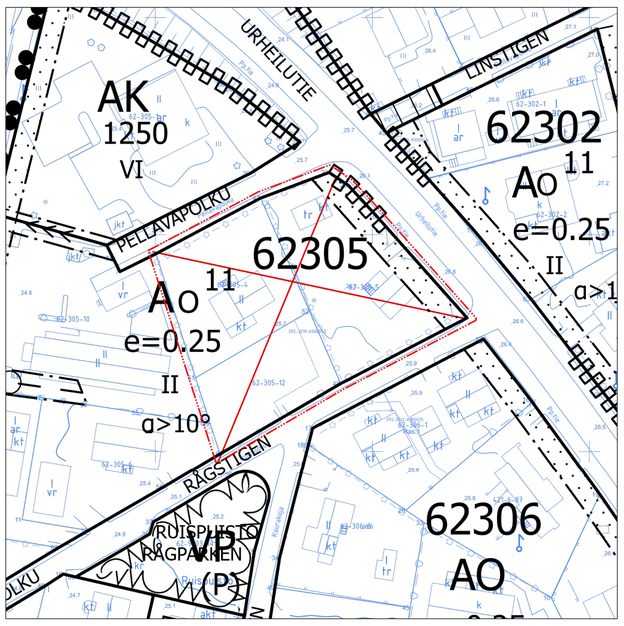
1:1000

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 62305

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 62305

1:1000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue.

Asumista palvelevat yhteistilat, tekniset tilat, pysäköintilaitokset, parvekkeiden ja terassien kiinteästi lasitetut osat saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Parvekkeita korvaavia viherhuoneita saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi silloin, kun ne eivät ole lämmintä tilaa.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia.
Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.
Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.
Omatoimista pelastautumista palvelevan toisen portaan/ porrashuone saa kaikissa kerroksissa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.
Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Katutasoon Pellavapolun ja Urheilutien kulmaukseen tulee tehdä liike- ja myymälätilaksi soveltuvaa tilaa vähintään 50 k-m².

Maantasokerrokseen tulee varata tila muuntamolle.

Kerroksiin 2-5 saa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi rakentaa asunnon ulkopuolisia varastotiloja.

Kaduntasokerroksen tilat tulee järjestellä ja rakenteet suunnitella siten, että kadun puoleiset julkisivut antavat avonaisen ja toiminnallisen vaikutelman.

Kaduntasokerroksen kerroskorkeus tulee olla vähintään 4 m.

Rakennukset tulee tehdä kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan kaupunkimaisina.

Arkkitehtuurin tulee olla kestävää, korkeatasoista ja innovatiivista.

Päärakennuksissa on käytettävä harjakattoa tai pulpettikattoa.

Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin mm. katoksin tai materiaalein.

Parvekkeet ja erkkerit saa rakentaa rakennusalan rajan yli.

Rakennusten julkisivujen tulee pääosin olla paikallamuurattua, poltettua tiiltä tai puuta.

Sandwich-elementtirakennetta saa käyttää vain parvekkeiden taustaseinissä tai vastaavissa sekundäärisissä julkisivupinnoissa.

Parvekkeiden pieliä ei saa ulottaa maantasokerrokseen.

Yleisten alueiden suuntaan näkyvät sokkelit tulee suunnitella osaksi julkisivuarkkitehtuuria.

Yksikerroksisten rakennusten ja katosten katto tulee tehdä viherkattona.

Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Väestönsuojat saa sijoittaa tonttijaon estämättä.

Palomuurit voidaan toteuttaa tontin rajasta riippumatta.

Ympäristöhäiriöt

Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB

Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia siitä, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen melutaso ei oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla tai parvekkeilla ylity.

Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun, Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla 30 dB:iin.

Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu on otettu huomioon.

Asuinrakennusten liikennetärinän tunnusluku vw,95 saa olla enintään 0,30 mm/s.

Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten radan aiheuttama tärinä on otettu huomioon.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för flervåningshus.

Gemensamma utrymmen som betjänar boendet, tekniska utrymmen, parkeringsanläggningen, balkongers och terrassers permanent inglasade delar får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen. Grönrum som ersätter balkongerna får byggas utöver byggrätten då de inte är varmt utrymme.

Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp.
På markplansvåningen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten.
På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten.
På varje våning får ytterligare en trappa/ett trapphus som betjänar räddning på egen hand byggas utöver byggrätten.
De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

På gatuplanet ska minst 50 m²-vy utgöras av utrymmen som lämpar sig för affärs- och butikslokaler i hörnet vid Linstigen och Idrottsvägen.

I markplan skall plats för en transformator reserveras.

Utöver det våningstal som anvisats i detaljplanen får i våningar 2-5 byggas lagerutrymmen utanför bostaden.

Gatuplanets utrymmen ska organiseras och konstruktionerna planeras så att fasaderna mot gatan ger ett öppet och funktionellt intryck.

Minimivåningshöjd i gatuplanet är 4 m.

Byggnader ska uppföras så att de med avseende på stadsbilden och arkitekturen är urbana.

Arkitekturen ska vara hållbar, högklassig och innovativ.

Huvudbyggnaderna skall vara försedda med sadeltak eller pulpettak.

Entréerna ska framhävas med arkitektoniska medel, bl.a. genom skärmtak och material.

Balkonger och burspråk får byggas så att de skjuter ut över gränsen för byggnadsytan.

Byggnadens fasader ska huvudsakligen bestå av bränt tegel som murats på platsen eller trä.

Sandwich-elementkonstruktioner får användas endast på balkongernas fondväggar eller på motsvarande sekundära fasadytor.

Balkongernas sidor får inte sträcka sig till markplansvåningen.

De socklar som syns mot allmänna områden ska planeras som en del av fasadarkitekturen.

De tak som täcker envåningsbyggnader eller skydd ska utföras i form av gröntak.

Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.

Skyddsrum får placeras utan att tomtindelningenutgör ett hind.

Brandmurar kan byggas oberoende av tomtgränsen.

Miljöstörningar

Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens ytterhölje ska vara minst 30 dB.

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.

Maximnivån för det buller i stommen, Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas till 30 dB genom konstruktionslösningar.

I samband med bygglovansökan skall företes en utredning över hur bullret i stommen beaktas.

Nyckeltalet för trafikvibrationer vw,95 får vara högst 0,30 mm/s i bostadshus.

I samband med bygglovansökan skall företes en utredning över hur vibrationer i spårtrafiken beaktas.

	Rakennuksen tuloilma tulee ottaa kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.	Tilluften i byggnaden tas från taknivå på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen måste utrustas med tillräckligt effektiva filter.
	Pihat	**Gården**
	Pihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma, jossa esitetään leikki- ja oleskelualueet, reitit, hulevesijärjestelmät ja istutukset.	För gårdsplan ska en enhetlig plan utarbetas, där områden för lek och vistelse, leder, dagvattensystem och planteringar ska anvisas.
	Korttelin vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9. Laskelma on esitettävä rakennuslupahakemuksessa.	Kvarterets gröneffektivitet ska vara minst 0,9. Beräkningen ska presenteras i byggnadstillståndsansökan.
	Pihan tulee olla korkeatasoinen ja monipuolinen. Päällystetyt osat tulee kivetä. Asvalttia saa käyttää vain ajoreiteillä.	Gården ska vara högklassig och varierande. Delar med ytbeläggning ska stenläggas. Asfalt får användas endast på körvägar.
	Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.	För byggnadslov ska utarbetas en dagvattenplan.
	Autopaikat:	**Bilplatser:**
	Asunnot 1 ap/ 110 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/ 2 asuntoa.	Bostäder 1 bp/ 110 m²-vy, dock minst 1 bp/ 2 bostäder.
	Vieraspysäköintiin tulee toteuttaa vähintään 1 ap/1500 k-m². Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m².	Minst 1 bp/1500 m²-vy ska avsättas för gästparkering. På tomten ska minst 1 bp/5000 k-m² reserveras i närheten av trapphusen för kortvarig serviceparkering och hemservice.
	Liiketilat 1 ap/ 100 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap / liiketila.	Affärslokaler 1 bp/ 100 m²-vy, dock minst 1 bp / lokal.
	Liiketilan asiakkaille 1 ap ja 1 runkolukittava pyöräpaikka.	För kunder i affärslokal 1 bp och 1 ramlåsbar cykelplats.
	Autopaikkojen suunnittelussa tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.	Vid planeringen av bilplatser ska beredskap finnas för laddningsställen för elbilar.
	Polkupyöräpaikkoja tulee varata 2 pp / asunto	2 cp / bostad ska reserveras för cykelplatser.
	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.**
13	**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.**
62	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
JOK	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
62305	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
2420	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
2420 + kl50	**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.**
V	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
t	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen**	**Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras**
a	**Auton säilytyspaikan rakennusala**	**Byggnadsyta för förvaringsplats för bil**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
p	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
pv	**Tärkeä pohjavesialue.** Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää.	**Viktigt grundvattensområde.** Verksamheten på området får inte medföra risk för grundvattens kvalitet eller kvantitet.

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.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Marjaana Yläjääski, Aluearkkitehti, 26.4.2023 15.51

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002498 PELLAVAPOLKU

JOKINIEMI

Arkkitehtuuri Oy Lehtinen Miettunen

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 9.5.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002498. Kaavoitus on tullut vireille 3.11.2022.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

osa korttelista 62305 kaupunginosassa 62 Jokiniemi. (kumoutuvan asemakaavan osa korttelista 62305, kaupunginosassa 62 Jokiniemi).

Tonttijaon muutos:

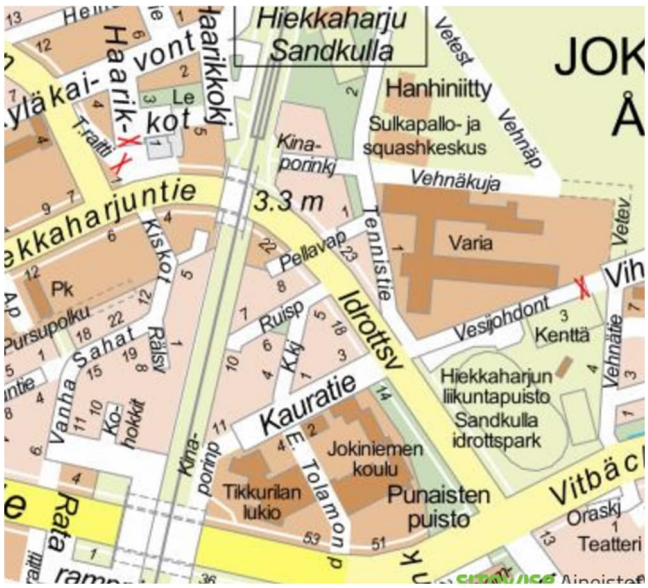
osa korttelista 62305 kaupunginosassa 62, Jokiniemi.

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan kahden viisikerroksisen asuinkerrostalon rakentaminen. Tontilla sijaitsevat asuinpientalot puretaan.

Kaavaan liittyy toteuttamissopimus.

Kaavan laatija: Anna-Liisa Vanhala, kaavoitusteknikko, Vantaan kaupunki;
etunimi.sukunimi@vantaa.fi, puh. +358 50 302 9334

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaavamuutosalue sijaitsee Jokiniemen kaupunginosassa pääradan itäpuolella Pellavapolun, Ruispolun ja Urheilutien rajaamalla alueella osoitteissa Pellavapolku 6, Urheilutie 20 ja Ruispolku 3. Suunniteltavaan alueeseen kuuluu korttelin 62305 tontit 4,5 ja 12.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Maanomistajan jättämä kaavoitushakemus on kirjattu saapuneeksi 20.9.2021.
- Kaavoitus tuli vireille 3.11.2022 ja sai numeron 002498.
- Mielipiteet pyydettiin 2.12.2022 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 13 kappaletta.
- Hankkeesta järjestettiin 10.1.2023 asukastilaisuus.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 3
2. Lähtökohdat ... 4
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 4
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 ... 16
4. Asemakaavan kuvaus ... 17
4.1 Kaavan rakenne ... 17
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 18
4.3 Aluevaraukset ... 19
4.4 Kaavan vaikutukset ... 21
4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 23
4.6 Nimistö ... 23
5. Asemakaavan toteutus ... 24
6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 24
7. Asemakaavan seurantalomake ... 25
8. Asemakaavakartta ja –määräykset ... 27

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

Mielipiteet ja vastineet.

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

Liikennemeluselvitys 17.2.2023
Aleksi Heikkinen ja Sami Mäkinen Helimäki Akustikot Sitowice
- Lausunto tärinästä ja runkomelusta 17.2.2023

Sami Mäkinen ja Jarkko Punnonen Helimäki Akustikot Sitowice
Varjostustarkastelu 22.2.2023 Arkkitehtuuri Oy Lehtinen Miettunen/ Lasse Lehtinen
ILMAILUMÄÄRÄYS AGA M3-6 / LENTOESTERAJOITUKSET JA LENTOESTEIDEN MERKITSEMINEN
- Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930-1979 -inventointiraportti s.174/ Amanda Eskola/Vantaan kaupunki 2002

Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohje 14.5.2018

1. TIIVISTELMÄ

Asuinpientalojen korttelialueen osa Hiekkaharjun aseman vieressä muutetaan asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK). Kolme tonttia yhdistetään tontiksi nro 13 ja tälle alueelle suunnitellaan kaksi viisikerroksista asuinkerrostaloa ja talousrakennus. Asuinrakennusoikeutta kaavaan on suunniteltu 2720 k-m^2 ja lisäksi Pellavapolun ja Urheilutien risteykseen 50 k-m^2 liiketilaa. Voimassa olevan kaavaan verrattuna asuntorakennusoikeus nousee 2083,5 k-m^2. Kaava-alueen asuntorakentamisen tehokkuus nousee e=0.25:stä e=1:een. Asukkaita alueelle tulee noin 130.

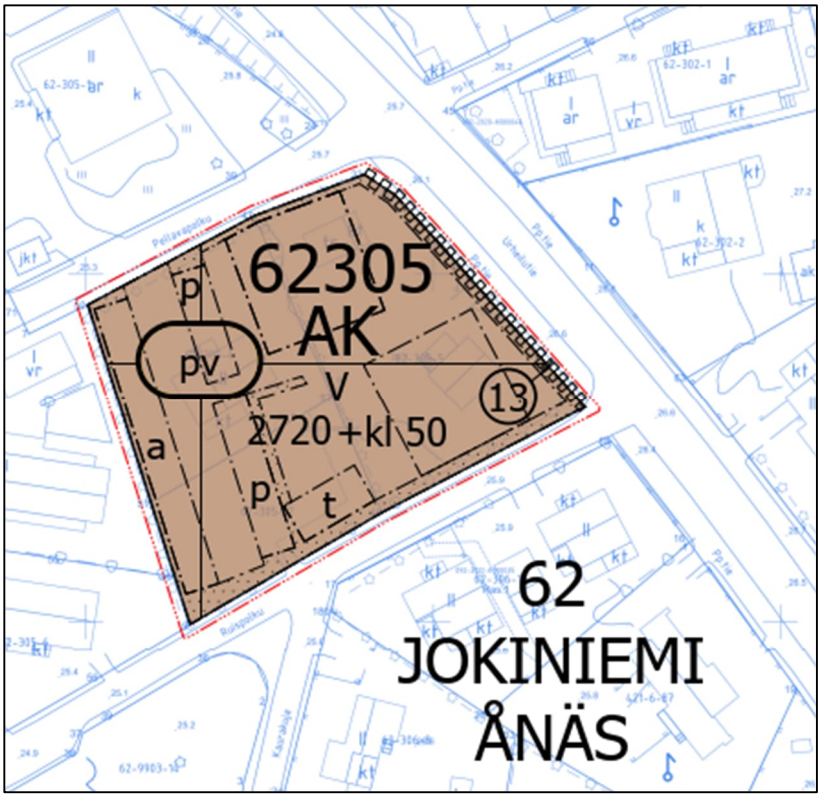
Asuintalojen rakennusalat sijoittuvat Ruispolun ja Pellavapolun viereen tontin itälaitaan. Talous-/varastorakennuksen rakennusala on Ruispolun suuntaisesti tontin etelälaidassa. Kaavassa määrätään, että rakennusten arkkitehtuurin tulee olla kestävää, korkeatasoista ja innovatiivista. Julkisivujen tulee olla kaupunkimaisia ja korkeatasoisia, ja materiaalien parvekkeiden taustaseiniä lukuun ottamatta paikallamuurattua poltettua tiiltä tai puuta. Kaduntasokerroksen tulee olla vähintään 4 metriä korkea. Päärakennuksissa on käytettävä harjakattoa tai pulpettikattoa.

Kaavamääräyksissä on annettu vähimmäistasot ääneneristyksen ja tärinän aiheuttamista häiriöistä asuinhuoneille, parvekkeille ja piha-alueille.

Tontin länsiosassa on autokatos sekä pysäköintialue. Autopaikkojen määrä perustuu Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohje 14.5.2018 -ohjeeseen.

Vihertehokkuus on otettu huomioon mm. istutuksilla, autokatoksen ja talousrakennuksen viherkatoilla sekä autopaikkojen nurmikiveyksellä. Lisäksi pysäköintipaikoilla tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.

Kaava-alue on pohjavesialuetta (pv), josta on merkintä kaavassa.



2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Jokiniemi on kaupunginosa Vantaan Tikkurilan suuralueella. Se sijaitsee Kehä III:n pohjoispuolella, pääradan varrella sen itäpuolella, rajoittuen Tikkurilan, Hiekkaharjun, Kuninkaalan, Hakkilan ja Havukosken kaupunginosiin. Lentoasema on vajaan viiden kilometrin päässä. Jokiniemi kuten Tikkurilankin on Helsingin metropolialueen keskellä, raideliikenteen, lentoliikenteen ja tieliikenteen solmukohdassa. Muun muassa Tikkurilan rautatieasema kuuluu hallinnollisesti osaksi Jokiniemeä. Kehäradan liikenne käynnistyi kesällä 2015 ja Tikkurilan asemasta on tullut Suomen toiseksi vilkkain rautatieasema, jossa vaihdetaan kauko- junista lähiliikenteeseen ja lentoaseman juniin.

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Jokiniemi on saanut nimensä sijainnistaan Keravanjoen mutkan muodostamalla niemellä. Keskellä Jokiniemeä on Winterinmäki, joka on osa Hiekkaharjun matalaa harjuselännettä, mutta muutoin alue on alavaa jokilaaksoa. Alueella on asuttu jo 3 000–2 600 vuotta ennen ajanlaskun alkua, jolloin siellä sijaitsi merenlahden ranta. Jokiniemestä löydetyllä muinaisella asuinpaikalla on suoritettu arkeologisia kaivauksia, ja tehty runsaasti löytöjä.

Jokiniemen vanhinta asutusta ovat maatilojen päärakennukset Navethalian lähellä sekä vanhat omakotitalot Hiekkaharjun aseman kupeessa. Alueen kerrostaloista vanhimpia ovat Satomäen lähiön tornitalot ja Hiekkaharjun aseman tornitalo, jotka on rakennettu 1950-luvulla.

Vesistöt ja vesitalous /Maaperä / Pohjavesi

Kaava-alue sijaitsee rakennetulla pientaloalueella, joka on pääasiassa vettä läpäisevää kasvillisuuspäällysteistä pintaa. Alue kuuluu Valkealähteen pohjavesialueeseen, joka on vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue. Hiekkaharjun pohjoisosassa kulkee kiemurteleva Rekolanoja, joka kerää vesiä Rekolanojan valuma-alueelta. Rekolanoja on vesilain tarkoittama puro. Rekolanojaan liittyy Rekolanojan alajuoksu, joka on virtaveden arvokas luontokohde ja alueeltaan hieman puroa laajempi. Tikkurilan alueella on sijainnut lyijyä käsitteleviä toimintoja, minkä vuoksi kaavamuutosalueen maaperän mahdolliset raskasmetallipitoisuudet tulee tarkistaa ja maaperä mahdollisesti puhdistaa. Pintamaalajikartalla kyseinen rakennettava alue sijoittuu Hiekka-alueelle. Kairausten perusteella hiekkakerroksen paksuus alueella on n. 10 – 17 metriä. Sen alla on esiintynyt soraa ja kiviä. Soraa sekä silttiä on esiintynyt myös välikerroksina (kairaajan kuulohavaintoon perustuva tulkinta). Myös kairausten päättymissyvyydet ovat n. 10 – 17 metriä ajankohdan maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet kiveen, kallioon tai lohkareeseen. Osa Urheilutien kairauksista on päätetty määräsyvyyksiin, eli ei ole kairattu loppuun asti. Alue on hyvin tasainen. Maaston korot vaihtelevat +25,5 ja 26,1 metrin välillä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Jokiniemi kuuluu Tikkurilan suuralueeseen, jonka väestö on kasvanut tasaisesti 2010-luvulla, ollen vuoden 2022 alussa 47026 henkeä. Jokiniemessä asui vuoden 2022 alussa 6308 henkeä. Alueen väkiluku on pysynyt melko tasaisena koko 2000-luvun puolella, mutta kääntyi nousuun parin viimeisen vuoden aikana. Väkiluku on noussut vuodesta 2015 noin 5500:lla. Uusia asuntoja on rakenteilla suuri määrä, joten kaupunginosan väkiluku nousee myös lähivuosina.

Nuorten osuus väestöstä onkin Jokiniemessä Tikkurilan suuralueen suurin.[3] Jokiniemessä on myös suuralueen kaupunginosista suurin vieraskielinen väestö. Muuta kuin suomea tai ruotsia äidinkielenään puhuvien määrä oli 21 prosenttia vuonna 2019.[3]

Palvelut ja työpaikat

Jokiniemen kaupunginosa sijaitsee vastapäätä Tikkurilaa ja Hiekkaharjua, radan itäpuolella. Jokiniemi on käytännössä osa Tikkurilan keskustataajamaa. Palveluita ja työpaikkoja Jokiniemen puolella on kuitenkin huomattavasti vähemmän kuin Tikkurilassa. Kaupunginosassa on yksi kioski Satomäen alueella sekä lähikauppa Tikkurilan rautatieaseman kupeessa. Kaava-alueen lähin lähikauppa sijaitsee Hiekkaharjun puolella noin 300 metrin etäisyydellä pääradan länsipuolella. Ns. Jokiniemen koulukampukseen kuuluvat Jokiniemen yhtenäiskoulu (ylä- ja alakoulu), Tikkurilan lukio ja Hiekkaharjun ammattioppilaitos (virallisesti Vantaan ammattiopisto Varian Tennistien toimipiste). Lisäksi alueella on Vantaan suurin ruotsinkielinen peruskoulu Dickursby skola.

Jokiniemen puolella on yli 2 900 työpaikkaa vuonna 2020.

Kaupunkikuva

1960-luvulta lähtien, erityisesti 1990- ja 2000-luvuilla, Jokiniemen kaupunginosan alueelle on rakennettu runsaasti kerrostaloja lähinnä vuokra-asunnoiksi, sittemmin myös omistusasunnoiksi. Tikkurilan aseman viereen on rakennettu moderni 12-kerroksinen asuinkerrostalo Vantaan Majakka, joka on Jokiniemen korkein rakennus ja Tikkurilan taajaman toiseksi korkein rakennus. Asunnot ovat pienehköjä, opiskelijoiden suosiossa, ja Jokiniemen HOAS onkin säätiön suurimpia asuntokohteita.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Suunnittelualueen edustalta kulkeva Urheilutien linjaus on vanha ja näkyy 1700-luvun lopulla tehdyssä niin kutsutussa Kuninkaan kartastossa. Kaava-alueen lähistöllä on lisäksi käyty taisteluja sisällissodan aikaan vuonna 1918 ja lähistölle tiedetään haudatun teloitettuja punakaartin sotilaita. Punakaartilaisten hautoja on kuulopuheiden mukaan löytynyt kaava-aluetta vastapäätä Urheilutien vastakkaiselta puolelta sekä noin 150 metriä kaakkoon nykyisen punaisten muistomerkin alueelta.

Alueen pohjoispuolella osoitteessa Tennistie 1 on vuonna 1963 valmistunut Vantaan ammattiopisto Varian toimipisteen rakennus, joka on "Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930-1979 inventointiraportissa luokiteltu 1. luokan suojelukohteeksi. Rakennus on sittemmin suojeltu myös Jokiniemi 7 -nimisessä kaavassa vuonna 2004. (*Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930-1979 - inventointiraportti s.174/ Amanda Eskola/Vantaan kaupunki 2002)*

Virkistys

Jokiniemen kaupunginosassa sijaitsee Tikkurilan alueen pääurheilukenttä Hiekkaharjun liikuntapuisto, golfkenttä sekä useita urheiluhalleja Tennistien varrella. Entisessä Maatalouden tutkimuskeskuksen navettarakennuksessa, Navethaliassa, toimii paikallinen harrastajateatteri Vantaan Näyttämö.

Liikenne

Autoliikenne, julkinen liikenne, kävely ja pyöräily.

Jokiniemi rajoittuu lännessä päärataan. Jokiniemeä palvelevat Tikkurilan ja Hiekkaharjun asemat. Tikkurilassa pysähtyvät kaikki lähijunat ja kaukojunat. Hiekkaharjussa pysähtyvät Keravalle kulkevat K- ja N-junat, Kehäradan I- ja P-junat sekä Riihimäelle suuntaava yöliikenteen T-juna.

Tikkurilan terminaali on Vantaan linja-autoliikenteen solmukohtia tarjoten hyvät yhteydet kaikkialle kaupunkiin. Jokiniemen läpi kulkevat Vantaan runkolinja 570, seutulinjat 711, 717 ja 721N

sekä sisäiset liityntälinjat 724 ja 735. Tikkurilantie, Urheilutie, Jokiniemenkatu ja Valkoisenlähteentie ovat kaupunginosan pääväylät. Jokiniemenkadun Keravanjoen ylittävä silta avattiin käyttöön 8. marraskuuta 2006, jolloin yhteys Jokiniemestä Heidehofintielle ja edelleen Kehä III:lle helpottui. Jokiniemenkujalta Maanviljelijänkujalle johtava kevyen liikenteen reitti on nimetty *Reissu-Lassin poluksi* alueella asuneen presidentti Relanderin mukaan.[38]

Vuonna 1910 rakennettu Tikkurila–Hakkila-rata haarautuu Tikkurilan aseman pohjoispuolelta pistoraiteelle, joka kulkee Jokiniemen eteläosaa pitkin Hakkilan teollisuusalueelle. Rataa käytetään edelleen tavaraliikenteessä muutaman kerran vuodessa, lähinnä kesäisin.[39]

Pellavapolku liittyy Urheilutiehen, jolla kulkee pääpyöräreitti kaakkoon Hiekkaharjun urheilupuiston suuntaan ja länteen jatkuen Hiekkaharjuntietä. Pääradan länsipuolta, aivan hankkeen läheisyydessä, kulkee etelä-pohjoissuuntainen pyöräilyn laatukäytävä.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Kaavoitettava alue sijoittuu HSY:n vesihuollon toiminta-alueelle.

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Tikkurilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hiekkaharjussa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 8000 m3.

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 75 ja ylin on noin + 81. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp). Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Alueen jätevedet johdetaan jätevesiviemärissä etelän suuntaan Tikkurilan alueen runkoverkkoon ja sieltä Suutarilan jätevesipumppaamolle. Lopulta jätevedet päätyvät Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

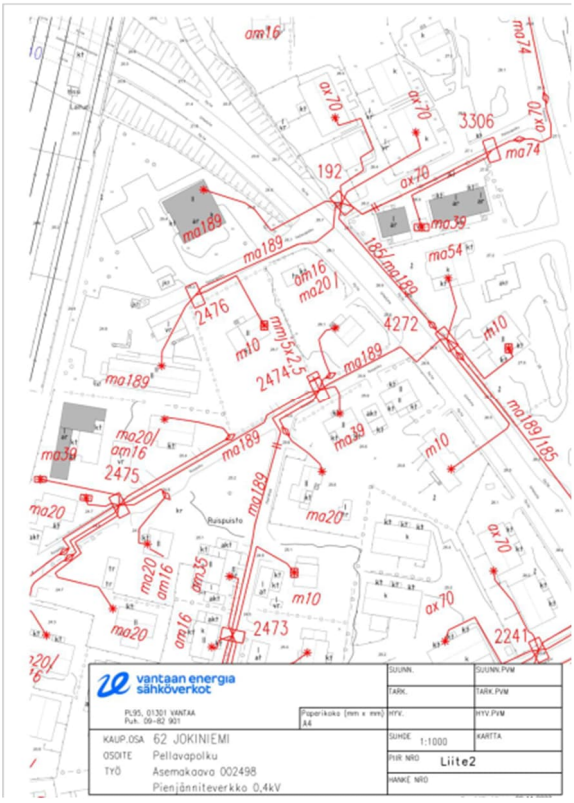
Kaava-alue kuuluu HSY:n huleveden viemäröintialueeseen ja alueen kuivatus perustuu osin hulevesiviemäröintiin ja osin tontilla imeytymiseen. Hulevedet johtuvat hulevesiviemäriverkossa Jokiniemen halki Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Pellavapolun, Urheilutien ja Ruispolun katualueilla.

Sähköverkko

Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on Pellavapolun, Ruispolun ja Urheilutien varressa.



Ympäristöhäiriöt

Suunnittelualue ei sijaitse lentomelualueella. Urheilutien, Ruispolun sekä Pellavapolun liikenne tuo liikennemelua ja pienhiukkasia sekä pääradan junaliikenne mahdollista runkomelua ja tärinää alueelle. Alueella toiminut Grönbergin lyijytehtaan päästöt ovat saastuttaneet maaperää.

Liikennemelu

Vuoden 2018 alussa voimaan tulleessa Ympäristöministeriön asetuksessa ja sen muutoksessa (796/2017 ja muutos 360/2019) on annettu vaatimukset uuden rakennuksen melun- ja tärinäntorjunnalle.

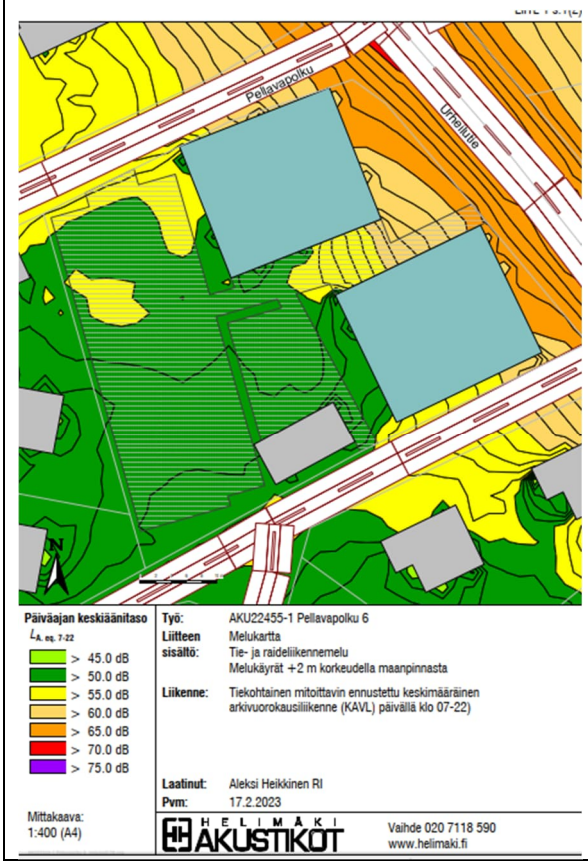
Äänitasot pihalla

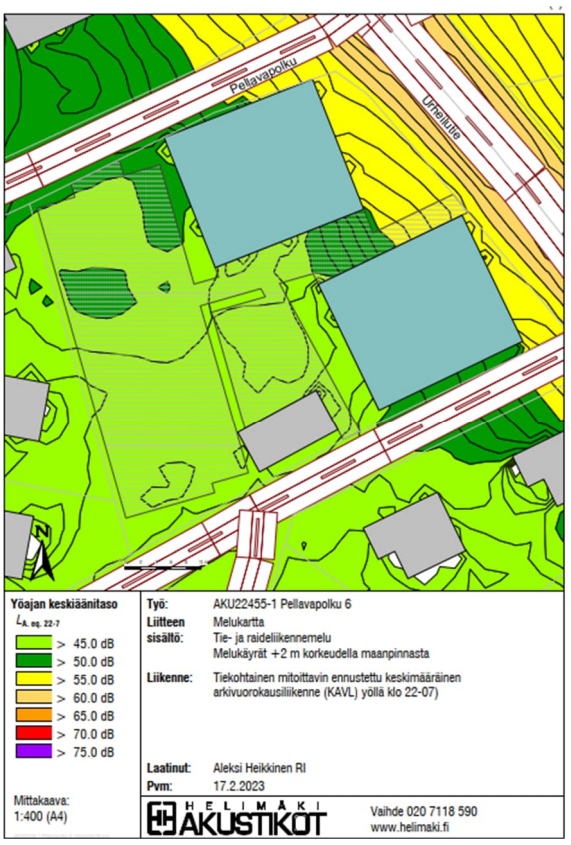
Tontin piha-alueiden keskiäänitasot on esitetty liitteen 1 melukartoissa ennustetilanteessa päivä- ja yöaikaan 2 m korkeudella maanpinnasta. Oleskelualueiden yöajan äänitasovaatimus on 5 dB päiväajan vaatimusta pienempi, joten päiväajan melutasot tulevat tässä tapauksessa mitoittaviksi.

Raideliikenteen aiheuttamat suurimmat hetkelliset enimmäisäänitasot (ZA,F,max) ovat 73 dB.

Oleskelualueet voidaan vapaasti sijoittaa alueelle, joka näkyy liitteissä vaalean ja tumman vihreänä.

Päivällä Liite 1	Yöllä Liite 1





Rakennuksen ulkovaipan ääneneristys

Sisätiloissa sallittava melutaso on 35/30 dB päivällä/yöllä. Päiväajan melutasot ovat sisätilojen meluntorjunnan kannalta mitoittavat. Rakennusten julkisivuille kohdistuu päiväaikaan enimmillään 64 dB keskiäänitaso, joten ulkovaipan äänitasoerovaatimus olisi tällöin AZ.A,vaad = 64 - 35 — **29** dB.

Raideliikenne

Kohteen ohi kulkee Päärata lähimmillään noin 65 m etäisyydellä. Säännöllistä tavaraliikennettä radalla ei ole. Raideliikenteen liikennemäärät ja lähtömelutasot ovat vuonna 2035 suuremmat kuin nykytilanteessa.

Raideliikenteen aiheuttamat enimmäisäänitasot rakennuksen julkisivuilla ovat enimmillään 73 dB. Tällöin raideliikennemelun aiheuttama äänitasoerovaatimus olisi AA\,vaad 73 - 45 = **28** dB.

Parvekkeiden ja terassien suojaus melulta

Parvekkeiden meluntorjunta tulee suunnitella tarkemmin kohteen rakennuslupaa haettaessa. Parvekkeiden meluntorjunta määräytyy julkisivulla vallitsevien päiväajan melutasojen mukaan (päiväohjearvo 55 dB).

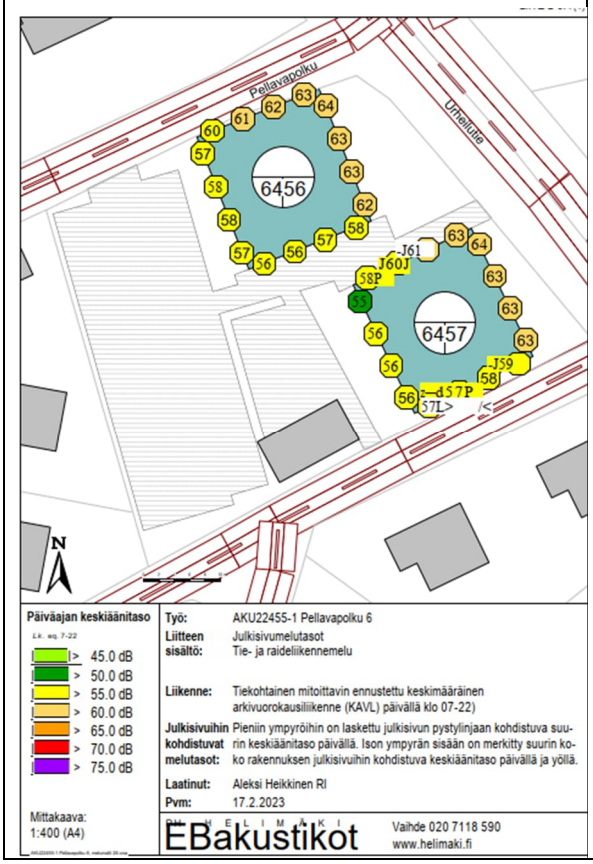
Äänitasot rakennuksen julkisivuilla

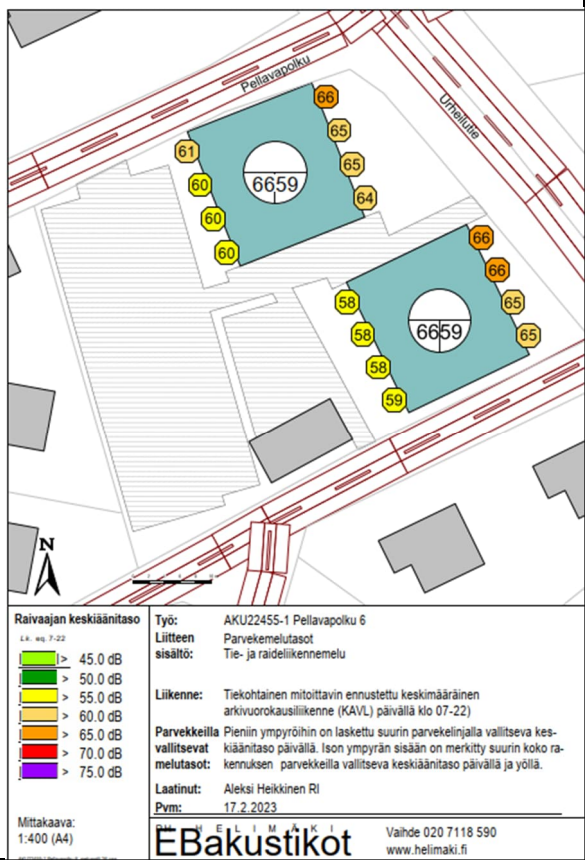
Suurimmat asuinrakennuksien julkisivuille kohdistuvat keskiäänitasot ovat päivällä 64 dB ja yöllä 57 (liite 2). Asemakaavassa rakennuksen ulkovaippaa koskeva ääneneristysvaatimus AZ.A,vaad annetaan rakennuksen julkisivuun kohdistuvan ja sisällä sallittavan äänitason erotuksena. Julkisivuun kohdistuvassa äänessä ei oteta huomioon julkisivusta poispäin heijastuvaa ääntä.

Äänitasot asuntojen parvekkeilla

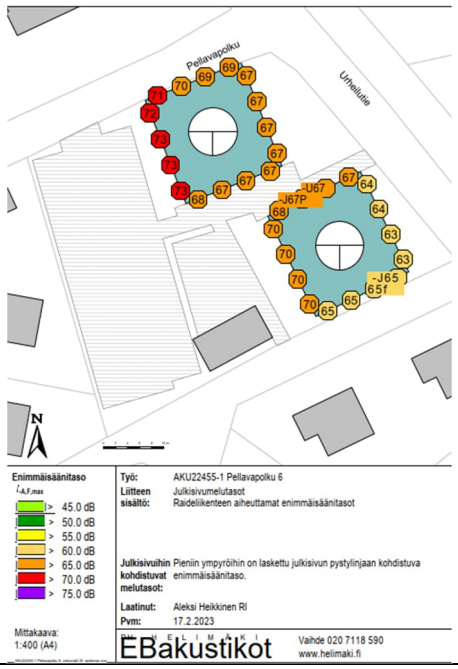
Liitteessä 3 on esitetty rakennusten parvekkeilla vallitseva päivä- ja yöaikainen keskiääni taso (heijastus huomioitu). Suurimmat asuinrakennuksien parvekkeilla vallitsevat keskiäänitasot ovat päivällä 66 dB ja yöllä 59 dB. Parvekkeiden meluntorjunta määräytyy päiväajan melukarttojen mukaan (päiväohjearvo 55 dB). Parvekkeet tulee lasittaa, käytettävät lasitukset määritetään rakennuslupavaiheessa.

Liite 2 Julkisivumelutaso tie- ja raideliikenne	Liite 3 Parvekemelutaso tie- ja raideliikenne



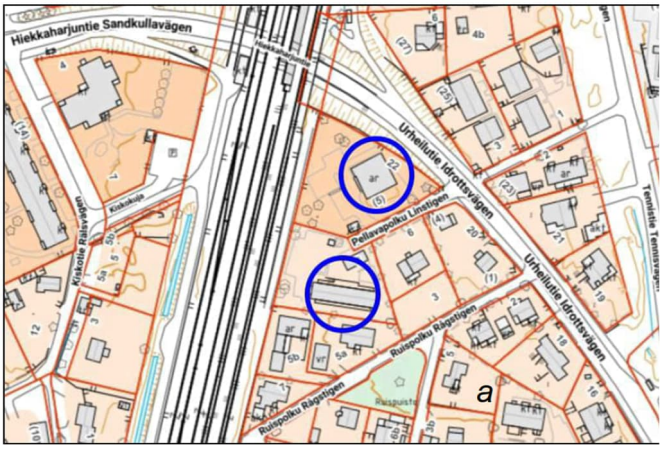


Liite 4 Raideliikenteen aiheuttama julkisivumelutaso



Tärinä

Laskennallisesti arvioituna kohteessa ei ole tärinäriskiä, mutta raideliikenteen aiheuttaman runkomelun osalta ylitykset ohjearvotasoihin verrattuna ovat mahdollisia ja runkomeluriskiä ei laskennallisella tarkastelulla voida poissulkea. Kohdetta rataa lähempänä on jo aiempaa rakennuskantaa, mutta näiden mahdollisesta runkomelun torjunnan toimenpiteistä ei ole tietoa. Alueelta on siksi suositeltavaa tehdä värähtelymittauksia runkomelutasojen varmistamiseksi ja runkomelun torjuntatoimien tarpeellisuuden arviointia varten. Koska kohde on suunniteltu perustettavaksi maanvaraisesti, on mittauksia suositeltavaa tehdä kohteen kohdalta maaperästä ja lisäksi lähellä olevien rakennuksien perustuksista. Alla olevassa kuvassa on esitetty ehdotukset värähtelyn mittauspaikoiksi olemassa olevasta rakennuskannasta kohteen vierestä.



Ehdotukset värähtelyn mittauspaikoista kohteen vierestä.

2.1.4 Maanomistus

Kaava-alueen omistaa yksityinen maanomistaja.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Maakuntakaava

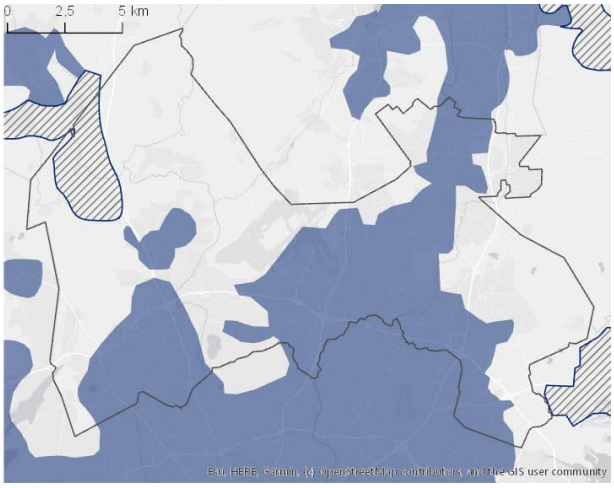
Ote maakuntakaavayhdistelmästä.

Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023. Helsingin seudun ja Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavat. Kokonaisuus kattaa koko Uudenmaan 26 kunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta, jolle on tehty erillinen maakuntakaava.

Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa asemakaava-alue on pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä ja vedenhankinnan kannalta arvokasta pintavesialuetta.

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSLn toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.

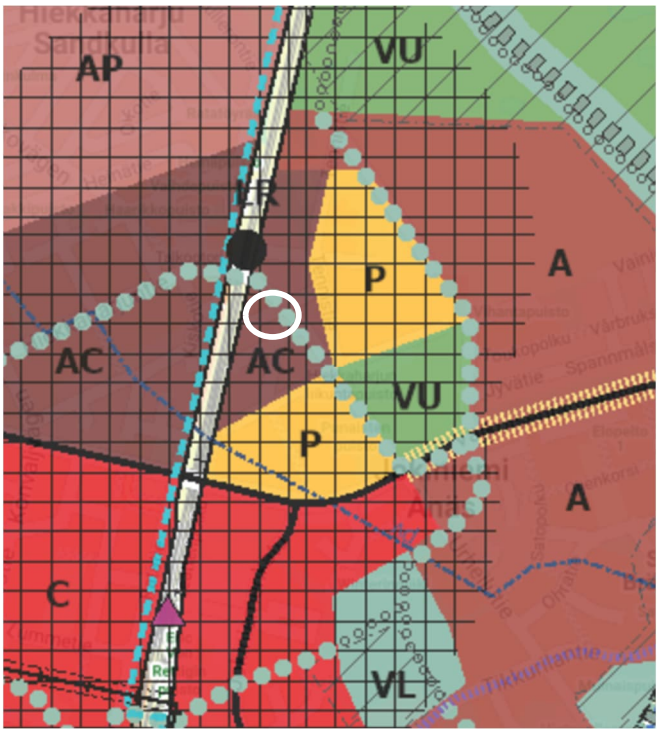


Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSLn hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019.

Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4-8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Yleiskaavassa alue on kestävän kasvunvyöhykkeellä ja tärkeällä pohjavesialueella. Alueen käyttötarkoitus on kaupunkikeskustan asuinalue (AC).



Ote Yleiskaavasta 2020

Kestävän kasvun vyöhyke

Joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Aseman ja pysäkin lähikortteleita kehitetään sen vaikutusalueen palveluiden, kaupan ja alueelle soveltuvien työpaikkojen keskittymänä. Kaupan rakentuminen raitiotien vaikutusalueella tulee kytkeä raitiotien toteutumiseen ja lähialueen asutuksen rakentumiseen. Pientaloalueilla tehokkuuden muutos tulee suunnitella useiden tonttien kokonaisuuksina. Asemanseuduilla ja pysäkeillä parannetaan saavutettavuutta ja paikkojen tunnistettavuutta.

AC **Kaupunkikeskustan asuinalue**

Kaupunkikeskustan asuinaluetta kehitetään asuntovaltaisena, monipuolisena ja toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alueen uuden asuntorakentamisen tulee olla tehokasta ja sitä voidaan toteuttaa kaikilla talotyypeillä. Kaupunkiympäristöstä tulee muodostua toimiva ja viihtyisä kokonaisuus läheisen keskustan kanssa. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Alueella tulee olla riittävästi puistoja ja julkisia ulkotiloja. Korttelien tulee olla läpikuljettavia jalan sekä pyöräillen ja muodostaa yhtenäinen verkosto keskusta-alueen reittien kanssa. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.
Pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti. Keskitetyt, nimeämättömät ja vuorottaiskäyttöiset pysäköintiratkaisut ovat suositeltuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Virkistysalueyhteys

Laajoja virkistysalueita yhdistävä virkistysalueiden sarja, ulkoilureitti tai viheralue. Yhteyden tulee olla jatkuva ja sen luonne voi vaihdella rakennetusta luonnonmukaiseen. Kaupunkikeskustoissa ja niiden läheisillä asuinalueilla merkinnän varrella olevat julkiset ulkotilat toteutetaan vehreinä ja viihtyisinä, toisiinsa kytkeytyneinä kaupunkitiloina.

Rautatieasema

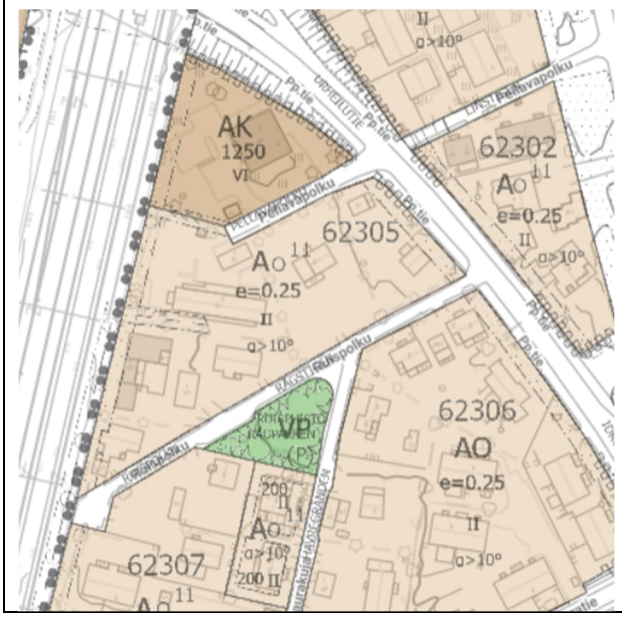
LR **Raskaan raideliikenteen alue**

Alue varataan rautateille.

PV **Pohjavesialue**

Pohjavesialue on erityisen merkittävä vedenhankinnan ja veden käyttökelpoisuuden säilyttämisen kannalta.

Asemakaava



Ao^{11} Omakotirakennusten ja muiden enintään kaksiasuntoisten rakennusten korttelialue.

62305 Korttelinumero.

e= 0.25 Tonttitehokkuusluku eli tontin kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.

II Rakennuksen suurin sallittu kerrosluku.

$\alpha \geq 10^0$ Katon vähimmäiskaltevuus asteina.

Ote voimassa olevasta asemakaavasta

Alueella on voimassa asemakaava nro 620400, Kinapori, joka on vahvistettu sisäasiainministeriössä 4.8.1983. Kaavassa alue on omakotirakennusten ja muiden enintään kaksiasuntoisten rakennusten korttelialuetta. alueen tonttitehokkuus on e=0.25, rakennus saa rakentaa 2-kerroksisiksi.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Yksityinen maanomistajan jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 20.9.2021. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002498 ja kaavoitus tuli vireille 3.11.2022. Kaavamuutos on vuosien 2022 ja 2023 työohjelmassa.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

alueen maanomistajat

naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)

asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset

ne, jotka katsovat olevansa osallisia

kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäyttötoimi (yrityspalvelut, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, tekninen toimiala), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo.

Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, Museovirasto, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Mielipiteissä kiinnitettiin huomiota seuraaviin asioihin:

Alue haluttiin pitää pientalovaltaisena, korkeintaan rivitalorakentamista. Myös huoli pysäköintipaikkojen riittävyydestä ja mahdollinen kadunvarsipysäköinti koettiin pelastusturvallisuuden kannalta huonona ratkaisuna. Ruispolun puolelle ei haluttu liiketilaa eikä liittymää. Suunnitellut rakennukset koettiin liian korkeiksi, mikäli ne halutaan rakentaa tontin reunaan kiinni. Rakennukset varjostavat ympäröiviä tontteja, joka tulisi vaikuttamaan tonttien arvoon. Vantaan asuntokannan pelättiin yksipuolistuvan ja nyt niin rikkaaksi, monipuoliseksi ja viihtyisäksi koetun asuinympäristön katoavan.
Muistutettiin myös junaliikenteen aiheuttamista melu-, runkomelu- ja tärinähaitoista sekä kaava-alueen lähistöön liittyvistä kulttuurihistoriallisista arvoisa.

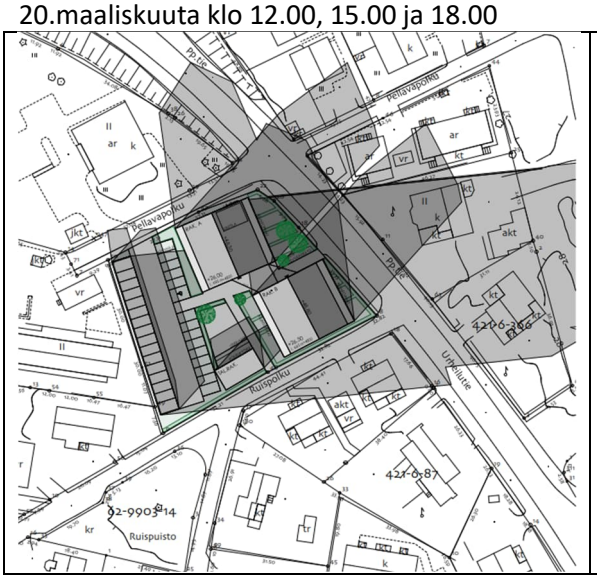
Mielipiteiden huomioiminen
Mielipiteet on otettu huomioon kaavatyössä. Kaavassa on määrätty tontin Ruispolun puolelle kaksi metriä leveä istutettavan alueenosamerkintä, joka estää sen, että rakennukset eivät tule tontin rajaan kiinni. Liiketila sijoitetaan Pellavapolun ja Urheilutien risteykseen. Kaikki autopaikat on sijoitettu tontille, jotta kadunvarsipysäköinniltä vältytään. Liikenne- ja rata- ja runkomelu sekä radan aiheuttama tärinä on otettu huomioon melumääräyksissä.

Yleiskaava 2020 (YK0048) on tullut voimaan 11.1.2023.
on pitkän tähtäimen suunnitelma, jolla kaupunki ohjaa maankäytön kehitystä haluamaansa suuntaan.

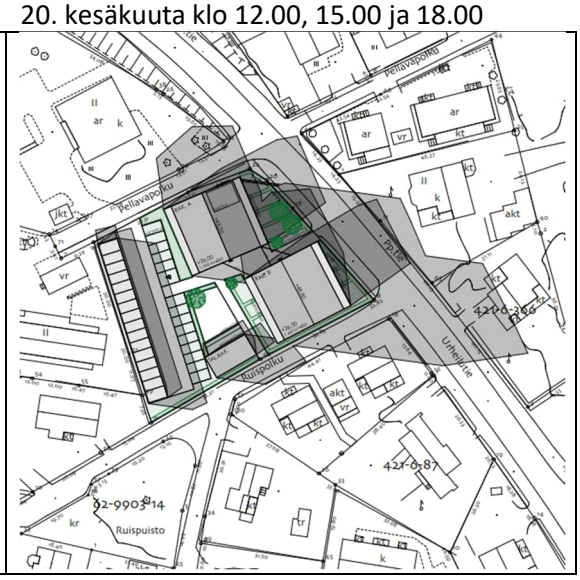
Asemakaavamuutos noudattaa Vantaan yleiskaavan 2020 periaatteita. Yleiskaavassa alue on kaupunkikeskustan asuinaluetta (AK), jota kehitetään asuntovaltaisena, monipuolisena ja toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alueen uuden asuntorakentamisen tulee olla tehokasta ja sitä voidaan toteuttaa kaikilla talotyypeillä. Lisäksi kaava-alue sijoittuu kestävän kasvun vyöhykkeelle, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ohjataan. Maakuntakaava ohjaa yleiskaavaa ja yleiskaava asemakaavaa, joten asemakaavamuutoksessa esitetty asuinkerrostalorakentaminen on maakuntakaavan ja yleiskaavan tavoitteiden mukainen.

Alueelle on tehty varjotarkastelu maaliskuun, kesäkuun ja syyskuun 20. päivän ajankohtana. Varjotarkastelun mukaan maaliskuussa ja syyskuussa ilta-aurinko klo 18 aikaan varjostaa eniten naapurirakennuksia Urheilutien ja Ruispolun suuntaan. Kesäkuussa varjo lankeaa Urheilutien alueelle.

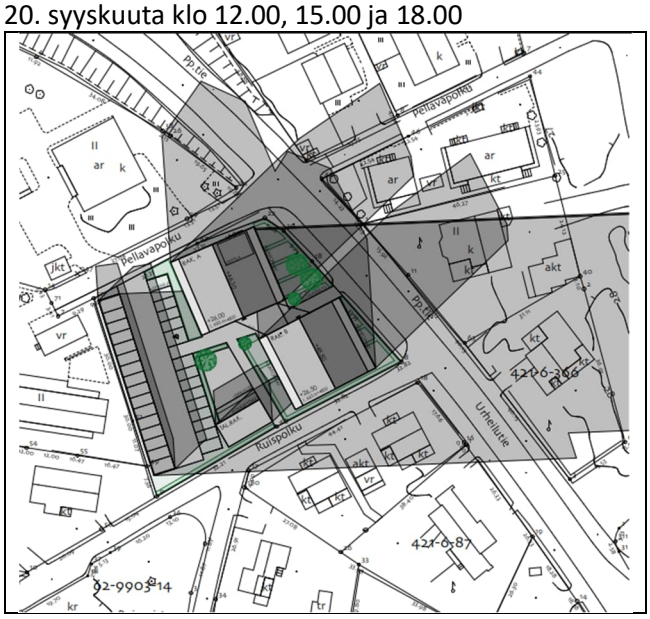
20.maaliskuuta klo 12.00, 15.00 ja 18.00



20. kesäkuuta klo 12.00, 15.00 ja 18.00



20. syyskuuta klo 12.00, 15.00 ja 18.00



Mielipiteet ja vastineet ovat kokonaisuudessa selostuksen liitteenä.

Yleisötilaisuus:
Tikkurilan asukastilaisuus pidettiin 10.1.2023 klo 16.00-19.00 välisenä aikana Vantaan valtuustosalissa osoitteessa Asematie 7. Hankkeen kerrostalorakentamista vastustettiin, toivottiin pientaloratkaisuja. Pellavapolun ja Ruispolun varteen pelättiin tulevan kadunvarsipysäköintiä, joka hankaloittaa liikennettä ja vaarantaa kävelijöiden turvallisuuden.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022 – 2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Innovaatioiden Vantaa -strategian mukaan rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)
Kaupungin omistaman maan ja asemakaavoitettujen täydennysrakentamisalueiden kaavoittaminen on etusijalla.
Asuntotuotantoa varten asemakaavavarantoa lisätään niin, että se vastaa viiden vuoden rakentamisen tarvetta.
Kaavoituksen tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.
Korkeaa rakentamista ja täydennysrakentamista edistetään aktiivisesti asemanseuduilla ja keskustoissa, joissa on hyvät palvelut.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):
- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.

- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

- Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 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.

3.3.2 Muut tavoitteet

Vihertehokkuus

Asemakaavassa määrätään alueelle maankäytön mukainen vihertehokkuustaso. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vehreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset

Vantaan kaupungin johtoryhmä hyväksyi 10.2.2020 Vantaan kulttuuriympäristölinjaukset, joiden mukaan vantaalaisten kulttuuriympäristöt ovat rakkaita ja rikkaita. Ne ovat hyvin hoidettuja ja monikerroksisia. Kulttuuriympäristön arvojen välittymisestä tulevaisuuteen huolehditaan asemakaavoissa mm. Seuraavasti:

- varmistetaan kaavojen merkinnöillä ja määräyksillä, että merkittävät kulttuuriympäristökokonaisuudet säilyvät
- selvitetään kulttuuriympäristön arvot ja ominaispiirteet, ja pyritään säilyttämään ne.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla muutetaan nykyinen kolme tonttia käsittävä pientaloalueena ollut alue kahden viisikerroksisen asuinkerrostalon tontiksi. Alueen pysäköinti sijoittuu tontin länsiosaan osittain autokatoksiin.

4.1.1 Mitoitus

Asuinkerrostalojen korttelialue, AK 0,2546 hehtaarin alue. Rakennusoikeutta on yhteensä 2 770 k-m2, josta liiketiloja 50 k-m2. Kokonaistehokkuus on e=1. Alueelle tulee noin 130 asukasta.

- Autopaikkojen vähimmäismäärät:
  - Kerrostaloasunnot 1/110 k-m2, kuitenkin vähintään 1 ap/2 asuntoa.
  - Pyöräpysäköintipaikkoja tulee varata vähintään 2 pp/asunto.
  - Vieraspysäköintiin tulee toteuttaa vähintään 1 ap/1500 k-m².

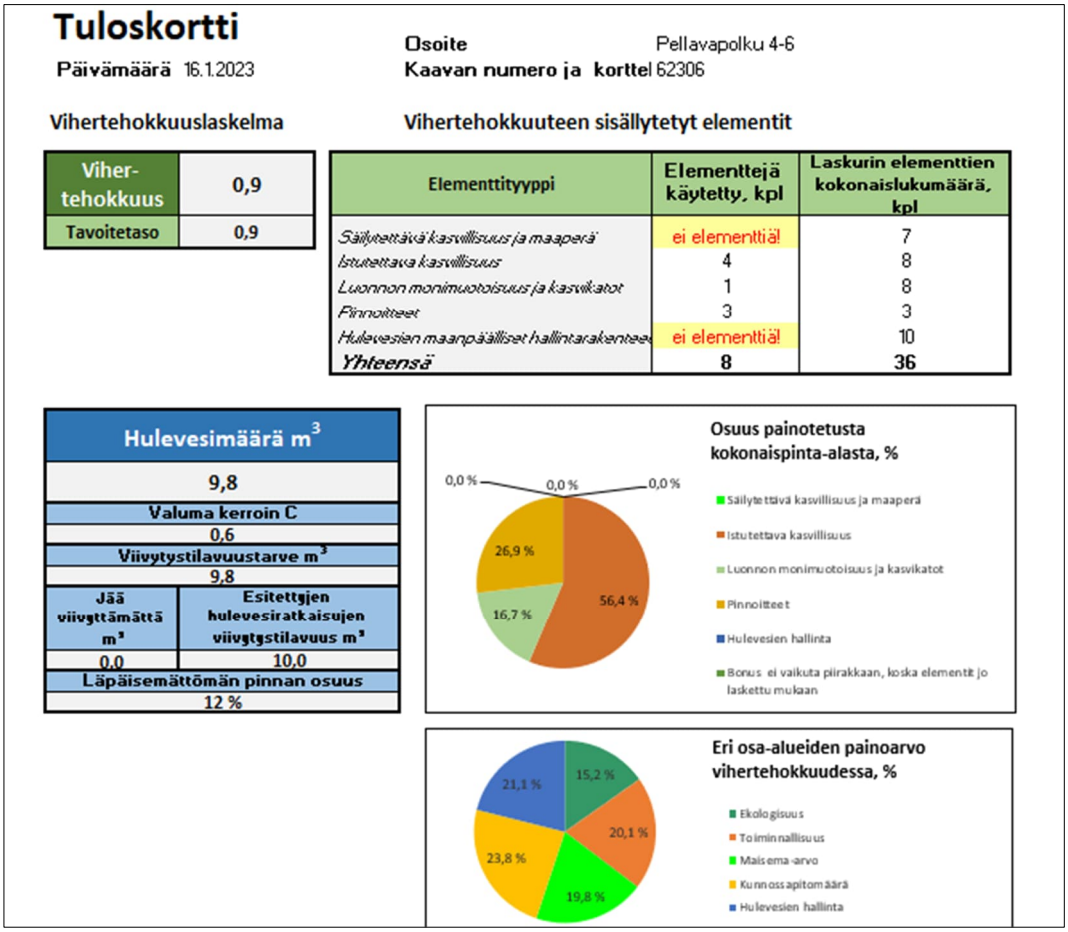
- Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m².
- Liiketiloille 1 ap/ 100 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap / liiketila. Liiketilan asiakkaille 1 ap ja 1 pp.
- Pysäköintipaikoilla tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Rakennusten arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä. Määräykset on selostettu tarkemmin kohdassa 4.3.1 Korttelialueet.

Suunnittelualueella käytettyjä vihertehokkuusratkaisuja ovat mm. istutettavat puut, pensasaidanteet, kasvikattoinen autokatos ja talousrakennus sekä nurmikivetyt pysäköintipaikat. Korttelin vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9.

Kasvikatot tukevat osaltaan luonnon monimuotoisuutta ja viivyttävät sadevesiä. Rakennuslupavaiheessa suunnitelmaa voidaan tarkentaa, kunhan kaavavaiheen vihertehokkuuden tavoiteluku ja kaavamääräykset toteutuvat. Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakennusluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.



Tuloskortti

Päivämäärä 16.1.2023

Osoite Pellavapolku 4-6

Kaavan numero ja korttel 62306

Vihertehokkuuslaskelma

Viher-tehokkuus	0,9
Tavoitetaso	0,9

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	3	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakentee	ei elementtiä!	10
Yhteensä	8	36

Hulevesimäärä m³	
9,8	
Valuma kerroin C	
0,6	
Viivytystilavuustarve m³	
9,8	
Jää viivyttämättä m³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³
0,0	10,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
12 %	

Vihertehokkuuden tuloskortti Arkkitehtuuri Oy Lehtinen& Miettunen

Asemapiirros Arkkitehtuuri Oy Lehtinen& Miettunen

- Autokatos ja talousrakennus ovat maksaruohokattoisia.
- Autopaikat ovat nurmikivipintaisia.
- Ajotie on asfalttipintainen.
- Pihatiet ovat kivituhkapintaisia.
- Puut ja pensaat piirustuksen mukaan.

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

AK, asuinkerrostalojen korttelialueet

Tontille liitytään Pellavapolun puolelta pysäköintipaikalle, joka on suunniteltu tontin länsiosaan osittain autokatokseen. Liiketilan autopaikka sijoitetaan pysäköintialueelle. Urheilutien laitaan on merkitty liittymäkielto. Pysäköinti normi määräytyy Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohjeen 14.5.2018 -ohjeen mukaan.

Istutettavat alueenosamerkinnät kiertävät tontin ympäri siten, että etelärajalla alueenosa on kaksi metriä leveä, Urheilutien varressa 1.5 metriä ja Pellavapolun varressa yhden metrin levyinen. Istutettavilla-alueenosamerkinnöillä varmistetaan Ruispolun ja Urheilutien alla olevien maanalaisten johtojen mahdollinen korjaustarve tulevaisuudessa.

Alue on pohjavesialuetta, joka täyty rakentamisessa ottaa huomioon.

Pääradan sekä Urheilutien tärinästä, runkomelusta ja liikennemelusta on annettu määräyksiä kaavassa. Hakija on laatinut myös varjotutkielman, joka on selostuksen liitteenä.

Arkkitehtuuri / julkisivut
Rakennusten julkisivujen tulee olla kaupunkimaisia ja korkeatasoisia, ja arkkitehtuurin tulee olla kestävää, korkeatasoista ja innovatiivista. Rakennukset tulee tehdä kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan kaupunkimaisina. Julkisivumateriaalin tulee olla parvekkeiden taustaseiniä lukuun ottamatta paikallamuurattu poltettu tiili tai puu. Lisäksi yleisten alueiden suuntaan näkyvät sokkelit tulee suunnitella osaksi julkisivuarkkitehtuuria ja katutasokerroksen tulee olla vähintään 4 metriä korkea.
Viisikerroksisten asuinrakennusten kattomuodon on oltava harja- tai pulpettikatto. Yksikerroksisten rakennusten ja katosten katto tulee tehdä viherkattona. Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin mm. katoksin tai materiaalein.

Parvekkeet

Parvekkeet ja erkkerit saa rakentaa rakennusalarajan yli, mutta parvekepieliä ei saa kadun puolella ulottaa maantasokerrokseen.

Rakennusoikeus

Asuinrakennusoikeutta on 2720 kerrosneliömetriä ja sen lisäksi Pellavapolun ja Urheilutien kulmaukseen liiketilaksi soveltuvaa tilaa 50 kerrosneliömetriä.

Rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa:
- asumista palvelevat yhteistilat,
- irtaimistovarastot,
- tekniset tilat,
- parvekkeiden ja terassien kiinteästi lasitetut osat,
- parvekkeita korvaavia viherhuoneita silloin, kun ne eivät ole lämmintä tilaa.
- maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m²,
- ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros sekä omatoimista pelastautumista palvelevan toisen portaan/porrashuone kaikissa kerroksissa,
- ullakolle voi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita, jotka tulee huolitella rakennuksen arkkitehtuuriin soveltuviksi

Muita määräyksiä:

Jotta hyvän huoneilman laatu olisi riittävä, rakennuksen tuloilma tulee ottaa kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä, ja ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla. Asukkaiden viihtyisyyden takaamiseksi, porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia, ja kaduntasokerroksen tilat tulee järjestellä ja rakenteet suunnitella siten, että kadun puoleiset julkisivut antavat avonaisen ja toiminnallisen vaikutelman. Porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.
Maantasokerrokseen tulee varata tila muuntamolle.

Pihat

Yleisen viihtyisyyden takaamiseksi alueelle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma, jossa tonttien leikki- ja oleskelualueet, reitit, hulevesijärjestelmät ja istutukset järjesteään koko korttelin yhteisinä. Pysäköintialue tulee rajata oleskelu- ja leikkialueista istutuksin. Vihertehokkuus asuntoalueilla on 0,9, ja laskelma siitä on esitettävä rakennuslupahakemuksessa. Korkeatasoinen ja monipuolinen piha edesauttaa viihtyvyyttä. Pihan päällystetyt osat tulee kivetä, ja asvalttia saa käyttää vain ajoreiteillä. Lisäksi rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

Ympäristöhäiriöt

Kaavassa melun aiheuttamia terveysriskejä ehkäistään määräämällä asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyydestä ΔL tieliikennemelua ja raideliikenteestä aiheutuvaa runkomelua vastaan desibelirajoituksin ja rakenneratkaisuin 30 dB:iin. Teknisin ratkaisuin huolehditaan siitä, ettei valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen melutaso oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla tai parvekkeilla ylity. Asuinrakennusten liikennetärinän tunnusluku vw,95 saa olla enintään 0,30 mm/s. Rakennuslupavaiheessa esitetään selvitys, miten runkomelu ja radan aiheuttama tärinä on otettu huomioon.

Tikkurilassa Grönbergin akkutehtaan lyijypäästöjä on aikanaan levinnyt laajalti lähialueen maaperään, joten kaavassa on määrätty, että maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Autopaikat

Autopaikkanormi perustuu Asuntoalueiden pysäköinnin mitoitusohjeeseen 14.5.2018, jonka mukaan autopaikkoja tulee olla seuraavasti: Asunnot 1 ap/ 110 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/ 2 asuntoa. Vieraspysäköintiin tulee toteuttaa vähintään 1 ap/1500 k-m². Lyhytaikaista

huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m². Liiketilat 1 ap/ 100 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap /liiketila. Liiketilan asiakkaille on varattava 1 autopaikka ja 1 polkupyöräpaikka. Polkupyöräpaikkoja tulee varata 2 polkupyöräpaikkaa / asunto.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

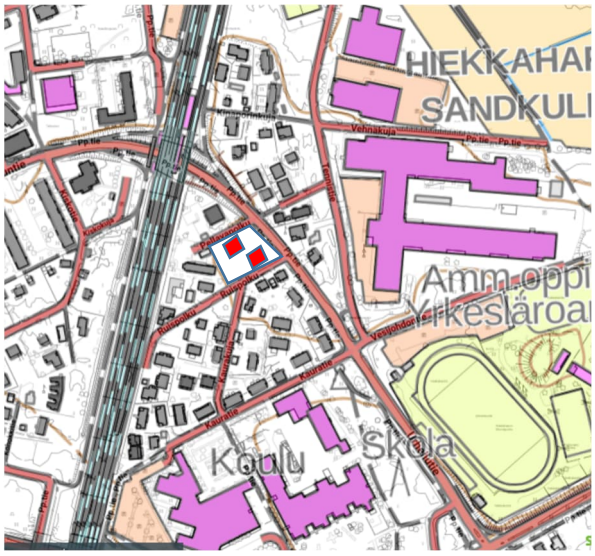
4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Kaavamuutos täydentää alueen yhdyskuntarakennetta, mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä.

Väestön rakenne ja kehitys

Kaavamuutos lisää asukasmäärää Jokiniemessä Hiekkaharjun aseman tuntumassa noin 130 uudella asukkaalla. Kolmioita tulee vähintään 25 kpl, mikä osaltaan tuottaa alueelle myös isompia asuntoja.

Yhdyskuntarakenne



Ratkaisu edistää yleiskaavan 2020 mukaista asuinalueen täydennysrakentamista ja luo tiivistä ja tehokasta, kaupunkirakennetta.

Rakentaminen sijoittuu Hiekkaharjun aseman ja Urheilutien joukkoliikenteen runkoyhteyden tuntumaan. Bussipysäkit ja Hiekkaharjun asema sijoittuvat kävelyetäisyydelle.

Kaupunkikuva

Uusi rakentaminen parantaa alueen kaupunkikuvaa nykyhetkeen verrattuna. Tiivistämällä aluetta kaupunkimaisesti. Julkisivumateriaalit ovat perinteisiä ja laadukkaita. Rakentamisen mittakaava jatkaa Hiekkaharjun asemanseudulle tyypillistä kaupunkirakennetta. Maantasoautopaikat on sijoitettu tontin takaosaan katutilan toiminnallisen luonteen kehittämiseksi ja liiketila sijoittuu tontin asemanpuoleisimmalle nurkalle.
Kortteleista saadaan vehreitä mm. vihertehokkuudesta määräämällä.

Asuminen

Valmistuvat asunnot helpottavat osaltaan pääkaupunkiseudun asuntopulaa. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lisäämällä asuntotuotantoa ja monipuolistamalla asuntokantaa hyvien raideliikenneyhteyksien varrella.

Palvelut ja työpaikat

Tontille edellytetty liiketila mahdollistaa jokusen työpaikan sijoittumisen tontille. Asukkaiden lisäys vaikuttaa toisaalta positiivisesti koko Jokiniemen ja Hiekkaharjun palveluiden säilymiseen ja monipuolistumiseen. Asukasluvun kasvu lisää päiväkotipaikkojen ja koulupaikkojen tarvetta. Muun muassa Tikkurilan työpaikat ja palvelut ovat hyvien joukkoliikenneyhteyksien tai pyörämatkan päässä.

Päiväkodit ja koulut sijoittuvat kävelymatkan päähän, samoin Hiekkaharjun urheilukenttä. Lähikauppa, kioski, kukkakauppa ja ravintola löytyvät Hiekkaharjun ostarilla. Alue on myös kävelymatkan päässä Tikkurilan keskustan palveluista.

Taloudelliset vaikutukset

Asemakaavan muutoksesta ei koidu suoria kustannuksia kaupungille. Maanomistaja osallistuu kaupungin kasvamisen aiheuttamiin kustannuksiin maankäyttösopimuksella.

Sosiaalinen ympäristö

Kerrostaloasuntojen koko vaihtelee, ja alueelta löytyy koti moneen tarpeeseen ja elämänvaiheeseen. Vanhan pientaloalueen ikääntyville asukkaille tarjoutuu mahdollisuus esteettömään ja huolettomaan kerrostaloasumiseen. Tavoitteena on ehjä sosiaalinen aluekokonaisuus. Hanke on VAT:n mukainen.

Virkistys

Hanke uusine asukkaineen lisää virkistysalueiden, kuten Tikkurilan alueen pääurheilukentän Hiekkaharjun liikuntapuiston, golfkentän sekä Tennistien varrella olevien useiden urheiluhallien käyttöä. Rakennukset sijoittuvat vanhalle pientaloalueelle, joten hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita.

Liikenne

Kasvava asukasmäärä Hiekkaharjun aseman vieressä lisää joukkoliikenteen käyttäjämääriä sekä lähijunien että Urheilutien bussilinjojen osalta. Ajoneuvoliikenteen osalta lisääntyvä liikennemäärä on hyvin maltillinen, noin 30 tehtyä matkaa vuorokaudessa Pellavapolulta Urheilutielle ja takaisin. Tämä ei tuota ongelmaa lähialueen liikenneverkon kapasiteetille. Hiekkaharjun Talkootorin liikekeskus on hankkeen läheisyydessä ja kävelymatka paikalle on lyhyt. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet myös etelään, Tikkurilan keskustan suuntaan ovat suorat ja toimivat.

Vesihuolto

Kaavamuutosalue tukeutuu olemassa olevaan vesihuoltoverkostoon, joten kaavamuutoksesta ei aiheudu suunnittelu- tai rakennuskustannuksia yleiselle vesihuollolle.

Ympäristöhäiriöt

Kaava-alueeseen kohdistuva melu on otettu huomioon kaavaratkaisussa määräyksin, jotka turvaavat terveellisen, turvallisen ja viihtyisän asuinympäristön. Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB. Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia siitä, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen melutaso ei oleskeluun tarkoitetuilla

piha-alueilla tai parvekkeilla ylity. Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun, Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla 30 dB:iin.

Asuinrakennusten liikennetärinän tunnusluku vw,95 saa olla enintään 0,30 mm/s.

Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu ja radan aiheuttama tärinä on otettu huomioon.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille alueille, eikä sillä ole vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Korttelialueiden vihertehokkuudella edistetään luontoarvojen, ekosysteemipalveluiden ja hulevesien hallinnan toteutumista. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Vettä läpäisemättömän pinnan määrä kasvaa kaavan toteuttamisen myötä. Odotettavissa on, että tiiviisti rakennetut tontit tulevat olemaan pääosin vettä läpäisemätöntä pintaa, mikä korostaa hulevesien hallinnan tärkeyttä.

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.

Kaava-alueen hulevesien muodostumista pyritään ehkäisemään vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla, ohjaamalla hulevettä kasvillisuuden käyttöön ja soveltamalla hulevesien luonnonmukaisen hallinnan periaatteita, jos vain tontille saadaan näitä sovitettua. Huleveden käsittely on suunniteltava tontti- tai korttelikohtaisesti. Hulevesien hallintarakenteet mitoitetaan vihertehokkuuslaskurin avulla sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha ja kesto 10 minuuttia.

Hulevesisuunnitelman laatimisessa tulee ottaa huomioon Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli. Suunnitelma hyväksytetään rakennusluvan hakemisen yhteydessä.

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 rakennettavat rakennukset tiivistävät olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Se tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä. Vihertehokkuuden avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä. Hulevesien imeyttäminen ja viivyttäminen tontilla parantaa ilmaston muutokseen sopeutumisen mahdollisuutta tiiviissä kaupunkirakenteessa.

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

Alueen nimistöä ei ole muutettu.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus. Tavoitteena on aloittaa rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan. (Kaava perustuu hakijan konsulttina toimineen Arkkitehtuuri Oy Lehtinen Miettunen -toimistosta Lasse Lehtisentekemään viitesuunnitelmaan.)

Hakijat	Samuli Kumpulainen	
	Miikka Väänänen	
Vantaan Energia:	Tero Kortesmäki	
	Antti Hartikainen	
Helimäki Akustikot Sitowice:	Aleksi Heikkinen	
	Sami Mäkinen	
	Jarkko Punnonen	
	Arkkitehtuuri Oy	
Lehtinen Miettunen:	Lasse Lehtinen	
Vantaan kaupunki:		
Asemakaavoitus:	Marjaana Yläjääski	aluearkkitehti
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
	Seppo Niva	arkkitehti
	Kimmo Kangas	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
Yleiskaavoitus	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Kuntatekniikan keskus :	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Heidi Hellgren-Suomalainen	liikenteen alueinsinööri

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 9. päivänä toukokuuta 2023

Anna-Liisa Vanhala
kaavoitusteknikko

Seppo Niva
asemakaava-arkkitehti

Marjaana Yläjääski
aluearkkitehti

7.ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	**092 Vantaa**	**Täyttämispvm**	**24.04.2023**
Kaavan nimi	002498 Jokiniemi kaupunginosa 62		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	**03.11.2022**
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	**0,2546**	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	**0,2546**

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	**0,2546**	**100,0**	**2770**	**1,09**	**0,0000**	**2133**
A yhteensä	0,2546	100,0	2770	1,09	0,0000	2133
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

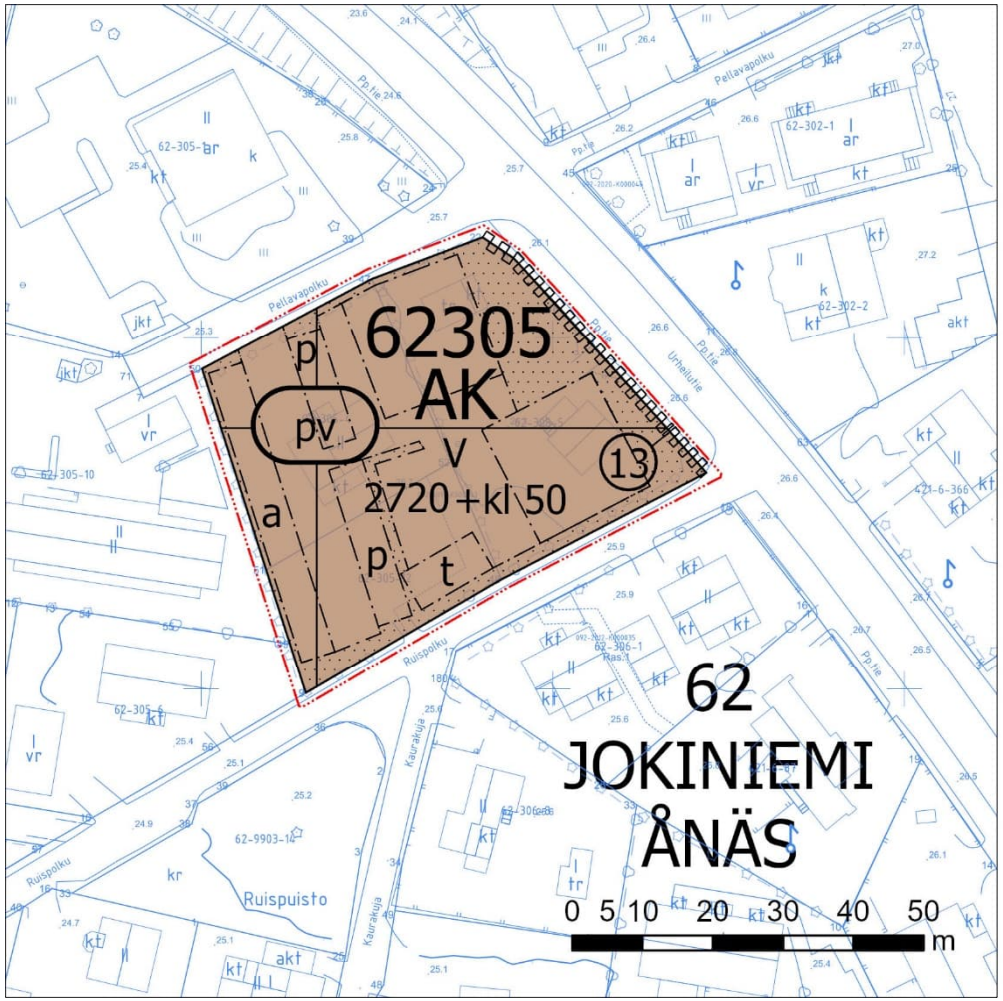
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

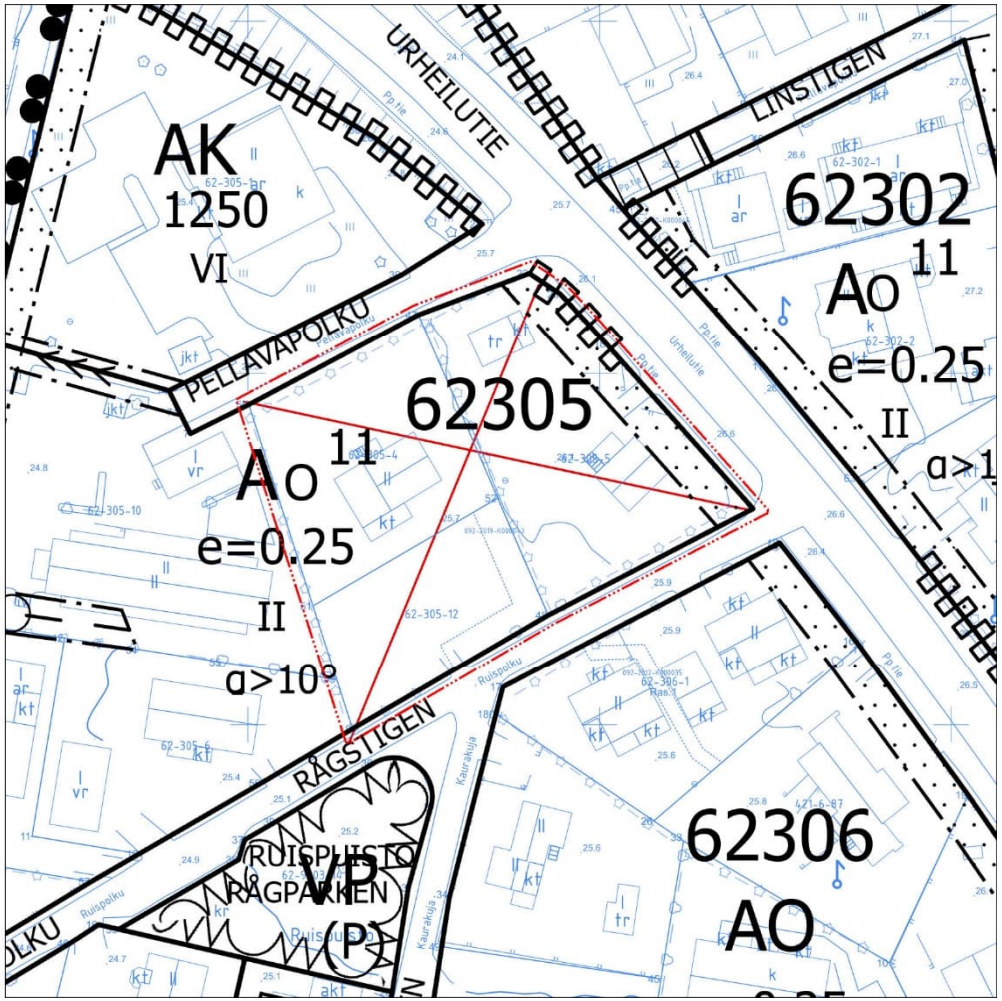
Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,2546**	**100,0**	**2770**	**1,09**	**0,0000**	**2133**
A yhteensä	0,2546	100,0	2770	1,09	0,0000	2133
A	0,0000		0		0,0000	0
AK	0,2546	100,0	2770	1,09	0,0000	2133
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

8. ASEMAKAAVAKARTTA JA –MÄÄRÄYKSET





Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002498	9.5.2023

Vantaan kaupunki

Pellavapolku

Kaupunginosa 62, JOKINIEMI

Vanda stad

Linstigen

Stadsdel 62, ÅNÄS

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 62305

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 62305

Tonttijaon muutos
Osa korttelia 62305

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 62305

	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.**
	Asumista palvelevat yhteistilat, tekniset tilat, pysäköintilaitokset, parvekkeiden ja terassien kiinteästi lasitetut osat saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Parvekkeita korvaavia viherhuoneita saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi silloin, kun ne eivät ole lämmintä tilaa.	Gemensamma utrymmen som betjänar boendet, tekniska utrymmen, parkeringsanläggningen, balkongers och terrassers permanent inglasade delar får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen. Grönrum som ersätter balkongerna får byggas utöver byggrätten då de inte är varmt utrymme.
	Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia. Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Omatoimista pelastautumista palvelevan toisen portaan/ porrashuone saa kaikissa kerroksissa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.	Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp. På markplansvåningen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. På varje våning får ytterligare en trappa/ett trapphus som betjänar räddning på egen hand byggas utöver byggrätten. De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.
	Katutasoon Pellavapolun ja Urheilutien kulmaukseen tulee tehdä liike- ja myymälätilaksi soveltuvaa tilaa vähintään 50 k-m².	På gatuplanet ska minst 50 m²-vy utgöras av utrymmen som lämpar sig för affärs- och butikslokaler i hörnet vid Linstigen och Idrottsvägen.
	Maantasokerrokseen tulee varata tila muuntamolle.	I markplan skall plats för en transformator reserveras.
	Kerroksiin 2-5 saa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi rakentaa asunnon ulkopuolisia varastotiloja.	Utöver det våningstal som anvisats i detaljplanen får i våningar 2-5 byggas lagerutrymmen utanför bostaden.
	Kaduntasokerroksen tilat tulee järjestellä ja rakenteet suunnitella siten, että kadun puoleiset julkisivut antavat avonaisen ja toiminnallisen vaikutelman.	Gatuplanets utrymmen ska organiseras och konstruktionerna planeras så att fasaderna mot gatan ger ett öppet och funktionellt intryck.
	Kaduntasokerroksen kerroskorkeus tulee olla vähintään 4 m.	Minimivåningshöjd i gatuplanet är 4 m.
	Rakennukset tulee tehdä kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan kaupunkimaisina.	Byggnader ska uppföras så att de med avseende på stadsbilden och arkitekturen är urbana.
	Arkkitehtuurin tulee olla kestävää, korkeatasoista ja innovatiivista.	Arkitekturen ska vara hållbar, högklassig och innovativ.
	Päärakennuksissa on käytettävä harjakattoa tai pulpettikattoa.	Huvudbyggnaderna skall vara försedda med sadeltak eller pulpettak.
	Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin mm. katoksin tai materiaalein.	Entréerna ska framhävas med arkitektoniska medel, bl.a. genom skärmtak och material.
	Parvekkeet ja erkkerit saa rakentaa rakennusalan rajan yli.	Balkonger och burspråk får byggas så att de skjuter ut över gränsen för byggnadsytan.
	Rakennusten julkisivujen tulee pääosin olla paikallamuurattua, poltettua tiiltä tai puuta.	Byggnadens fasader ska huvudsakligen bestå av bränt tegel som murats på platsen eller trä.

Sandwich-elementtirakennetta saa käyttää vain parvekkeiden taustaseinissä tai vastaavissa sekundäärisissä julkisivupinnoissa.	Sandwich-elementkonstruktioner får användas endast på balkongernas fondväggar eller på motsvarande sekundära fasadytor.
Parvekkeiden pieliä ei saa ulottaa maantasokerrokseen.	Balkongernas sidor får inte sträcka sig till markplansvåningen.
Yleisten alueiden suuntaan näkyvät sokkelit tulee suunnitella osaksi julkisivuarkkitehtuuria.	De socklar som syns mot allmänna områden ska planeras som en del av fasadarkitekturen.
Yksikerroksisten rakennusten ja katosten katto tulee tehdä viherkattona.	De tak som täcker envåningsbyggnader eller skydd ska utföras i form av gröntak.
Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.	Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.
Väestönsuojat saa sijoittaa tonttijaon estämättä.	Skyddsrum får placeras utan att tomtindelningenutgör ett hind.
Palomuurit voidaan toteuttaa tontin rajasta riippumatta.	Brandmurar kan byggas oberoende av tomtgränsen.
Ympäristöhäiriöt	**Miljöstörningar**
Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB	Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens ytterhölje ska vara minst 30 dB.
Teknisin ratkaisuin tulee huolehtia siitä, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukainen melutaso ei oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla tai parvekkeilla ylity.	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.
Raideliikenteestä aiheutuvan runkomelun, Lprm enimmäistaso rajoitetaan rakenneratkaisuilla 30 dB:iin.	Maximnivån för det buller i stommen, Lprm som spårtrafiken orsakar begränsas till 30 dB genom konstruktionslösningar.
Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten runkomelu on otettu huomioon.	I samband med bygglovansökan skall företes en utredning över hur bullret i stommen beaktas.
Asuinrakennusten liikennetärinän tunnusluku vw,95 saa olla enintään 0,30 mm/s.	Nyckeltalet för trafikvibrationer vw,95 får vara högst 0,30 mm/s i bostadshus.
Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys, miten radan aiheuttama tärinä on otettu huomioon.	I samband med bygglovansökan skall företes en utredning över hur vibrationer i spårtrafiken beaktas.
Rakennuksen tuloilma tulee ottaa kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.	Tilluften i byggnaden tas från taknivå på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen måste utrustas med tillräckligt effektiva filter.
Pihat	**Gården**
Pihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma, jossa esitetään leikki- ja oleskelualueet, reitit, hulevesijärjestelmät ja istutukset.	För gårdsplan ska en enhetlig plan utarbetas, där områden för lek och vistelse, leder, dagvattensystem och planteringar ska anvisas.
Korttelin vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9. Laskelma on esitettävä rakennuslupahakemuksessa.	Kvarterets gröneffektivitet ska vara minst 0,9. Beräkningen ska presenteras i byggnadstillståndsansökan.
Pihan tulee olla korkeatasoinen ja monipuolinen. Päällystetyt osat tulee kivetä. Asvalttia saa käyttää vain ajoreiteillä.	Gården ska vara högklassig och varierande. Delar med ytbeläggning ska stenläggas. Asfalt får användas endast på körvägar.
Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.	För byggnadslov ska utarbetas en dagvattenplan.
Autopaikat:	**Bilplatser:**
Asunnot 1 ap/ 110 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/ 2 asuntoa.	Bostäder 1 bp/ 110 m²-vy, dock minst 1 bp/ 2 bostäder.
Vieraspysäköintiin tulee toteuttaa vähintään 1 ap/1500 k-m². Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m².	Minst 1 bp/1500 m²-vy ska avsättas för gästparkering. På tomten ska minst 1 bp/5000 k-m² reserveras i närheten av trapphusen för kortvarig serviceparkering och hemservice.
Liiketilat 1 ap/ 100 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap / liiketila.	Affärslokaler 1 bp/ 100 m²-vy, dock minst 1 bp / lokal.
Liiketilan asiakkaille 1 ap ja 1 runkolukittava pyöräpaikka.	För kunder i affärslokal 1 bp och 1 ramlåsbar cykelplats.
Autopaikkojen suunnittelussa tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.	Vid planeringen av bilplatser ska beredskap finnas för laddningsställen för elbilar.
Polkupyöräpaikkoja tulee varata 2 pp / asunto	2 cp / bostad ska reserveras för cykelplatser.
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.**
(13)	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
x x	**Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.**	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
62	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
JOK	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
62305	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
2420	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
2420 + kl50	**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.**
V	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
t	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen**	**Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras**
a	**Auton säilytyspaikan rakennusala**	**Byggnadsyta för förvaringsplats för bil**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
p	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
pv	**Tärkeä pohjavesialue.** Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää.	**Viktigt grundvattensområde.** Verksamheten på området får inte medföra risk för grundvattens kvalitet eller kvantitet.

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.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Marjaana Yläjääski, Aluearkkitehti, 26.4.2023 15.51

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

Kaupunkiympäristö/asemakaavoitus 9.5.2023

Mielipiteiden luettelo 2.11.2022 - 3.12.2022 / Asemakaavamuutos nro 002498, 62. Jokiniemi, Pellavapolku

Kirjeenä saapuvat mielipiteet toimitetaan kirjaamosta kaavoitusteknikko Anna-Liisa Vanhalalle

Mielipiteitä saatiin 13 kpl.

Mielipiteen antaja	**Mielipide**	
NRO 1 Asunto- osakeyhtiö Vantaan Ruispolku 12	Vastustaa kerrostalojen rakentamista. Huoli pysäköintipaikkojen riittävyydestä. Mahdollinen kadunvarsipysäköinti on pelastusturvallisuuden kannalta huono ratkaisu.	Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeellä olevaa kaupunkikeskustan aluetta (AC). Pysäköinti on kaavassa osoitettu tontille.
NRO 2 Caruna Oy	Ei huomautettavaa.	-
NRO 3 Fingrid	Ei huomautettavaa. Fingridin voi poistaa asemakaavatyön jakelulistoilta.	-
NRO 4	Rakennukset ovat liian korkeita. Tulee liian lähelle tontin reunaa, mikä vaikuttaa mm. tonttimme arvoon. Ei liittymää eikä liiketilaa Ruispolun puolelle. Parvekkeet eivät saa olla taloomme päin.	Liittymä on Pellavapolun puolelta. Ruispolun puolella on kahden metrin levyinen istutettava alueenosamerkintä, johon ei rakennusta saa sijoittaa. Rakennukset on suunniteltu niin, että parvekkeet ovat Urheilutielle päin.
NRO 5 HSL	Ei kommentoitavaa.	-
NRO 6 HSY	Aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Uudet	-

	rakennukset ovat liitettävissä viereisten katujen vesihuoltoverkkoon.	
NRO 7 Vantaan Kaupunginmuseo	Alueen edustalta kulkeva Urheilutien linjaus on vanha ja näkyy 1700-luvun lopulla tehdyssä niin kutsutussa Kuninkaan kartastossa. Kaava-alueen lähistöllä on lisäksi käyty taisteluja sisällissodan aikaan vuonna 1918 ja lähistölle tiedetään haudatun teloitettuja punakaartin sotilaita. Punakaartilaisten hautoja on kuulopuheiden mukaan löytynyt kaava-aluetta vastapäätä Urheilutien vastakkaiselta puolelta sekä noin 150 metriä kaakkoon nykyisen punaisten muistomerkin alueelta. Mikäli kaava-alueelta paljastuisi rakennusvaiheessa sisällissodan aikaisia hautoja, on asiasta oltava viipymättä yhteydessä museoon. Museon näkökulmasta olisi myös hienoa, jos paikan historiallisia aiheita voisi tuoda esiin uusia kerrostaloja suunniteltaessa.	Kommentti on liitetty selostukseen.
NRO 8	Vastustaa kaavamuutosta. Hiekkaharju on pientalovaltaista	Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kestävän kasvun

	asuntoaluetta, jonne kerrostalot eivät sovi. Mikäli kaavamuutos toteutuu, kerrostalokaavoja tulee lisää alueelle. Hakija saa kohtuutonta taloudellista etua muihin kiinteistön omistajiin verrattuna, mikä rikkoo kuntalaisten yhdenvertaisuutta. Tiivistämällä tuhotaan Hiekkaharjun alueen omaleimaisuutta vihreänä ja rauhallisena pientaloalueena.	vyöhykkeellä olevaa kaupunkikeskustan aluetta (AC). Asemakaava tehdään yleiskaavaan perustuen ja on siis yleiskaavan mukainen.
NRO 9	Vastustaa kerrostalojen rakentamista. Pellavapolulle olisi järkevää rakentaa omakotitaloja, paritaloja tai rivitaloja. Kun nykyiset pientalotontit muutetaan kerrostalotonteiksi, syntyy pian tilanne, että jäljellä olevatkin vanhemmat pientalotontit ja persoonalliset omakotitalot myydään rakennuttajalle. Vantaan asuntokanta yksipuolistuu ja moninaisuuden tuoma rikkaus, mikä tekee Vantaasta viihtyisän vähenee.	Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeellä olevaa kaupunkikeskustan aluetta (AC). Asemakaava tehdään yleiskaavaan perustuen ja on siis yleiskaavan mukainen.
NRO 10	Vastustaa hanketta samoin kuten edellinen. Vantaan täytyy tarjota hyvien kulkuyhteyksien varrella olevia asuntoja myös ihmisille, jotka haluavat asua	Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeellä olevaa kaupunkikeskustan aluetta (AC). Asemakaava tehdään

	pientaloissa.	yleiskaavaan perustuen ja on siis yleiskaavan mukainen.
NRO 11 Vantaan Energia	Sähköverkoilla ei huomautettavaa. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.	-
NRO 12 Väylävirasto	Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.	Kaavamääräyksissä on annettu vähimmäistasot ääneneristyksen ja tärinän aiheuttamista häiriöistä asuinhuoneille, parvekkeille ja piha-alueille. Selostuksen kohdassa 2.2.3 on tarkemmin kuvailtu ympäristöhäiriöt alueella mm., tieliikenteen, raideliikenteen ja tärinästä johtuva ympäristöhäiriö.
NRO 13	Vastustaa. Suunnitelmassa ei ole huomioitu, että kerrostalojen myötä autopaikkojen tarve on suurempi kuin mitä suunnitelmassa on esitetty. Liikenne lisääntyy ja osa pysäköinnistä tulee olemaan kapealla Ruispolulla kuten jo nykyäänkin on.	Autopaikkojen määrä perustuu kaupunkisuunnittelulautakunnan päätökseen asuntoalueiden pysäköinnin mitoituksesta 11.6.2018 §18.

NRO 1

Asunto- osakeyhtiömme jäsenten yhteinen kanta esitettyyn kaavamuutokseen on kielteinen. Esitetystä muutoksesta ei selkeästi käynyt ilmi, kuinka suunnitteilla olevien asuntojen ja niihin liittyvien liiketilojen pysäköinti aiotaan toteuttaa. Mikäli kyseiselle kiinteistölle ei aiota järjestää riittävää pysäköintitilaa, epäilemme paikoituksen tapahtuvan lähikatujen varsilla. Ruispolku on erittäin kapea, joten mahdollinen pysäköinti kadulla hankaloittaa asukkaiden liikkumista merkittävästi. Erityisesti talvella, kun on lunta se voisi olla jopa turvallisuusriski. Mahdolliset pelastusajoneuvot eivät pääse ohi esimerkiksi.

Alue tulisi muutenkin säilyttää sellaisena, johon se on aikanaan kaavoitettu. Kaksi omakotitaloa, paritalo tai pieni rivitalo ovat tervetulleita.

Vastine:
Pysäköinti on kaavassa osoitettu tontille. Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeellä olevaa kaupunkikeskustan aluetta (AC).

NRO 2
Caruna Oy

Kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

Vastine

-

NRO 3
Fingrid

Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten meillä ei ole kommentoitavaa asemakaavoituksen lähtökohdista. Fingridin voi poistaa tämän 002498 Pellavapolku - asemakaavatyön jakelulistoilta.

Vastine

-

NRO 4

Taustaa:
Ruispolku 2 A ja B ovat uusia, 2011 rakennettuja omakotitaloja, jotka ovat etäisyydeltään lähimpänä uusia kerrostaloja ja joiden asuinympäristön muutokseen suunnitelluilla kerrostaloilla on alueen asukkaista suhteessa suurin vaikutus. Kuten alla kommentoimme, näitä vaikutuksia pitää pyrkiä minimoimaan kerrostalojen korkeuden ja sijoittamisen ja muiden tekijöiden puolesta.

1. *5-kerroksinen kerrostalo on liian korkea.* Kaksikerroksisen ruispolku 2 B talon ikkunoiden toinen pääsuunta on kohti kerrostaloja sekä suunniteltuja autopaikkoja ja 5-kerroksinen kerrostalo muuttaa viihtyisän ja vehreän (ruispolun reunassa myös kuusiaita) omakotitalomaiseman merkittävästi. Kerrostalon kymmeniltä asukkailta ja autoista tulevat äänet muuttaa ympäristön luonnetta ja viihtyisyyttä. Puollamme kaksi-tai kolmikerroksista kerrostaloa, joka sopii omakoti/paritalo/rivitalo-maisemaan paremmin. Niiden sijoittelulla tontille saadaan tavoiteltu asumisen tehokkuus täytettyä.

2. *Kerrostalo tulee liian lähelle tontin reunaa.* Ruispolku on hyvin kapea, yhden auton levyinen tie. Ruispolku rajoittuu tonttiimme tien meidän puolella ja toisella puolella suunniteltuun kerrostalojen tonttiin. Vastaavasti talomme ulkoseinä on lähellä ruispolun reunaa. Jos kerrostalo rakennetaan lähelle ruispolun reunaa (kuten kuvissa on suunniteltu), se tulee myös hyvin lähelle omakotitaloamme. Edellytämme, että kerrostalon tulee olla vähintään 10 metrin päässä ruispolun reunasta poispäin, jotta rakennusten välinen väljyys säilyy. Eihän korkeaa kerrostaloa voi rakentaa noin lähelle omakotitalojen ulkoseiniä. Hankkeella on merkittävä negatiivinen vaikutus myös asuntojemme arvoihin, kun nykyinen omakotitaloalue muuttuu kerrostaloalueeksi.

3. *a) Autotie kaavoitettavalle tontille ei voi mennä Ruispolulta. b) Suunniteltu liiketila ei voi tulla Ruispolun ja urheilutien kulmaukseen.*
Ruispolku on kapea tie ja jo nyt syntyy ongelmatilanteita kun tiellä ei mahdu kaksi autoa väistämään. Joka arkipäivä satoja koululaisia kulkee Hiekkaharjun juna-asemalta Jokiniemen koululle aamulla ja iltapäivällä takaisin. Liiketila myös lisäisi liikennettä/häiriöitä/pysäköintitarvetta ruispolulla kun taas autoliikenteen lisäämistä ruispolulla tulee ongelmatilanteiden vuoksi välttää. Liiketila sopii siten paremmin pellavapolun ja urheilutien kulmaukseen.

4. *Suunniteltu kevyen liikenteen kulkuyhteys Ruispolulta (kerrostalojen leikkialueen vieressä) kerrostalojen pihalle ei voi kulkea samasta kohtaa kuin kuljemme omalle tontillemme.* Emme pysty kääntämään autoa tontillamme, minkä vuoksi lähtiessämme pihasta joudumme peruuttamaan autolla ruispolulle. Tästä voi syntyä vaaratilanteita, jos kerrostalojen tontilta/leikkialueen läheltä kuljetaan samaan kohtaan ruispolkua kuin pihalta peruutamme.

5. *Parvekkeiden suunta ei voi olla kohti taloamme.* Kaksikerroksisen ruispolku 2 B talon ikkunoiden toinen pääsuunta on kohti kerrostaloja. Kerrostalon parvekkeet eivät voi olla kohti taloamme.

6. *Edellytämme aidan rakentamista tontin ruispolun puoleiselle reunalle*. Talomme ruispolku 2 B tontti on aidattu ruispolun puolelta. Jotta kulku kaavoitettavalle kerrostalotontille kulkee suunnitellun mukaisesti, edellytämme että rakennuttaja rakentaa aidan ruispolun puoleiselle reunalle

Vastine:
Liittymä on Pellavapolun puolelta. Ruispolun puolella on kahden metrin levyinen istutettava alueenosamerkintä, johon ei rakennusta saa sijoittaa. Rakennukset on suunniteltu niin, että parvekkeet ovat Urheilutielle päin.

NRO 5
HSL

Lausunto asemakaavan muutoksesta nro 002498, Pellavapolku 6

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa Pellavapolku 6 asemakaavan muutosehdotuksesta (VD/9370/10.02.04.00/2021, kaavatyön numero 002498).

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vastine
-

NRO 6
HSY

Asemakaavan muutos nro 002498, kannanotto osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan, 61. kaupunginosa Jokiniemi
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetaan mm. seuraavaa:
”Kaavamuutosalue sijaitsee Jokiniemen kaupunginosassa pääradan itäpuolella Pellavapolun, Ruispolun ja Urheilutien rajaamalla alueella osoitteissa Pellava-polku 6, Urheilutie 20 ja Ruispolku 3. Suunniteltavaan alueeseen kuuluu korttelin 62305 tontit 4,5 ja 12.
Hakijan tavoitteena on kahden viisikerroksisen asuinkerrostalon rakentaminen alueelle. Yhteen lasketuksi rakennusoikeudeksi on suunniteltu 2770 k-m2. Tonttitehokkuudeksi on suunniteltu e= 1,19. Suunnitelman mukaan rakennusoikeus lisääntyy 2133,5 k-m2.”
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää kannanottonaan asiasta seuraavaa:
Aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Uudet rakennukset ovat liitettävissä viereisten katujen vesihuoltoverkkoon.
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Vastine
-

NRO 7
Vantaan kaupunginmuseo

Vantaan kaupunkisuunnittelu on asettanut nähtäville Pellavapolku asemakaavan nro 002498 osallistumis- ja arviointisuunnitelman maankäyttö- ja rakennuslain 62 § mukaisesti mielipiteiden kuulemista varten. Kaavatyön tavoitteena on kahden viisikerroksisen asuinkerrostalon rakentaminen alueelle. Kaupunginmuseo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Alueen edustalta kulkeva Urheilutien linjaus on vanha ja näkyy 1700-luvun lopulla tehdyssä niin kutsutussa Kuninkaan kartastossa. Kaava-alueen lähistöllä on lisäksi käyty taisteluja sisällissodan aikaan vuonna 1918 ja lähistölle tiedetään haudatun teloitettuja punakaartin sotilaita. Punakaartilaisten hautoja on kuulopuheiden mukaan löytynyt kaava-aluetta vastapäätä Urheilutien vastakkaiselta puolelta sekä noin 150 metriä kaakkoon nykyisen punaisten muistomerkin alueelta.

Mikäli kaava-alueelta paljastuisi rakennusvaiheessa sisällissodan aikaisia hautoja, on asiasta oltava viipymättä yhteydessä museoon. Museon näkökulmasta olisi myös hienoa, jos paikan historiallisia aiheita voisi tuoda esiin uusia kerrostaloja suunniteltaessa.

Vastine:
Kommentti on liitetty selostukseen.

NRO 8
Haluamme ottaa kantaa yksityisen maanomistajan hakemukseen, jossa tämä hakee kaavamuutosta kahdelle viisikerroksiselle asuinkerrostalolle Jokiniemen Pellapolku 6:een.
Voimassa olevan asemakaavan mukaan alueen pinta-ala on hieman yli 2500 m2 ja sillä on rakennusoikeutta noin 630 kerrosneliömetriä.
Kaavamuutoksella rakennusoikeus nousisi peräti 2770 kerrosneliömetriin. Tiedot perustuvat Vantaan Sanomien 23.11.2022 ilmoittamiin tietoihin.
Lähellä ko. aluetta asuvina hiekkahaijulaisina vastustamme jyrkästi haettua kaavamuutosta.
Hiekkaharju alueena on pientalovaltainen alue, jonne ihmiset muuttavat nimenomaan sen pientalovaltaisuuden, vehreyden ja rauhallisuuden takia. Asia, jota esim, alueen kiinteistövälittäjät käyttävät hyväkseen myyntivaltteina asuntoilmoituksissaan.
Sellaisena Hiekkaharjun tulee säilyäkin.
Nyt kaavamuutosta haetaan alueelle, jonka naapurustossa sijaitsee omakoti- ja rivitaloja. Sinne eivät kerrostalot yksinkertaisesti sovi. Kaavamuutosta ei voida perustella myöskään sillä, että alue sijaitsee lähellä Hiekkaharjun asemaa.
Mikäli Vantaan kaupunki hyväksyisi yksityisen maanomistajan hakeman kaavamuutoksen alueelle, olisi se samalla kimmoke sille, että em. kaltaisia kaavamuutoshakemuksia tulisi vastaisuudessakin koska mahdolliseen myönteiseen päätökseen asiassa tultaisiin jatkossa vetoamaan. Lisäksi, jos hakemus hyväksyttäisiin hakija saisi kohtuutonta taloudellista etua muihin kiinteistön omistajiin verrattuna, mikä rikkoisi kuntalaisten yhdenvertaisuutta.
Jo nyt on nähtävissä epäsuotuisaa kehitystä Hiekkaharjun alueella kaupungin halutessa tiivistää alueita halutessaan lisää asujia kuntaan. Tiivistämällä ja sijoittamalla enemmän ja enemmän kerrostaloja pientaloalueille mahdollisten kaavamuutosten avulla, tuhotaan Hiekkaharjun alueen omaleimaisuutta vehreänä ja rauhallisena pientaloalueena. Tällainen kehitys täytyy estää. Se ei myöskään vastaa hiekkaharjulaisten toiveita oman alueensa kehityksestä.
Haluaako Vantaan kaupunki pilata Hiekkaharjun alueen kuten se on jo pilannut Tikkurilan keskustan liialla tiivistämisellä?

Vastine:
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeellä olevaa kaupunkikeskustan aluetta (AC). Asemakaava tehdään yleiskaavaan perustuen ja on siis yleiskaavan mukainen.

NRO 9
Mielipide kaavatyö numero 002498/Pellavapolun asemakaavamuutos

Mielestäni Pellavapolulle suunnitellut kaksi viisi kerroksista kerrostaloa pienentävät liikaa alueen jo nyt pientä pientaloaluetta. Ruispolulla ja Kaurakujalla on rakennettu aivan viime aikoina uusia pientaloja ja näkisin mielelläni, että vastaava kehitys jatkuisi. Tämä pitäisi Vantaan ja erityisesti Hiekkaharju-Jokiniemi-alueen asuntokannan monipuolisena. Tikkurilaan on rakennettu lähivuosina runsaasti kerrostaloja. Erityisesti pieniä asuntoja on rakennettu paljon. Pellavapolulle olisi järkevää rakentaa omakotitaloja tai paritaloja kuten on rakennettu Ruispolulle ja Kaurakujalle. Pitäisin myös rivitaloja parempana ratkaisuna kuin kerrostaloja, jotta alueen identiteetti pientaloalueena säilyisi. Ystäväperheemme on jo pitkään etsinyt alueelta sopivan kokoista tonttia omakotitalon rakentamiseksi, tai ostaakseen vanhan omakotitalon riittävän isolla pihalle, missä olisi tai minne voisi rakentaa autotallin/verstaan, mutta tontit eivät ole tulleet yleiseen myyntiin vaan ne on myyty suoraan rakennusfirmoille.
Tämä on ymmärrettävää, koska rakennusfirmat ovat aktiivisesti etsimässä tontteja alueelta ja myyjä välttää näin vaivan ja kulut myymisestä välittäjän kautta. Alueella olisi kysyntää pientaloista ja erityisesti sellaisista pientaloista, missä on myös riittävästi pihaa. Ruispolulla oleva Ruispuisto ei yksin riitä kattamaan alueen viheraluetarvetta, mikä toteutuu paremmin sillä, että Pellavapolulle rakennettaisiin pientaloja kuin kaksi isoa kerrostaloa. Siitä, että nykyiset pientalotontit muutetaan kerrostalotonteiksi pienellä pientaloalueella, syntyy pian tilanne, että jäljellä olevatkin pientalotontit erityisesti vanhemmat ja persoonalliset omakotitalot myydään rakennuttajalle ja koko alueen asemakaava muuttuu. Vantaan asuntokanta yksipuolistuu ja moninaisuuden tuoma rikkaus, mikä tekee Vantaasta viihtyisän vähenee. Näistä syistä vastustan kerrostalojen rakentamista Pellavapolulle.

Vastine:
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeellä olevaa kaupunkikeskustan aluetta (AC). Asemakaava tehdään yleiskaavaan perustuen ja on siis yleiskaavan mukainen.

NRO 10
Totean vain lyhyesti, että Pellavapolku (ja Jokiniemen pohjoispuoli yleensä Valkoisenlähteentielle asti) on vanhaa pientaloaluetta, joka on jatkumoa Hiekkaharjun pientaloalueelle. Uudessa yleiskaavassakin on vannottu, että ”pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia olemassa olevan ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä ja rakentamisen tapoja” .

Vantaan täytyy tarjota hyvien kulkuyhteyksien varrella olevia asuntoja myös ihmisille, jotka haluavat asua pientaloissa.

Vastine:
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeellä olevaa kaupunkikeskustan aluetta (AC). Asemakaava tehdään yleiskaavaan perustuen ja on siis yleiskaavan mukainen.

NRO 11
Vantaan Energia

ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO 002498

Kaupunginosa 62, Jokiniemi
Kohdealue Pellavapolku
Sähköverkko
Ei huomauttamista.
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti.
Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.
Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

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.

VANTAAN ENERGIA OY

VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY

NRO 12
Väylävirasto

Lausunto Pellavapolun asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (nro 002498)

Väylävirasto on tutustunut asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta. Suunnittelualue sijaitsee Jokiniemen kaupunginosassa Pasila - Riihimäki -rataosan itäpuolella. Alue rajautuu Pellavapolkuun, Ruispolkuun ja Urheilutiehen. Suunniteltavaan alueeseen kuuluu korttelin 62305 tontit 4, 5 ja 12. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on muuttaa alueen käyttötarkoitus nykyisestä omakotirakennusten ja muiden enintään kaksiasuntoisten rakennusten korttelialueesta asuinkerrostalorakentamiseen.
Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä
Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.
Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Kaavoitettavien alueiden melutasot ulkoalueilla ja rakennusten sisätiloissa eivät saa ylittää VNp (993/1992) mukaisia ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinäntorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimelu ei saa ylittää yöaikaan toistuvasti tasoa 45 dB AFmax). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta.
Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (Lprm) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).
Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistaajuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.
Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus

liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa Vw,95 < 0,30 mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa Vw,95 < 0,60 mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim, kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT vvorking papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: https://www.vtt.fi/julkaisut.
Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine:

Kaavamääräyksissä on annettu vähimmäistasot ääneneristyksen ja tärinän aiheuttamista häiriöistä asuinhuoneille, parvekkeille ja piha-alueille.

Selostuksen kohdassa 2.2.3 on tarkemmin kuvailtu ympäristöhäiriöt alueella mm., tieliikenteen, raideliikenteen ja tärinästä johtuva ympäristöhäiriö.

NRO 13

Saimme tiedon asemakaavan muutossuunnitelmasta, jossa tontin rakennusoikeus lisääntyisi 2133,5 k-m2. Piirroksista voi päätellä, että asuntojen lukumäärä tulisi olemaan noin 60 kpl, ja että autopaikkoja on sijoitettu rakennettavalle tontille vain alle 20: lle autolle. Lisäksi tulee olla parkkitilaa liiketilojen asiakkaille sekä huolto- ja pelastusajoneuvoille. Ruispolun omakotialueen asukkaiden mielipiteenä kerrostalojen ahdas rakentaminen lisäisi liiaksi jo olemassa olevia liikenne- ja parkkiongelmia.
Ruispolku on kapea päättyvä katu, jonka varrella on pysäköintitilaa levennyksenä kolmelle autolle. Näitä paikkoja käyttävät huoltoajon lisäksi niin Ruispolun kuin Pellavapolunkin autoilijat. Ruispolku on kapea, eikä sillä mahdu ohittamaan kahta kookasta autoa. Asukkaiden lisäksi sadat Tikkurilan lukion opiskelijat kulkevat Ruispolkua kouluun ja takaisin päivittäin. Ruispolun ja Urheilutien risteyksen asukkaat kokevat vaaralliseksi. Vaikka autojen tontille kulku piirroksessa näyttää merkityn Pellavapolulta, on varmaa, että puuttuvaa autopaikkaa etsitään myös Ruispolulta kuten nytkin. Kadun ollessa umpikuja, auton voi kääntää vain tontin Ruispolku 7:n yksityisellä piha-alueella. Pysäköintipaikan etsintä on häiritsevää etenkin Urheilukentän suurten musiikkitapahtumien aikana. Kerrostalojen rakentamisen myötä liikenne lisääntyisi ja lisäajoneuvoja tulisi alueelle noin 50, mikä tarvitsee runsaasti tilaa.

Tätä ei suunnitelmassa ole huomioitu.
Ruispolun Ruispuisto on vanhoine puineen pieni jäänne alueen lähiluonnosta, mikä tulee säilyttää osana alueen henkeä. Talvella viheralue toimii myös lumen välivarastopaikkana. Asumisviihtyvyyden kannalta pelkäämme puiston menettämistä autoille.
Mielestämme suunniteltu kerrospinta-ala tulisi puolittaa ja liikenne- ja pysäköintiongelmat ensin ratkaista alueella. Emme voi hyväksyä asemakaavan muutosta nro 002498.

Vastine:
Autopaikkojen määrä perustuu kaupunkisuunnittelulautakunnan päätökseen asuntoalueiden pysäköinnin mitoituksesta 11.6.2018 §18.

15 § **Maankäyttösopimus / Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti / Asemakaavan muutos nro 002498 Pellavapolku**

VD/2657/10.00.01.05/2023

TeA/AK/HW/JK/MV/MT

Asemakaavan muutoksen nro 002498 tarkoituksena on muuttaa Vantaan Jokiniemessä osoitteissa Pellavapolku 6, Urheilutie 20 ja Ruispolku 3 olevan omakotirakennusten ja muiden enintään kaksikerroksisten rakennusten korttelialue (Ao) asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK). Asumiselle tulee kerrosalaa 2 720 k-m² sekä Pellavapolun ja Urheilutien tai Ruispolun ja Urheilutien kulmaukseen edellytetään 50 k-m² liiketilaa (kl). Asemakaavan liittyvällä maankäyttösopimuksella Vantaan kaupunki ja Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti sopivat kunnallistekniikan rakentamisesta ja Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähden osallistumisesta sopimusaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen Vantaan kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin. Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti maksaa Vantaan kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä 466 050 euroa.

Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti on hakenut asemakaavan muutosta omistamilleen kiinteistöille 92-62-305-4 ja 92-62-305-5. Kiinteistöt sijaitsevat Jokiniemen (62) kaupunginosassa, osoitteissa Pellavapolku 6, Urheilutie 20 ja Ruispolku 3. Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteessä A1.

Voimassa olevassa asemakaavassa alue on omakotirakennusten ja muiden enintään kaksikerroksisten rakennusten korttelialuetta (Ao), joka asemakaavan muutoksessa muuttuu asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK). Nykyisin alueella sijaitsee kaksi 1940-luvulla rakennettua asuinrakennusta sekä yksi 1930-luvulla rakennettu talousrakennus. Asemakaavan muutoksessa rakennukset on tarkoitus purkaa ja tilalle on tavoitteena rakentaa kaksi asuinkerrostaloa. Asumiselle tulee 2 720 k-m² kerrosalaa sekä Pellavapolun ja Urheilutien tai Ruispolun ja Urheilutien kulmaukseen edellytetään 50 k-m² liiketilaa (kl).

Asemakaavan muutokseen nro 002498 liittyen Vantaan kaupunki ja Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti ovat neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähden osallistumisesta asemakaavan muutosaluetta palvelevan kunnallistekniikan Vantaan kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus
Asemakaavan muutokseen liittyen Vantaan kaupunki ja Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti sopivat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 12 a luvun mukaisesti kunnallistekniikan rakentamisesta ja Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähden osallistumisesta sopimusaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen Vantaan kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

Vantaan kaupunki ja Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti ovat todenneet, että sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on jo rakennettu.

Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähden on sopimusalueen suunnittelussa huomioitava kortteliin rajoittuvien katualueiden ja julkisen kaupunkitilan korkeusasemat. Sopimusalueen rakennustöiden yhteydessä sovitaan mahdollisten tilapäisten rakenteiden tai luiskajärjestelyjen toteutuksesta ja kunnossapidosta. Katualueiden ja tontin rajakohta tulee saada sovitettua korkeusasemaltaan sekä materiaaleiltaan toimivaksi ja yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti neuvottelee ja sopii Vantaan kaupungin kadut- ja puistot -palvelualueen kanssa.

Katualueelle mahdollisesti sijoittuvat rakennusten perustus- ja muut rakenteet edellyttävät Vantaan kaupungin myöstämää erillistä sijoituslupaa.

Osallistuminen yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin
Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti maksaa Vantaan kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä 466 050 euroa. Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi asemakaavan voimaantullessa.

Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti luovuttaa Vantaan kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksen suorittamisen vakuudeksi 466 050 euron suuruisen Vantaan kaupungin etukäteen hyväksymän vakuuden, joka vapautetaan, kun korvaus on suoritettu tai sopimus lakkaa olemasta voimassa.

Asuntotuotannon huoneistotyyppijakauma
Kaikissa sopimusalueelle rakennettavissa asuntohankkeissa, jotka eivät ole erityisryhmille kohdennettuja tai erikseen Vantaan kaupungin hyväksymiä erityiskohteita, asuntojen kokonaismäärästä asuntohanketta kohden korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä ja vähintään 30 % on oltava kolmioita tai suurempia asuntoja. Asuntohankkeeksi tulkitaan sopimusalueella joko a) yksittäinen asuinrakennus tai b) korkeintaan sadan asunnon asunto-osakeyhtiö tai kiinteistöosakeyhtiö, joka muodostuu useammasta rakennuksesta. Asuntojen huoneiksi lasketaan ainoastaan tilat, joista on ikkuna suoraan ulos.

Mikäli Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Vantaan kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 50 000 euroa/ asunto sallittavien yksiöiden määrän ylittävien ja sallittujen kolmioiden tai suurempien asuntojen määrän alittavien asuntojen osalta.

Rakentamisen energiatehokkuus
Sopimusalueelle toteutettavien rakennusten suunnittelussa ja rakentamisessa on kiinnitettävä erityistä huomiota energiatehokkuutta parantaviin ratkaisuihin. Sopimusalueelle rakennettavien asuinkerrostalojen tulee täyttää B2018-energiatehokkuusluokalle asetetut vaatimukset siten, että E-luku alittaa tason 80 kWh/ m^2/ vuosi.

Mikäli Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti ei täytä edellä mainittua asuinrakennusten energiatehokkuusvaatimusta, se on velvollinen maksamaan Vantaan kaupungille sopimussakkoa jokaisesta asuinrakennuksesta, joka ylittää edellä mainitun energiatehokkuusvaatimuksen 50 euroa/ k-m2.

Toimivalta maankäyttösopimuksista päätettäessä
Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n kohdan 37 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttö- ja kaavoitussopimuksista sekä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisista kehittämiskorvauksista.

Kaupunkitilalautakunta 10.5.2023 § 10

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähden kanssa liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus, kun asemakaavamuutosehdotus nro 002498 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta, ja
b) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja hyväksymään sopimusvelvoitteiden siirron kolmannelle osapuolelle, ja
c) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimuksen sekä tekemään em. sopimukseen teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 15

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähden kanssa liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus, kun asemakaavamuutosehdotus nro 002498 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta, ja
b) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja hyväksymään sopimusvelvoitteiden siirron kolmannelle osapuolelle, ja
c) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimuksen sekä tekemään em. sopimukseen teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- maankäyttösopimus
- liite A1: sopimusalue

Täytäntöönpano: Kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
projekti-insinööri Mikko Vanhanen, puh 043 824 8831
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

MAANKÄYTTÖSOPIMUS

[asemakaavan muutoksen pvm] päivätty asemakaavan muutos nro 002498, Pellavapolku (jäljempänä ”Asemakaava”).

Sopimus perustuu Vantaan [päätöksentekoelin] lainvoimaiseen päätökseen [päätösnumero].

Tähän sopimuskokonaisuuteen kuuluvat:

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus

SOPIMUKSEN TAUSTA JA TARKOITUS

Kaavamuutosalue sijaitsee Jokiniemen kaupunginosassa pääradan itäpuolella Pellavapolun, Ruispolun ja Urheilutien rajaamalla alueella osoitteissa Pellavapolku 6, Urheilutie 20 ja Ruispolku 3.

Asemakaavan tavoitteena on rakentaa alueelle kaksi viisikerroksista asuinkerrostaloa. Alueella nykyisin sijaitsevat kaksi 1940-luvulla rakennettua asuinrakennusta sekä yksi 1930-luvulla rakennettu talousrakennus puretaan. Nykyisessä voimassa olevassa asemakaavassa alue on omakotirakennusten ja muiden enintään kaksikerroksisten rakennusten korttelialuetta (Ao). Asemakaavan muutoksessa alue muutetaan asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK). Pellavapolun ja Urheilutien tai vaihtoehtoisesti Ruispolun ja Urheilutien kulmaukseen edellytetään liiketiloja (kl).

Asemakaavaan liittyen Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti sopimusalueeseen kuuluvan kiinteistön omistajana ja Vantaan kaupunki ovat sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähden osallistumisesta kunnallistekniikan korvaukseen.

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. Osapuolet

Vantaan kaupunki (Y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä ”Kaupunki”)

Asunto Oy Vantaan Hiekkaharjun Tähti (Y-tunnus: 3146952-2)
c/o Master Yhtiöt Oy, Masterintie 1 B, 80710 Lehmo
(jäljempänä ”Hakija”)

2. Sopimusalue ja tarkoitus

2.1 Sopimusalue koostuu Hakijan omistamista kiinteistöistä 92-62-305-4 ja 92-62-305-5 (jäljempänä ”Sopimusalue”). Sopimusalue on merkitty ohjeellisesti karttaliitteeseen (liite A1).

2.2 Kaupunki ja Hakija Sopimusalueen omistajana sopivat tällä sopimuksella maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 12 a luvun mukaisesti kunnallistekniikan rakentamisesta ja Hakijan osallistumisesta Sopimusaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen Kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

3. Kunnallistekniikan rakentaminen

3.1 Osapuolet toteavat, että Sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on rakennettu.

3.2 Hakijan on Sopimusalueen suunnittelussa huomioitava kortteliin rajoittuvien katualueiden ja julkisen kaupunkitilan korkeusasemat. Hakijan tulee yhteistyössä Kaupungin kadut- ja puistot -palvelualueen kanssa yhteen sovittaa tontin ja ympäröivien katualueiden korkotasot ennen rakennusluvan hakemista. Sopimusalueen rakennustöiden yhteydessä sovitaan mahdollisten tilapäisten rakenteiden tai luiskajärjestelyjen toteutuksesta ja kunnossapidosta.

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 Kaupungin kadut- ja puistot -palvelualueen kanssa.

Katualueelle mahdollisesti sijoittuvat rakennusten perustus- ja muut rakenteet edellyttävät Kaupungin myöntämää erillistä sijoituslupaa.

3.3 Hakijan tulee hakea katualueella toimimiseen erillinen lupa Kaupungilta.

3.4 Hakija myöntää Kaupungille ilman erillistä korvausta luvan sijoittaa Sopimusalueelle kadun tai puiston rakentamisen vuoksi välttämättömät mm. katu- ja kuivatusrakenteet, maaleikkaus- ja pengerluiskat sekä ulkovalaisimet, mikäli niitä ei ole mahdollista kohtuullisilla kustannuksilla sijoittaa katu- tai puistoalueen puolelle. Hakija myöntää Kaupungille luvan myös Kaupungin hyväksymien ohjeiden mukaisten uusiomateriaalien käyttöön Sopimusalueelle

ulottuvissa katurakenteissa. Kaikki em. rakenteet jäävät Kaupungin omistukseen ja kunnossapitoon. Edellä mainittujen rakenteiden tai laitteiden sijoittaminen tulee toteuttaa niin, ettei se aiheuta haittaa tai vahinkoa Sopimusalueelle suunnitellulle rakentamiselle.

3.5 Mikäli Asemakaavan toteuttaminen edellyttää johto-, kaapeli- tai viemärisiirtoja tai niiden suojaamista rakennustöiden ajaksi, Hakija suorittaa ne kustannuksellaan. Hakija sopii siirroista ko. johdon, kaapelin tai viemärin omistajan kanssa.

4. Osallistuminen yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin

4.1 Hakija maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena (jäljempänä ”Korvaus”) yhteensä 466.050,00 euroa.

4.2 Korvaus maksetaan Kaupungille yhdessä erässä välittömästi, kun Asemakaava on tullut voimaan.

4.3 Korvaus suoritetaan Kaupungin lähettämää erillistä laskua vastaan (maksuehto 14 pv netto, viivästyskorkoa peritään korkolain (633/1982) mukaisesti).

4.4 Maksamattomille maksuerille maksetaan Asemakaavan voimaantulosta lukien vuotuista korkoa ja kertynyt korko maksetaan ko. maksuerän maksamisen yhteydessä. Korko on 1,5 % lisättynä 6 kk euribor-korolla, kuitenkin vähintään 1,5 %.

5. Korvauksen tarkistus, mikäli toteutunut rakennusoikeus ylittää Asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden

5.1 Asemakaavassa Sopimusalueelle on osoitettu asuinkerrostalojen rakennusoikeutta 2.720 k-m2 ja liiketilan rakennusoikeutta 50 k-m2. Yhteensä rakennusoikeutta on siten 2.770 k-m2 (jäljempänä kokonaisrakennusoikeus ”Rakennusoikeus”). Tontit on mahdollista jakaa ennen Asemakaavan toteutusta useiksi tonteiksi, jolloin tonttijaossa jokaiselle uudelle tontille merkitään tonttikohtainen rakennusoikeus.

5.2 Korvauksen perusteena on muiden seikkojen ohella Asemakaavassa syntynyt rakennusoikeuden lisäys, jonka mukaisesta arvonnoususta 35 % maksetaan Korvauksena. Sopimusalueella Korvauksen laskentaperusteena on käytetty asuinrakennusten rakennusoikeuden osalta 700 €/k-m2 ja liiketilan rakennusoikeuden osalta 300 €/k-m2. Mikäli Sopimusalueelle myönnetään rakennuslupa siten, että lainvoiman saaneen uuden rakennusluvan mukainen rakennusoikeus on tietyn rakentamisen osalta suurempi kuin Sopimusalueelle Asemakaavassa osoitettu rakennusoikeus, sitoutuu Hakija ilmoittamaan tästä Kaupungille.

5.3 Hakija maksaa Sopimusalueen rakennusoikeuden lisääntymisestä koituneesta arvonnoususta 35 % Kaupungille Korvauksena. Arvonnousu lasketaan ko. tontille rakennettavan rakennuksen käyttötarkoituksien mukaisesti em. yksikköhintojen perusteella.

5.4 Kaupungin oikeus Korvauksen tarkistukseen ja perimiseen on voimassa viisi vuotta Asemakaavan voimaantulosta.

5.5 Mikäli Sopimusalueelle myönnetään rakennuslupa siten, että lainvoiman saaneen uuden rakennusluvan mukainen rakennusoikeus on tietyn rakentamisen osalta pienempi kuin Sopimusalueelle Asemakaavassa osoitettu rakennusoikeus, Korvausta ei tältä osin tarkisteta alaspäin.

6. Korvauksen vakuus

6.1 Hakija luovuttaa Kaupungille Korvauksen suorittamisen vakuudeksi 466.050,00 euroa suuruisen Kaupungin etukäteen hyväksymän vakuuden, joka vapautetaan, kun Korvaus on suoritettu tai sopimus lakkaa olemasta voimassa.

6.2 Vakuuden on oltava voimassa 31.12.2028 saakka.

6.3 Vakuus kuitataan vastaanotetuksi tämän maankäyttösopimuksen allekirjoituksin.

7. Asuntojen huoneistotyyppijakauma ja sopimussakko

7.1 Kaikissa Sopimusalueelle rakennettavissa asuntohankkeissa, jotka eivät ole erityisryhmille kohdennettuja tai erikseen kaupungin hyväksymiä erityiskohteita, asuntojen kokonaismäärästä (kpl) asuntohanketta kohden korkeintaan 30 % saa olla yksiöitä ja vähintään 30 % on oltava kolmioita tai suurempia asuntoja. Kunkin asuntotyypin osuus kokonaisasuntomäärästä pyöristetään lähimpään prosenttiin. Asuntohankkeeksi tulkitaan sopimusalueella joko a) yksittäinen asuinrakennus tai b) korkeintaan sadan (100) asunnon asunto-osakeyhtiö tai kiinteistöosakeyhtiö, joka muodostuu useammasta rakennuksesta. Asuntojen huoneiksi lasketaan ainoastaan tilat, joista on ikkuna suoraan ulos.

7.2 Mikäli Hakija ei täytä edellä mainittua asuntotuotannon huoneistotyyppijakaumaa, se on velvollinen maksamaan Kaupungille poikkeamasta sopimussakkoa 50 000 euroa/asunto sallittujen yksiöiden määrän (kpl) ylittävien ja sallittujen kolmioiden tai suurempien asuntojen määrän (kpl) alittavien asuntojen osalta.

8. Rakentamisen energiatehokkuus ja sopimussakko

8.1 Sopimusalueelle toteutettavien rakennusten suunnittelussa ja rakentamisessa on kiinnitettävä erityistä huomiota energiatehokkuutta parantaviin ratkaisuihin. Sopimusalueelle rakennettavien asuinkerrostalojen tulee täyttää B2018-energiatehokkuusluokalle asetetut vaatimukset siten, että E-luku alittaa tason 80 kWh/m²/vuosi.

8.2 Mikäli Yhtiö ei täytä edellä mainittua asuinrakennusten energiatehokkuusvaatimusta, se on velvollinen maksamaan Kaupungille sopimussakkoa jokaisesta asuinrakennuksesta, joka ylittää edellä mainitun energiatehokkuusvaatimuksen 50 euroa/k-m².

9. Rakentamisaikataulu ja rakentamisvelvoite sekä sopimussakko

9.1 Selvyyden vuoksi todetaan, että Sopimusalueelle ei sovelleta rakentamisaikataulu- tai rakentamisvelvoitevaatimuksia.

10. Sopimusalueen maaperä ja jätteet

10.1 Hakija vastaa rakennushankkeen suunnitteluun liittyvien maaperätutkimusten suorittamisesta sekä maaperän edellyttämistä hankkeen toteuttamiseen liittyvistä rakenteellisista ratkaisuista.

10.2 Selvennyksenä todetaan, että osapuolet vastaavat mahdollisesta maaperän ja pohjaveden pilaantumisesta sekä jätteiden poistamisesta vain omistamillaan alueilla.

11. Vesihuolto- ja sähköverkostoon liittyminen

11.1 Hakija on velvollinen liittämään Sopimusalueen ja sille toteutettavat uudisrakennukset kustannuksellaan Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon ja yleiseen sähköverkkoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin. Hakija on tutustunut liittymisehtoihin itsenäisesti.

12. Sopimuksen velvoitteiden siirto kolmannelle

12.1 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.

12.2 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.

13. Sopimuksen voimaantulo

13.1 Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet ja osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun Asemakaava on tullut voimaan.

13.2 Tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa, ellei Vantaan kaupunginvaltuusto ole hyväksynyt Asemakaavaa 31.12.2025 mennessä.

13.3 Selvennyksenä todetaan, että mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2025 mennessä hyväksynyt Asemakaavan, mutta siitä on valitettu, pysyy tämä sopimus voimassa. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen siten, että Asemakaava ei tule voimaan miltään osin, tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa.

13.4 Osapuolet eivät esitä tämän sopimuksen raukeamistapauksissa minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

14. Sopimuksen muuttaminen ja sopimuksen pätemättömyys

14.1 Mikäli olosuhteissa tapahtuu tämän sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen huomattavia muutoksia, joiden takia sopimusta on tarkistettava, pysyy tämä sopimus voimassa, mutta

osapuolet sitoutuvat neuvottelemaan tarkistuksista erikseen. Tällainen huomattava muutos voi olla esimerkiksi Asemakaavan oleellinen muuttuminen tai Asemakaavan voimaan tuleminen osittain vain tiettyjen alueiden osalta.

14.2 Kaikista muutoksista tähän sopimukseen sovitaan kirjallisesti ja osapuolet allekirjoittavat muutossopimuksen.

14.3 Mikäli jotakin tämän sopimuksen ehtoa pidetään pätemättömänä, mitättömänä tai täytäntöönpanokelvottomana, sen ei katsota vaikuttavan sopimuksen muiden ehtojen pätevyyteen. Osapuolet sitoutuvat tällaisessa tilanteessa neuvottelemaan uudesta sopimusehdosta, joka korvaisi pätemättömän, mitättömän tai täytäntöönpanokelvottoman sopimusehdon ja joka mahdollistaa sopimuksen tarkoituksen toteutumisen. Osapuolet sitoutuvat noudattamaan tämän sopimuksen määräyksiä mahdollisesta pätemättömyydestä huolimatta.

15. Erimielisyyksien ratkaiseminen

15.1 Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa.

Tätä sopimuskokonaisuutta on laadittu kaksi yhtäpitävää kappaletta, yksi kullekin osapuolille ja yksi kaupanvahvistajalle.

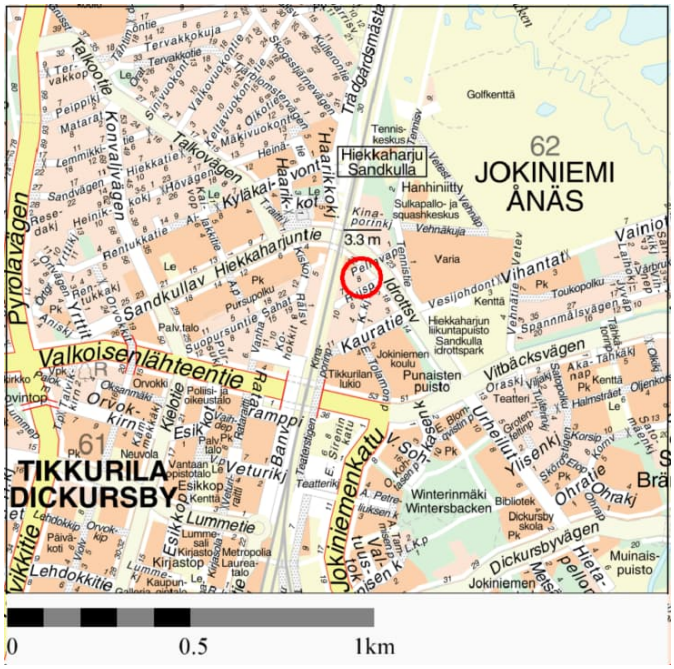
Vantaalla, [sopimuspvm numeraalein]

VANTAAN KAUPUNKI	ASUNTO OY VANTAAN HIEKKAHARJUN TÄHTI
_____	_____
[lakimiehen nimi]	[hakijan allekirjoittajan nimi]
lakimies	

LIITTEET

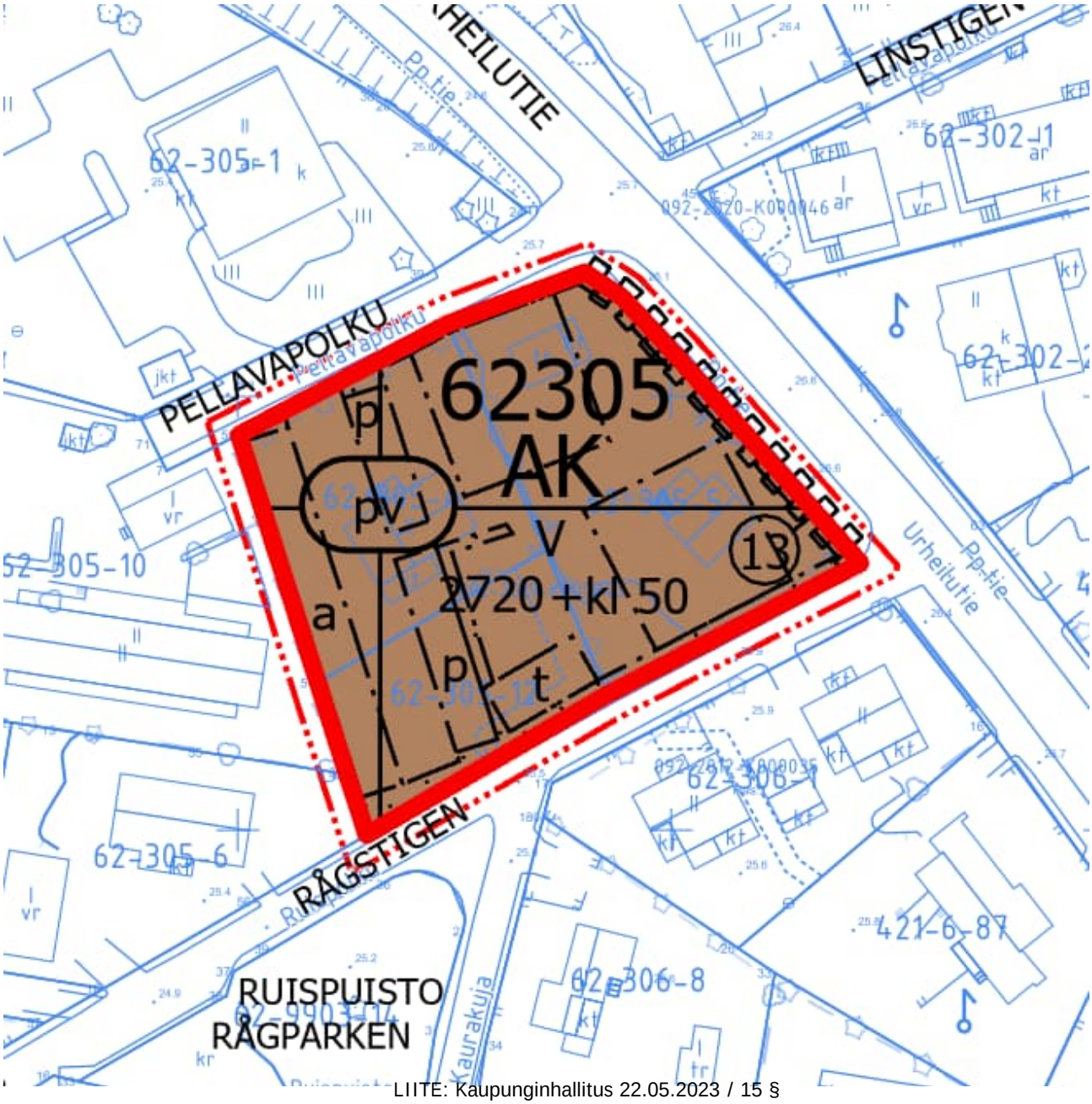
Liite A1 Sopimusalue

KOHTEEN SIJAINTI



SOPIMUSALUE
(punaisella rajattu alue)

Asemakaavan muutos nro 002498



16 § **Asemakaavan muutos ja tonttijaon muutos 002530, 14 Varisto / Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku**

VD/11300/10.02.04.00/2022
TeA/TLA/TKA/VIK/MT

Hoivatilat Oyj hakee Haravakuja 6:n tontille kaavamuutosta niin, että tontin rakennusoikeutta voidaan hyödyntää palvelutalon rakentamiseen 1 200 k-m2. Tontilla on käyttämätöntä rakennusoikeutta 1 364 k-m2 ja tontilta puretaan rivitalo 298 k-m2. Samalla Ulkoniitynpolulta ja Suovatien länsipäästä poistetaan tarpeeton tontille ajon salliva merkintä.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelia 14008 sekä katualueita, kaupunginosassa 14 Varisto.

Tonttijaon muutos koskee osaa korttelia 14008.

Alue sijaitsee Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku.

Hakija
Hoivatilat Oyj, Elisa Oyj:n valtakirjalla

Maanomistus
Elisa Oyj, Hoivatilat Oyj ja katujen osalta Vantaan kaupunki.

Valmistelu
Kaupungin lisäksi kaavan valmisteluun ovat osallistuneet konsultteina Arco Oy, A-insinöörit, Morena Oy.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa pientalovaltaista asuinaluetta AP.

Voimassa oleva asemakaava
Tontti on kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialuetta YT. Tonttitehokkuus on e = 0,30, rakennusoikeus 1 951 k-m2, suurin kerrosluku kaksi (II). Tontilla on laiterakennus (1970) ja rivitalo (1981). Ulkoniitynpolulla on tarpeettomasti sallittu tontille ajo.

Asemakaavamuutos
Kaavamuutoksella muodostetaan uutta hoivakotia varten palvelurakennusten korttelialue P, jolle annetaan rakennusoikeus 1 200 k-m2. Loppuosa tontista kaavoitetaan nykyistä laiterakennusta varten yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi ET, jolle tulee rakennusoikeus 600 k-m2. Rivitalo puretaan. Rakennusoikeus vähenee 151 k-m2.

Uusi hoivakoti muodostaa pihapiirin. Piha suojataan tiemelua vastaan meluaidalla. Rakennus on Vihdintien suuntaan tiiltä, pihan suuntaan puuta. Katto on loiva pulpettikatto. Pihalle istutetaan monilajista kasvillisuutta.

Ulkoniitynpolulta poistetaan tarpeeton tontille ajon merkintä (t), paitsi että nykyinen katuyhteys Ulkoniitynkuja 17:n tontille säilyy.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma tehtiin 3.2.2023.
Kaavan vireille tulo ilmoitettiin Vantaan Sanomissa ja osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä.
Kaavatilaisuus pidettiin 15.2.2023.

Mielipiteitä saatiin 7 kpl, joista yhdessä huomautettiin vähäisestä liikenteen lisääntymisestä. Mielipiteet vastineineen on esitetty kaavaselostuksessa.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).
Kaava tuottaa palvelutalon, jossa kerrosalaa 1 200 k-m2.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Muutoskustannukset maksaa hakija Hoivatilat Oyj ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 3 (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Kaupunkiympäristölautakunta 9.5.2023 § 11

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 9.5.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002530 ja tonttijaon muutosehdotus, 14 Varisto / Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija Hoivatilat Oyj maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 16

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 9.5.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002530 ja tonttijaon muutosehdotus, 14 Varisto / Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,

c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija Hoivatilat Oyj maksaa muutoskustannukset (10 000 €), lisättynä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 100 €), yhteensä 11 100 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 9.5.2023
- Asemakaavamuutoksen selostus 9.5.2023

Seuraavat selvitykset ovat luettavissa kaavan verkkosivuilta (https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/haravakujalle-palveluasumista-varistossa):
- Meluselvitys, A-insinöörit 22.3.2023
- Ilmanlaatuselvitys, A-insinöörit 31.1.2023

Täytäntöönpano: Kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, p. 050 312 2132
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002530

Päiväys
Datum

9.5.2023

Vantaan kaupunki

HARAVAKUJA 6 JA ULKONIITYNPOLKU

Kaupunginosa 14, Varisto

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 14008 sekä katualuetta.

Tonttijaon muutos
Osa korttelia 14008.

1:2000

Vanda stad

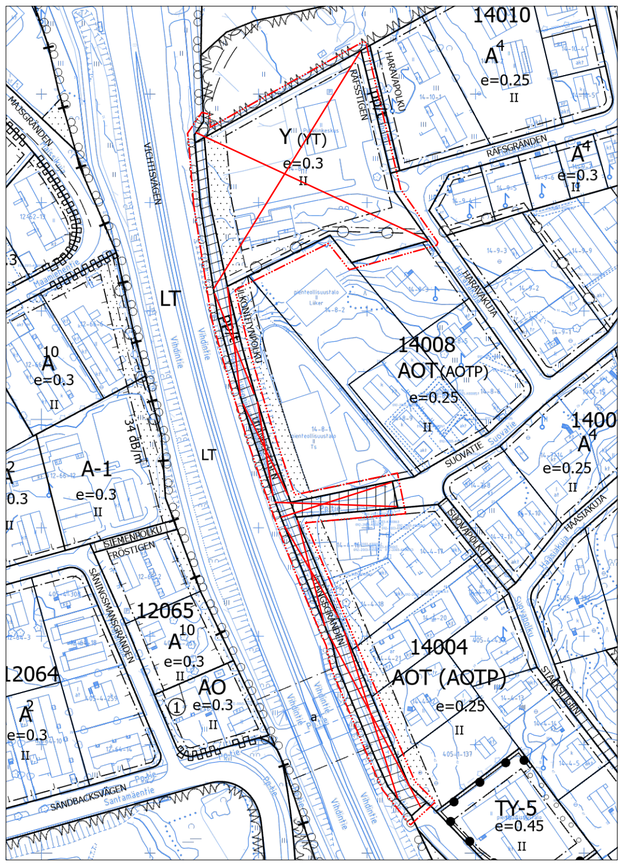
RÄFSGRÄNDEN 6 OCH UTÄNGSSTIGEN

Stadsdel 14, Varistorna

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 14008 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 14008.

1:2000



ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

P

Palvelurakennusten korttelialue.

Kvartersområde för servicebyggnader.

Rakennusoikeus

Korttelialueelle saa sijoittaa julkisia ja yksityisiä palveluja, kuten erityis- ja palveluasuntoja, hoivakodin asuntoineen ja hoitolaitoksen, ei kauppaa.

Byggnadsrätt

På kvartersområdet får placeras allmänna och privata service, såsom special- och servicebostäder, vårdhem med därtill anslutande bostäder och serviceanstalten, inte handeln.

Arkkitehtuuri

Rakennuksissa tulee olla harmaa pulpettikatto ja avoräystäät.

Julkisivumateriaalin tulee olla etelään, länteen ja pohjoiseen paikalla muurattu tiili, pihalle puu.

Saumojen tulee olla tiilen värisiä, paitsi punatiilen kanssa voi olla harmaat saumat.

Julkisivut tulee jakaa väripintoihin Vihdintien suuntaan 6,0 ja 12,0 metrin välein, pihan suuntaan vähintään 6,0 metrin välein, ja aidat vähintään 5,0 metrin välein.

Myös sisätiloissa tulee käyttää eri värejä.

Kulmahuoneissa ja kulmaoleskelutiloissa tulee olla näkymät kahteen suuntaan.

Arkitektur

Byggnaderna ska ha grå pulpettak och öppna takfot.

Fasadmaterialen ska vara av på platsen murad tegel mot söder, väster och norr och av trä mot gården.

Fogarna ska vara i teglets färg, förutom med rött tegel kan det finnas grå fogar.

Fasader ska delas in i färgytor i riktning mot Vichtisvägen var 6,0 och 12,0 meter, i riktning mot gården minst var 6,0 meter, och staket minst var 5,0 meter.

Olika färger ska också användas i inredningen.

Hörnrum och hörnvardagsrum ska ha utsikt åt två väderstreck.

Meluntorjunta

Ääneneristävyyden lento- ja tiemelua vastaan on oltava asuintiloissa vähintään ΔL 35 dB sekä toimisto- ja vastaavissa työtiloissa vähintään ΔL 32 dB.

Tontilla on huolehdittava siitä, ettei tieliikennemelun keskiäänitaso LAeq ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 50 dB yöllä.

Asuintilojen tuloilmanotto tulee sijoittaa mahdollisimman etäälle Vihdintiestä ja varustaa tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

Piha

Piha-alueet tulee toteuttaa luonnonmukaisina ja kasvillisuudeltaan monilajisina alueina, joille istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, kukkivia pensaita, perennoja, varpuja ja kunttaa.

Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9.

Ulkoilu- ja oleskelupiha tulee rajata 3,0 metriä korkealla meluaidalla Vihdintien ja pohjoisen suuntaan. Meluaita tulee istuttaa pihan puolelta köynnöksin.

Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita, muuttaa maanpinnan tasoa eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.

Hulevedet on viivytettävä.

Asfalttipäällystettä ei saa käyttää.

Tontin kautta on ajoyhteydet tonteille 2 ja 11.

Autopaikat saa järjestää tontin rajoista riippumatta.

Autopaikkoja on varattava vähintään 1 autopaikka / 150 k-m².

Bullerbekämpning

Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostadsutrymmen minst ΔL 35 dB och i kontors- och motsvarande arbetsutrymmen minst ΔL 32 dB.

På tomten ska det säkerställas att den genomsnittliga ljudnivån LAeq av vägtrafikbuller i de för rekreation avsedda gårdsområdena inte överstiger 55 dB dagtid och 50 dB nattetid.

Bostädernas luftintag ska placeras så långt som möjligt från Vichtisvägen och förses med filtrering enligt lokalens användningsändamål.

Gårdsplan

Gårdsområdena ska förverkligas som ett område med naturlig och mångsidig växlighet, där det planteras olika slag av träd, blommande buskar, perenner, ris och kuntta som beaktar årstidernas växling.

Gröneffektivitetet ska vara minst 0,9.

Frilufts- och fritidsgården ska avgränsas av ett 3,0 meter högt bullerstaket mot Vichtisvägens riktning och norrut. Bullerstaketet ska planteras på sidan av gården med slingerväxter.

På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer, ändras marknivån eller planteras träd och djuprotade buskar.

Dagvatten ska fördröjas.

Asfaltbeläggning får inte användas.

Det finns körförbindelser till tomt 2 och 11 genom tomten.

Bilplatser får anordnas oavsett tomtens gränser.

Bilplatser ska reserveras minst 1 bilplats / 150 m²-vy.

ET

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.

Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.

Istutettavalla alueen osalla tulee olla puita ja pensaita.

Den del av området som ska planteras ska ha träd och buskar.

Tontille ajo tulee järjestää Haravakujalta P-korttelialueen kautta.

Körning till tomten ska ordnas från Räfsgränden via P-kvartersområdet.

Autopaikkoja on varattava vähintään 2 autopaikkaa.

Bilplatser ska reserveras minst 2 bilplats.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Osa-alueen raja.

Gräns för delområde.

10

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.

14
VARI

Kaupunginosan numero.

Kaupunginosan nimi.

Stadsdelsnummer.

Stadsdelens namn.

14008

Korttelin numero.

Kvartersnummer.

SUOVATIE

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.

1200

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

II

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.

Rakennusala.

Byggnadsyta.

Istutettava alueen osa.

Del av område som skall planteras.

Katu.

Gata.

pp

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.

ajo

Ajoyhteys.

Körförbindelse.

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 ska en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Timo Kallaluoto, Aluearkkitehti, 19.4.2023 9.52

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002530 HARAVAKUJA 6
JA ULKONIITYNPOLKU
VARISTO

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan muutoksen selostus sekä tonttijaon muutos,
joka koskee 9.5.2023 päivättyä asemakaavakarttaa 002530

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Hoivatilat Oyj hakee Haravakuja 6:n tontille kaavamuutosta niin, että tontin rakennusoikeutta voidaan hyödyntää palvelutalon rakentamiseen 1 200 k-m2. Tontilla on käyttämätöntä rakennusoikeutta 1 364 k-m2 ja tontilta puretaan rivitalo 298 k-m2. Samalla Ulkoniitynpolulta ja Suovatien länsipäästä poistetaan tarpeeton tontille ajon salliva merkintä.

Kaava-alueen sijainti ja suhde kaupunkirakenteeseen.

Asemakaavan muutos

Vantaan kaupungin kaupunginosa 14 Varisto
Osa korttelia 14008 sekä katualuetta

Tonttijaon muutos

Osa korttelia 14008

Sijainti

Haravakuja 6, Ulkoniitynpolku ja Suovatien länsipää

Sisällys

1	Tiivistelmä	3
2	Lähtökohdat	4
3	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	8
4	Asemakaavan kuvaus	11
5	Asemakaavan toteutus	18

1. TIIVISTELMÄ

Ilmakuva Haravakuja 6:n tontista. Google earth 2018

Hoivatilat Oyj hakee palveluasumista osalle tonttia.

Yleiskaavassa alue on pientalovaltaista asuinaluetta AP.

Voimassa olevassa asemakaavassa tontti on kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialuetta YT. Tonttitehokkuus on e = 0,30, rakennusoikeus 1 951 k-m2, suurin kerrosluku kaksi (II). Tontilla on laiterakennus ja rivitalo. Ulkoniitynpolulla on tarpeettomasti sallittu tontille ajo.

Asemakaavamuutoksessa muodostetaan uutta hoivakotia varten palvelurakennusten korttelialue P, jolle annetaan rakennusoikeus 1 200 k-m2. Loppuosa tontista kaavoitetaan nykyistä laiterakennusta varten yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi ET, jolle tulee rakennusoikeus 600 k-m2. Rivitalo puretaan. Rakennusoikeus vähenee 151 k-m2.

Uusi hoivakoti muodostaa pihapiirin. Piha suojataan tiemelua vastaan meluaidalla. Rakennus on Vihdintien suuntaan tiiltä, pihan suuntaan puuta. Katto on loiva pulpettikatto. Pihalle istutetaan monilajista kasvillisuutta.

Ulkoniitynpolulta poistetaan tarpeeton tontille ajon merkintä (t), paitsi että nykyinen katuyhteys Ulkoniitynkuja 17:n tontille säilyy.

2. LÄHTÖKOHDAT

Tontilla säilyvä laiterakennus (1970). TKa 23.6.2022

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

Alueen yleiskuvaus

Varisto on osa Vihdintiehen tukeutuvaa kaupunkirakennetta. Kaupunginosa on pääosin pientaloaluetta, pohjoisosassa yritysaluetta, idässä virkistysaluetta. Pohjoisrajana on Kehä III.

Luonnonympäristö

Tontti on ollut peltoa vielä 1970-luvulla. Nyt kyseessä on rakennettu tontti, jolla kasvaa keskiosalla nurmea ja reunoilla alueelle kasvaneita puita, lähinnä koivuja. Maalajina on tontin itäosassa täyttömaa, muualla savi. Hulevedet virtaavat pohjoispuoliseen puistoon, siitä Varistonojaan ja Pitkäjärven kautta mereen.

Rakennettu ympäristö

Laiterakennus on valmistunut 1970, kerrosala 348 k-m2. Rivitalo, jossa on neljä asuntoa, on valmistunut 1981, kerrosala 239 k-m2. Kummankin julkisivut ovat punatiiltä. Tontin pinta-ala on 6 506 m2 ja rakennusoikeus 1 951 k-m2, josta on käytetty 587 k-m2 ja jäljellä 1 364 k-m2.

Naapuritonteilla on omakotitaloja, paritaloja ja teollisuusrakennuksia vuosilta 1938–1983.

Ulkoniitynpolku on jalankulku-pyöräilykatu, jolla on tontille ajo vain Ulkoniitynkuja 17:n tontille.

Kaava-alueen länsipuolella on Vihdintie, joka on valtion seudullinen kaksiajoratainen maantie.

Virkistys

Tontin pohjoispuolella on Ulkoniitty-niminen puisto, joka on osin yleiskaavan täydennysrakentamisaluetta. Varistontien itäpuolella on laaja Varistonniityn virkistysalue.

Palvelut
Hoivakodissa palvelut tuodaan asukkaille taloon. Varistossa on supermarket.

Liikenne
Haravakuja on tonttikatu, jonka katualueen leveys on 8,0 metriä ja ajoradan leveys 5,0 metriä. Kadun liikennemäärä on 200 ajon/vrk (2022) ja ennuste 220 ajon/vrk. Nopeusrajoitus on 30 km/h.

Haravapolku on jalankulku- ja pyöräilykatu, jolla tontille ajo on sallittu. Katualueen leveys on 4,5 metriä, ajoradan 3,6 metriä.

Suovatie on tonttikatu, jonka katualueen leveys on 8,0 metriä ja ajoradan leveys 6,0 metriä. Kadun liikennemäärä on 500 ajon/vrk (2022) ja ennuste 550 ajon/vrk. Nopeusrajoitus on 30 km/h.

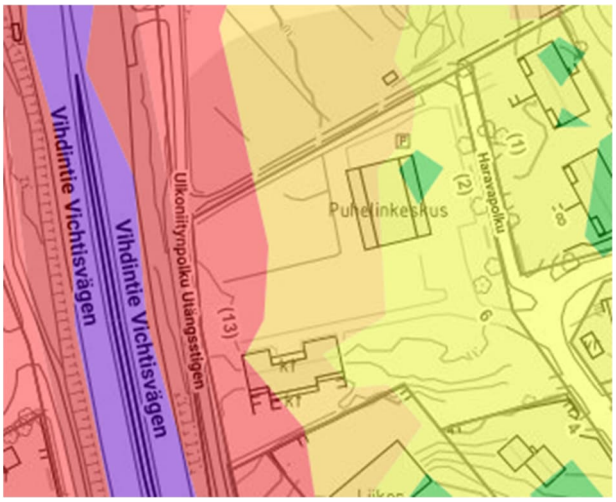
Vihdintie on valtion kaksiajoratainen maantie 120, jonka liikennemäärä on 21 900 ajon/vrk (2022) ja ennuste 24 600 ajon/vrk. Nopeusrajoitus on 60 km/h. Vihdintie sijaitsee tonttia ylempänä. Vihdintien vieressä on jalankulku- ja pyörätie, joka sijaitsee tontin tasalla.

Joukkoliikenne
- Vihdintietä 345 Elielinaukio – Rinnekoti ja 583/584 Aviapolis – Louhela – Perusmäki/Kalajärvi
- Martinkyläntietä 335 Askisto – Martinlaakso – Myyrmäki – Linnainen ja 522 Leppävaara – Pähkinärinne – Vantaankoski

Kulttuurihistorialliset kohteet
Kaava-alueella ei ole rakennusperintökohteita eikä tunnettuja muinaisjäännöksiä.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt
Lentomelu
Sekä lentomelutaso Lden 55–60 dB että lentokentän laskeutumisvyöhyke edellyttävät asuintiloilta ΔL 35 dB sekä toimistoilta ja vastaavilta työtiloilta ΔL 32 dB ääneneristävyyttä.

Tiemelu



Tiemelusta ja ilmanlaadusta on erilliset selvitykset.

Tiemelutilanne 2021 (Aeq, päivä)

45–50 | 50–55 | 55–60 | 60–65 | 65–70 | 70–75 | 75– dB

Vantaan ympäristökeskus 2021

Tiemelun huomioon ottaminen		
Tiemeluvyöhyke Aeq (dB)	Äänitasoero asunnoissa ΔL (dB)	Äänitasoero toimistoissa ΔL (dB)
65…100	erillinen selvitys	erillinen selvitys
60…64,9	35	30
55…59,9	30	25
alle 55	30*	–

Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010, *YM asetus 796/2017.

Tekninen huolto
Tontille on valmis kunnallistekniikka. Tontilla voidaan hyödyntää kaukolämpöä, maalämpöä ja aurinkoenergiaa.

Maanomistus
Elisa Oyj, Hoivatilat Oyj ja katujen osalta Vantaan kaupunki.

Rakennusjärjestys: Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010.

Tonttijako- ja rekisteri: Vantaan kiinteistörekisteri.

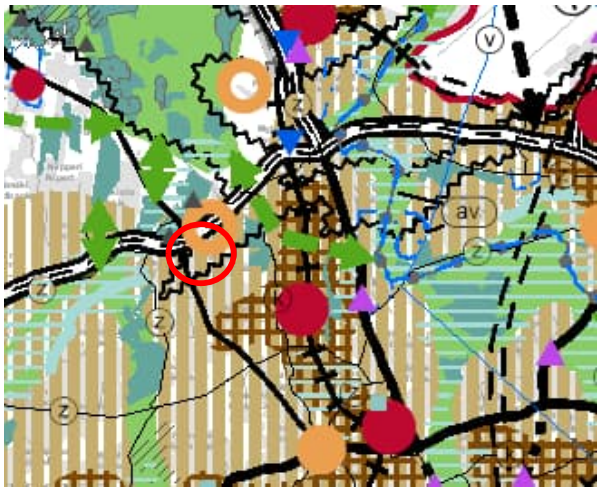
Rakennuskiellot: Ei ole.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Tavoitteena on mm., että luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä. (VN 14.12.2017)

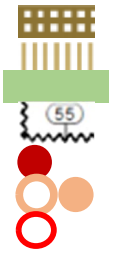
=> Kaavamuutos on tavoitteiden mukainen.



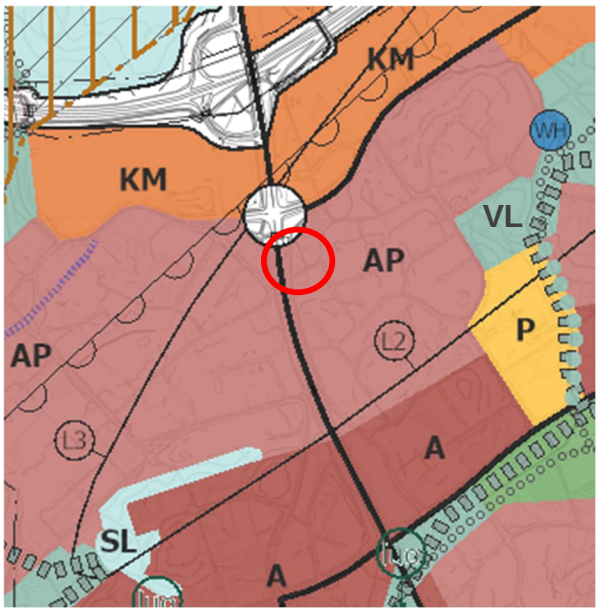
Maakuntakaava

Uusimaa 2050 -kaavan tavoitteena on ohjata kasvua kestävästi. Tämä kaava-alue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä ja lentomelualuetta. (Maakuntavaltuusto 25.8.2020)

=> Kaavamuutos on maakuntakaavan mukainen.



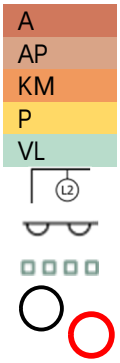
Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke.
Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke.
Virkistysalue.
Lentomelualue (Lden 55–60 dBA).
Keskustatoimintojen alue, keskus.
Kaupan alueita.
Kaavamuutosalueen sijainti.



Yleiskaava

Kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen tiivistäen ja uudistaen. Kaava-alue on pientalovaltaista asuinaluetta AP sekä lentomelu- ja laskeutumisvyöhykettä. AP-kaavamerkintä sisältää palvelut. (Kv 25.1.2021)

=> Kaavamuutos on yleiskaavan mukainen.

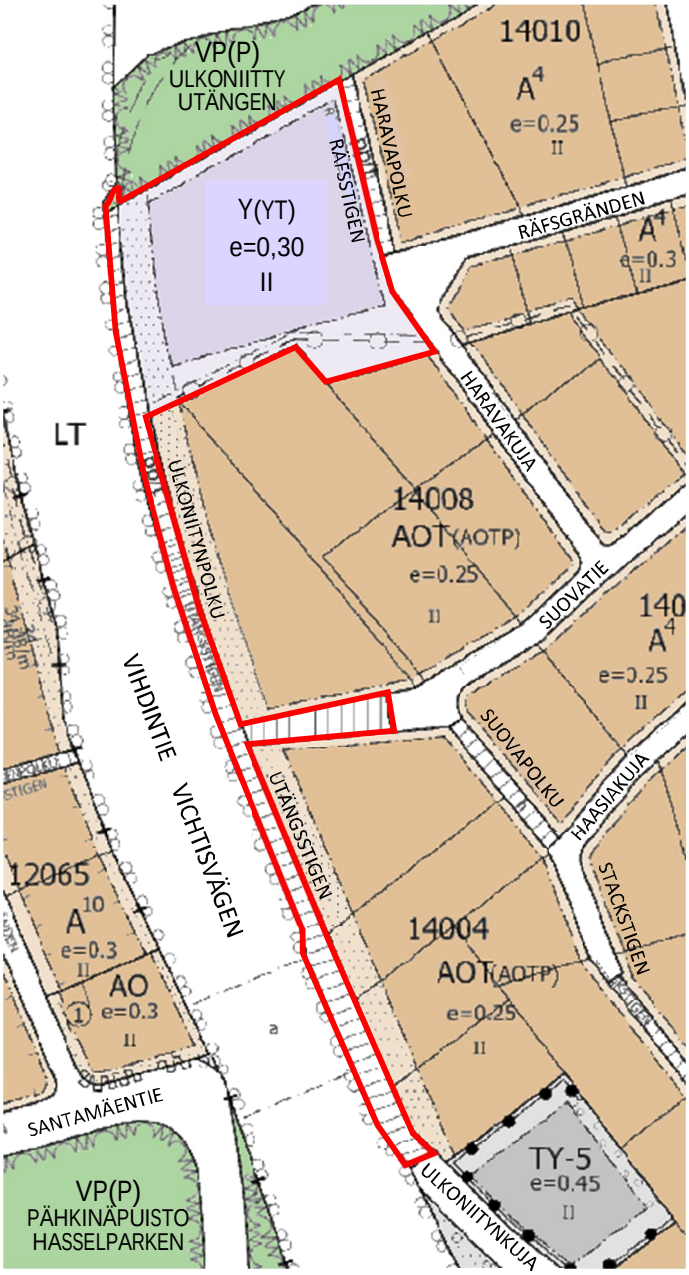


A Asuinalue.
AP Pientalovaltainen asuinalue.
KM Kaupallisten palveluiden alue.
P Palveluiden ja hallinnon alue.
VL Lähivirkistysalue.
L2 Lentomeluvyöhyke 2 (Lden 55–60 dB).
Laskeutumisvyöhyke.
Ekologinen runkoyhteys.
Eritasoliittymävaraus.
Kaavamuutosalueen sijainti.

Helsingin seudun asuminen, maankäyttö ja liikenne, MAL 2019

Maankäytön kehittämisen ensisijaiset vyöhykkeet, joille kohdistuu vähintään 90 % asuntotuotannosta. (HSL 26.3.2019; Kv 20.5.2019)

=> Tontti kuuluu ensisijaisesti kehitettävään vyöhykkeeseen.



Voimassa oleva asemakaava

Asemakaavassa 000102 (Kh 6.11.1978) Haravakuja 6:n tontti on kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialuetta YT. Tontin pinta-ala on 6 506 m2, tonttitehokkuus e = 0,30 ja siitä laskettu rakennusoikeus 1 951 k-m2 (kerrosneliömetriä). Tästä on käytetty 587 k-m2 ja jäljellä 1 364 k-m2.

Asemakaavassa 000236 (17.5.1982) Ulkoniitynpolulla on sallittu tontille ajo, mutta ajoyhteys on nyt vain Ulkoniitynkuja 17:n tontille.

Ajantasa-asemakaava

A4	Asuntorakennusten korttelialue.
AO	Erillispientalojen korttelialue.
AOT(AOTP)	Yhdistettyjen pientalojen ja pienteollisuusrakennusten korttelialue.
LT	Maantien alue.
TY-5	Ympäristöä häiritsemättömien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.
VP(P)	Puistoalue.
Y(YT)	Kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialue.
	Rakennusalat on tummennettu.
14008	Korttelin numero.
e=0,30	Tonttitehokkuus eli kerrosala/tontin ala.
II	Suurin kerrosluku roomalaisin numeroin.
pp/t	Jalankulku-pyöräilykatu ja tontille ajo.
a	Liikennealueen alittava jalankulkukatu.
	Istutettava alueen osa.
	Kaavamuutosalueen rajaus.

Vantaan kaavoja, karttoja ja paikkatietoja voi katsoa tarkemmin: *kartta.vantaa.fi*

Vantaan kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Vantaalle suunnitellaan vetovoimaisia asunto- ja työpaikka-alueita palveluineen.
Tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.
(Kv 18.6.2018, 10.10.2022)

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia

Vantaa on innovatiivinen, rohkea, rento ja viihtyisä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa. Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. (Kv 31.1.2022)

Vantaan asemakaavoituksen tavoitteet 2023

Kaavoitetaan uutta asuntokerrosalaa 240 000 k-m2.
Kaavan strateginen tavoite: Hyvät asukaslähtöiset palvelut.

=> Kaavamuutos tuottaa palveluasumista 1 200 k-m2.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

Purettava rivitalo (1981). TKa 23.6.2022

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN

Hoivatilat Oyj 5.10.2022 haki tontille palveluasumista Elisa Oyj:n valtakirjalla.

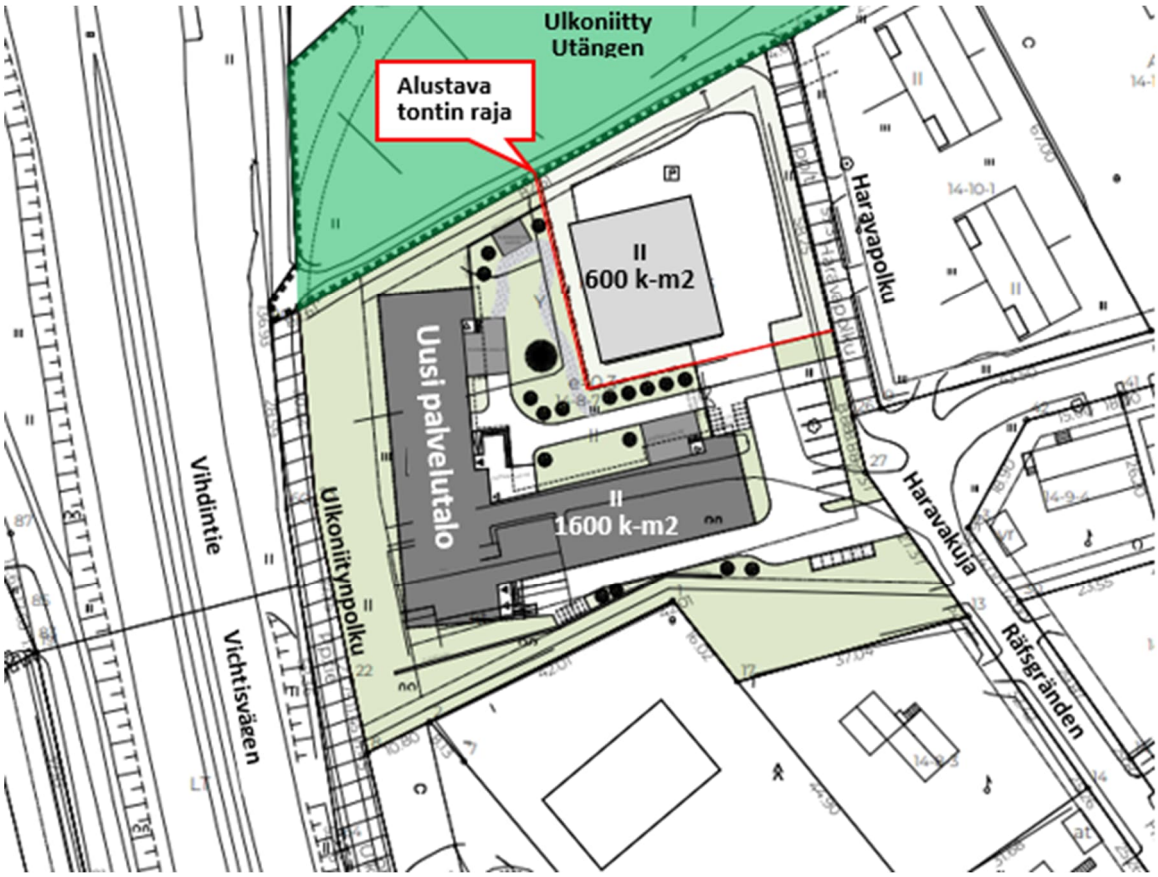
Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 hyväksyi kaavamuutoksen kaavoitusohjelmaan 2023.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

Osallisia kaavoituksessa olivat alueen ja naapurikiinteistöjen omistajat, haltijat ja asukkaat, kaupunginosan ja lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, Uudenmaan ELY-keskus, Uudenmaan liitto, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, Helsingin seudun liikenne HSL, Vantaan kaupungin viranomaiset sekä kunnan jäsenet ja ne, jotka katsoivat olevansa osallisia.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

- *Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)* julkaistiin, lähetettiin osallisille ja jaettiin naapureille 3.2.2023. Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 13.3.2023 mennessä.
- *Vireille tulo* ilmoitettiin Vantaan Sanomissa 11.2.2023.
- *Uutinen* Vantaan Sanomissa 15.2.2023 s. 15: ”Varistoon suunnitteilla palvelutalo”.
- *Kaavatilaisuus* pidettiin tontilla Haravakuja 6 keskiviikkona 15.2.2023 klo 17–18.
- *Kaavan vaihe* ilmoitettiin kaavoituskatsauksessa Vantaan asukaslehdessä 11.3.2023.
- *Asemakaavoituksen kuulutukset* julkaistaan kaupungin internet-sivuilla.



Alustava asemapiirros osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 3.2.2023. Arco 30.1.2023

Saadut mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

1. Kaavatilaisuudessa 15.2.2023 paikalla kävi kuusi osallista. Lisäksi tuli kaksi puhelua.

2. Caruna Oy, 7.2.2023:
Asemakaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

3. Rakennusvire Oy, 24.2.2023:
”Yrityksemme Rakennusvire Oy omistaa Kiinteistö Oy Suovarinteen (kiinteistö 92 -14-8-2) osoitteessa Suovatie 2, 01660 Vantaa. Tontilla olevan rakennuksen takaosassa on n. 320 m2 hallitila, jonne ajetaan Havarakujalta kääntyvästä liittymästä. Tämä tieyhteys on ollut aina kiinteistön käytössä, mutta ilmeisesti siitä ei ole olemassa virallista rasitetta.

Jotta hallitilaa voidaan jatkossakin käyttää, on tämä tieyhteys ehdottoman tärkeä myös jatkossa (ajoa ei voida järjestää järkevästi oman tontin kautta, koska tonttimme korkeusero on huomattavan suuri). Mielipiteemme onkin, että tämä tieyhteys tulisi säilyttää ja sille tulisi perustaa virallinen rasite. Rasitteessa voisi olla merkintä, että kiinteistö 92-14-8-2 vastaa kaikesta tieyhteyteen liittyvästä ylläpidosta.

Löysin arkistosta oheisen asemapiirroksen, jossa kyseinen tie merkitty punaisella nuolella:”

=> Asemakaavaan merkitään ajoyhteys Suovatie 2:n tontille. Ajorasite tulee perustaa erikseen.

4. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY, 28.2.2023:
”Asemakaava-aluetta palveleva vesihuolto on rakennettu Haravapolulle ja Suovatien länsipäähän 1970-80-luvulla. Asemakaavoituksessa on huomioitava riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille ja johtokuja-aluevarausten tarve tulee selvittää Haravakuja 6:n tontilla. Mikäli jatko-

suunnittelussa todetaan, että asemakaavamuutos edellyttää yleisen vesihuollon siirtoa Haravapolun ja Haravakujan risteysalueella, tulee johtosiirrot suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa ja suunnitelmat hyväksyttää HSY:llä."

=> Kaavamuutos ei edellytä HSY:n johtojen siirtoja. Uusi tontti liittyy nykyiseen johtoverkkoon.

5. Vantaan Energia Oy, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 9.3.2023:
Sähköverkko: Alueella on Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapeleita. Kaavamuutoksessa tulee huomioida maakaapeleiden sijainti.

Kaukolämpöverkko: Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Kaavamuutoksessa tulee huomioida kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli maakaapeleita tai kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

=> Rakennushanke ei edellytä Vantaan Energian johtojen siirtoja, mutta tarvitsee liittymät.

6. As Oy Suovalehto, 10.3.2023:
"Asunto-osakeyhtiö Suovalehto sijaitsee Suovatiellä, jonka kautta liikenne Haravakujalle ja suunniteltuun palvelutaloon tapahtuisi.

Suovatie on kapea ja mutkainen tie vailla jalkakäytäviä. Tiellä on runsaasti jalankulku-, polkupyörä-, potkulauta- ja mopediliikennettä, josta suuri osa on läpimenevää Vihdintien länsipuolelle suuntautuvaa. Suovatien itäpäässä sijaitseva Hämeenkylän koulu on merkittävin tällaisen kevyen liikenteen aiheuttaja. Koululaisten joukossa on myös paljon alakouluikäisiä. Kevyt liikenne tarvitsisi oman väylänsä, mutta sellaista ei ymmärrettävästi tiivisti rakennetulle pientaloalueelle ole ollut mahdollista toteuttaa.

Olemme taloyhtiössämme jo nyt erittäin huolestuneita Suovatien liikennemäärien kasvusta, kun Haravakujan varrelle lähelle sen loppupäätä on noussut lisää asuintaloja. Yhtiöllämme on kaksi hankalaa ajoliittymää Suovatiehen ja koemme päivittäin vaarallisia tilanteita Suovatien moninaigsen liikenteen vuoksi. Kaavassa esitetty palvelutalo lisäisi väistämättä liikennemääriä Haravakujalla ja Suovatiellä entisestään.

Mielestämme palvelutalolle ja samalle tontille jäävälle Elisan kiinteistölle tulee toteuttaa suora yhteys läheiselle Martinkyläntielle. Yhteys Haravakujaan tulee katkaista läpiajon estämiseksi. Palvelutalon toiminnan kannalta sujuva ajoyhteys Martinkyläntien kautta on varmasti parempi, kuin kapea, mutkainen, mäkinen ja matkassa ja ajassa pidempi reitti pientaloalueen läpi."

=> Suovatie on tavanomainen tonttikatu. Purettavan rivitalon liikenne poistuu (4 autopaikkaa). Hoivakodin liikenne on vähäistä (8 autopaikkaa). Uusi liittymä Martinkyläntielle ei ole mahdollinen suunnitellun Vihdintien rampin vuoksi. Lisäksi uuden kadun rakentaminen ja jatkuva huolto ei ole resurssiviisasta vain yhden tontin vähäistä liikennettä varten.

7. Vantaan kaupunginmuseo, 13.3.2023:
Suunnittelualueella sijaitsee vuonna 1981 rakennettu rivitalo, sekä 1970 rakennettu ---. Rivitalo ei nuoren ikänsä vuoksi kuulu inventoituihin kohteisiin, mutta --- on ollut mukana Vantaan modernin rakennusperinnön inventoinnissa. Sen arvot on todettu vuonna 2016 tehdyssä tarkistusinventoinnissa vaatimattomiksi. Alueella ei 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.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

Havainnekuva. Arco 17.4.2023

4.1 KAAVAN RAKENNE

Hoivakodin tontti merkitään palvelurakennusten korttelialueeksi P, jolla sallitaan palvelu- ja erityisasuminen. Tontin pinta-ala on 4 780 m2. Rakennusoikeudeksi annetaan 1 200 k-m2, jolloin tonttitehokkuus on e = 0,25. Suurin sallittu kerrosluku on edelleen kaksi (II), mutta rakennettava talo on yksikerroksinen. Tontilla oleva 1980-luvun rivitalo puretaan.

Uusi hoivakoti muodostaa pihapiirin, joka suojataan tiemelua vastaan meluaidalla. Rakennus on Vihdintien suuntaan tiiltä, pihan suuntaan puuta. Katto on loiva pulpettikatto. Pihalle istutetaan monilajista kasvillisuutta.

Elisan tontin nykyinen kaavamerkintä kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialue YT ajantasaistetaan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi ET. Tontin pinta-ala on 1 725 m2. Rakennusoikeudeksi merkitään 600 k-m2, jolloin tonttitehokkuus on e = 0,35. Suurin kerrosluku on edelleen kaksi (II). Tontilla säilyy nykyinen rakennus.

Ulkoniitynpolulta poistetaan tarpeeton tontille ajon merkintä (t), paitsi Ulkoniitynkuja 17:n tontille jatketaan Ulkoniitynkujan katualuetta, jolloin myös tontin osoite säilyy.

Näkymä Vihdintieltä. Julkisivu tulee jakaa osiin. Arco 17.4.2023

Asemapiirros ja liittyminen ympäristöön. Arco 17.4.2023

Kaavamuutoksen perustelut

Kaavamuutos vastaa hoivakodin tarpeeseen, jolle on ollut vaikea löytää tonttia Länsi-Vantaalta.

Rakennusoikeus ja autopaikat

Tontti	Osoite	Maan-käyttö	Pinta-ala m2	Rakennusoikeus k-m2	Tonttitehokkuus e	Autopaikat kpl (/k-m2)
10	Haravakuja 6a	P	4 780	1 200	0,25	8 (1/150)
11	Haravakuja 6b	ET	1 725	600	0,35	2
Uudet tontit yhteensä			6 506	1 800	0,28	10
Nykyinen tontti		YT	6 506	1 951	0,30	

Tonttien pinta-alat voivat tarkentua tontinmittauksessa.

Pihasuunnitelma

Alustava pihasuunnitelma.

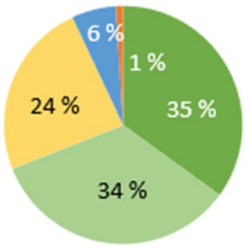
- Sepeli
- Betonilaatoitus
- Nurmi, niitty
- Kivituhka, puuhake
- Kuntta
- Säilytettävä puusto, alustava
- Istutettava havupuu
- Istutettava lehtipuu
- Istutettava pensas tai pensasalue
- Perenna
- Pylväsvalaisin
- Metallilankaverkkoaita
- Katos ja kasvikatto
- Meluaita ja köynnökset
- Tukimuuri

Istutukset ovat monilajisia ja kukkivia. Meluaidalla kasvaa köynnöksiä.

Arco 4.4.2023

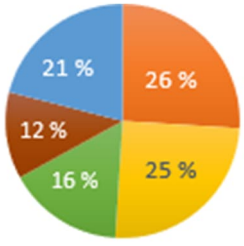
P-tontin vihertehokkuus	1,23
Tavoitetaso	0,9
Vihertehokkuustavoite täyttyy hyvin.	

P-tontin hulevesimäärä m3	22,8
Valumakerroin C	0,5
Viivytystilavuustarve m3	22,8
Mahdollisuus viivyttämiseen tontin ulkopuolella	ei
Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m3	39,3
Jää viivyttämättä m3	0,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	33 %
Hulevesien viivytys onnistuu hyvin.	



Osuus painotetusta kokonaispinta-alasta P-tontilla %

- Säilytettävä kasvillisuus
- Istutettava kasvillisuus
- Pinnoitteet
- Hulevesien hallintarakenteet
- Bonuselementit



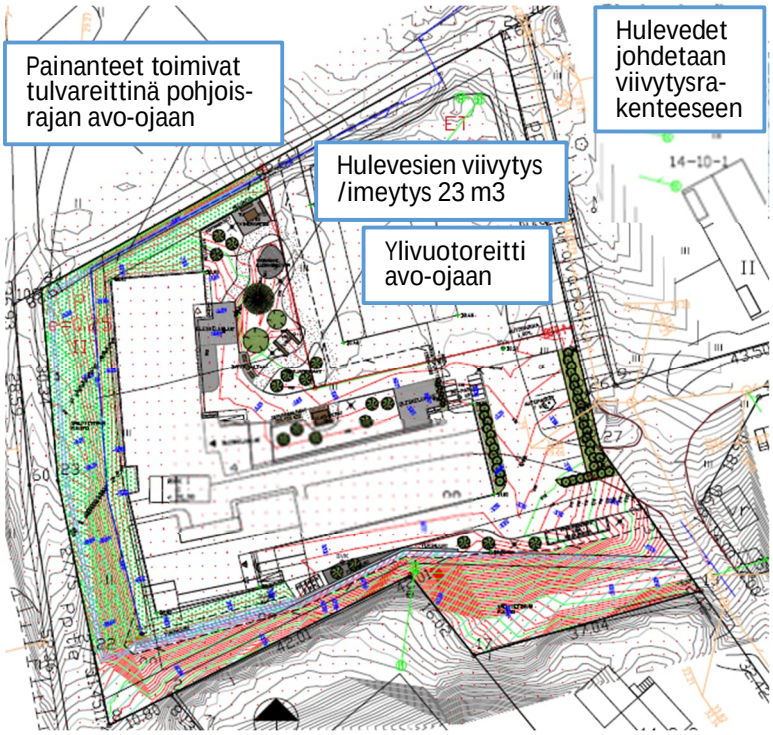
Osa-alueiden painoarvo vihertehokkuudessa P-tontilla %

- Ekologisuus
- Toiminnallisuus
- Maisema-arvo
- Kunnossapito
- Hulevesien hallinta

Arco 4.4.2023

Vihertehokkuus

Kaavan vaatimus on 0,9. Pihasuunnitelman vihertehokkuus on 1,2. Palvelutalon piha ulottuu sopimuksella osittain ET-tontin puolelle. Vihertehokkuuslaskelmassa on huomioitu vain palvelutontti. Pihasuunnitelmassa on esitetty alustavat säilytettävän puuston alueet. Säilytettävien puiden määrää ei ole huomioitu laskelmassa, sillä ne kartoitetaan jatkosuunnittelussa. (Arco 4.4.2023)



Hulevesisuunnitelma. Morena 14.4.2023

Hulevesisuunnitelma

Vantaalla on tehty hulevesiohjelma (2009, Tila 19.4.2023) ja hulevesien hallinnan toimintamalli (2014). Hulevesien viivyttämisestä määrätään rakennusjärjestyksessä (2010).

Tontin vettä läpäisemättömillä pinnoilla syntyvät hulevedet kerätään tontin sisäiseen hulevesijärjestelmään ja imeytetään tai viivytetään tontilla. Tämän jälkeen hulevedet puretaan pohjoisrajalla sijaitsevaan avo-ojaan tai kadun hulevesiviemäriin.

Muut tontilla syntyvät hulevedet viivytetään tai imeytetään nurmipainanteissa. Imeytymättömät vedet kerätään tontin sisäiseen hulevesijärjestelmään tai ohjataan tontin pohjoispuolen rajaojaan.

Tontille tuleva ulkopuolinen valunta ohjataan rakennuksen ohi tontin pohjoispuolen avo-ojaan tai kerätään tontin sisäiseen hulevesijärjestelmään.

Tontille rakennetaan hulevesiä varten viivytys- tai imeytysrakenteita vähintään 23,0 m3. Rakenteena käytetään vihertehokkuuslaskelman mukaisesti viherkattoa ja imeytyspainanteita. Rakenteet suunnitellaan tyhjentymään tontin pohjoispuolen avo-ojaan tai kadun hulevesiviemäriin.

Perumaan kelpoisuus hulevesien imeyttämiseen selvitetään jatkosuunnittelussa. Viivytysrakenteet mitoitetaan tyhjentymään viimeistään 12 tunnissa ja ne varustetaan hallitulla ylivuodolla.

Suunnitelmassa esitetyt viivytysrakenteiden tyypit ja paikat oat periaatteellisia. Viivytys- tai imeytysrakenteet ja putkistot esitetään tarkemmin rakennuslupavaiheessa. (Morena 14.4.2023)

Tekninen huolto

Uusi tontti liittyy nykyiseen kunnallistekniikkaan. Kaukolämpö tai maalämpö ja vähintään varaukset aurinkopaneeleille. Hulevedet viivytetään, mistä annetaan kaavamääräys.

Nimistö

Variston kaavanimistö johtuu vanhasta paikannimestä 1691 waristå Engen, waristo Nijtu. Nimi on suomalaisperäinen ja on tarkoittanut keskiaikaisen Hämeenkylän (1533 Tauesteby) laajaa yhteistä niittyä, jossa on ollut latoja. Nimen etymologia on epäselvä. Ulpu Lehti (1977) selitti nimen johtuvan varastoista, mutta ei selittänyt vokaalinmuutosta. On myös keskiaikaisia Varis-nimiä.

Haravakuja, alkuosa oli 1946 Rinnetie, 1975 nykyinen nimi. Espoossa ja Helsingissä on sama nimi. *Suovatie*, 1946 Santatie, 1966 Hiekkatie, 1974 nykyinen nimi. Santa on paikallismurretta. *Ulkoniitynkuja*, 1933 Hämeenkyläntie, 1958 Vanha Hämeenkyläntie, 1975 nykyinen nimi. *Ulkoniitynpolku* karttaan 1979.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Melu

Suunnitellun maankäytön tiemeluennustetilanteen suurimmat julkisivujen keskiäänitasot ovat päivällä 69 dB ja yöllä 61 dB, jolloin suositeltu ääneneristävyys asuin-, potilas- ja majoitustiloissa on 34 dB. Oleskelualueelta vaadittavat äänitasot päivällä 55 dB ja yöllä 50 dB täyttyvät 3,0 metrin korkuisella meluaidalla pihan pohjoispuolella.

Nyt suunniteltu maankäyttö on mitoittavampi kuin tilanne Variston eritasoliittymän rakentamisen jälkeen, koska eritasoliittymän tilavaraussuunnitelmaan sisältyy 5,0 metriä korkea meluaita. Variston eritasoliittymän toteuduttua ennustetilanteen suurimmat julkisivujen keskiäänitasot ovat päivällä 57 dB ja yöllä 49 dB, jolloin suositeltu ääneneristävyys asuin-, potilas- ja majoitustiloissa olisi 22 dB. Ympäristöministeriön asetus edellyttää kuitenkin vähintään 30 dB:n ääneneristävyyttä.

Lentomelutason Lden 55–60 dB (tontilla 56 dB) ja laskeutumisvyöhykkeen ääneneristävyysvaatimus on 35 dB, jolloin lentomelu mitoittaa ääneneristävyyttä. Siten ääneneristävyysmääräys lento- ja tiemelua vastaan on asuintiloille ΔL 35 dB sekä toimisto- ja vastaaville työtiloille ΔL 32 dB.

Meluselvitys on erillisenä liitteenä. (A-Insinöörit 23.3.2023)

Variston eritasoliittymän aluevaraussuunnitelma (2010).

Ennustetilanne ilman meluaitaa, päivä (klo 7–22) ja yö (22–7). A-Insinöörit 22.3.2023

Ennustetilanne, 3 m korkea melueste pihan pohjoispuolella, päivä ja yö. A-Insinöörit 23.3.2023

Ennustetilanne, Variston eritasoliittymä, tiesuunnitelman mukainen 5 m korkea melueste, päivä ja yö.
A-Insinöörit 22.3.2023

Ilmanlaatu

Ilmanlaatuselvityksessä mallinnettiin ennusteliikenteellä kaksi tilannetta: nykyinen maankäyttö ja tilanne, jossa Variston eritasoliittymä on valmistunut. Laskennassa huomioitiin liikenteestä ja tien pinnasta aiheutuvat päästöt. Merkittävin päästölähde on Vihdintien liikenne.

Pitoisuudet alittavat ilmanlaadun raja-arvot (VNa 79/2017) kaikissa mallinnettuissa tilanteissa. WHO:n suositukset kuitenkin ylittyvät vuosikeskiarvona pienhiukkasten ja typpidioksidin osalta. Ilmanlaatuselvitys on erillisenä liitteenä. (A-insinöörit 31.1.2023)

Ympäristön laadusta annettavat kaavamääräykset

Asemakaavassa annetaan kaavamääräyksiä julkisivuista, pihasta, meluntorjunnasta, ilmanotosta ja suodatuksesta, vihertehokkuudesta ja hulevesien viivytyksestä. Ääneneristävyydestä ja hulevesistä määrätään myös rakennusjärjestyksessä.

4.4 KAAVAN MERKITTÄVÄT VAIKUTUKSET

Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Tontti rakennetaan ja piha istutetaan. Tonteilla ei ole inventoituja arvokkaita luontokohteita. Kaavamuutos ei heikennä hulevesien luonnonmukaista hallintaa verrattuna nykytilanteeseen, koska suurin osa tontin alasta jää rakentamatta ja tontilla kielletään asfalttipäällyste.

Vaikutukset kaupunkirakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Kaava täydentää Vihdintien suunnan kaupunkirakennetta. Tiivistäminen, täydentäminen ja uudistaminen ovat yleiskaavan pääperiaatteita. Rakentaminen sijoittuu teollisuus- ja pientalotonttien naapuriin vajaasti rakennetulle tontille, jonka käyttämätön rakennusoikeus hyödynnetään. Tontilta puretaan rivitalo. Tontit liittyvät valmiiseen katuun ja valmiiseen kunnallistekniikkaan.

Liikenteelliset vaikutukset

Rivitalon liikenne 4 ap poistuu. Hoivakoti tarvitsee 8 ap ja laitetila nykyiset 2 ap. Näiden vähäinen liikenne mahtuu hyvin katuverkolle. Kaava tukeutuu myös viiteen bussilinjaan.

Sosiaaliset vaikutukset

Kaava vastaa yksityiseen hoivakotitarpeeseen, jolle on suuri kysyntä.

Ilmastovaikutukset

Rakentaminen ja rakennusten käyttö tuottavat kasvihuonepäästöjä, mutta tonteilla voidaan hyödyntää kaukolämpöä, aurinkoenergiaa ja maalämpöä. Vihertehokkuuden avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä.

Resurssiviisaus

Hanke hyödyntää vajaasti rakennettua tonttia sekä nykyistä katua ja kunnallistekniikkaa. Resurssiviisauteen pyritään eri keinoin rakennuksen hankesuunnittelusta toteutukseen asti.

Energiatehokkuus: Kohteessa käytetään joko Vantaan Energian kaukolämpöä tai vaihtoehtoisesti maalämpöä. Kohteeseen tulee vähintään varaukset aurinkopaneeleille, mikäli niitä ei asennettaisi vielä rakennuksen käyttöönottovaiheessa. Rakennuksen tontille sijoittuminen takaa myös passiiviset jäähdytysratkaisut ilmansuuntien ja sisäpihan katosten ansiosta.

Materiaalit ja hiilijalanjälki: Suunnitelmassa suositaan puupohjaisia materiaaleja, joiden hiilijalanjälki on pienempi kuin betonin. Kaavamääräysten mukaisesti rakennuksen julkisivut ovat tiiltä ja puuta, jotka molemmat ovat kestäviä materiaaleja. Puu on myös uusiutuva raaka-aine. Materiaalien, ratkaisujen ja energiatehokkuuden ansiosta hiilijalanjälki tulee pysymään kohtuullisena.

Vihersuunnittelu ja hulevedet: Alustavan pihasuunnitelman perusteella viherkertoimeksi saadaan 1,2, joka ylittää asetetun vaatimuksen 0,9. Tontilla olevat puut pyritään säilyttämään etenkin tontin etelä- ja länsipuolilla. Biodiversiteetti on huomioitu mm. säilyttämällä luonnonmukaisia alueita, monipuolisella kasvillisuudella sekä pohjoispuolen katoksen niittykatolla. Hulevedet viivytetään ja imeytetään kokonaisuudessaan tontilla. Päällysteissä suositaan läpäiseviä materiaaleja.

Jätteiden hallinta: Maarakentamisessa pyritään käyttämään kierrätysmateriaaleja kuten betonimursketta, joka ideaalitapauksessa saadaan tontilta purettavasta rakennuksesta. Isohko tontti mahdollistaa maamassojen tilapäisen varastoinnin, jonka avulla maakaatopaikalle vietävien massojen määrää pyritään minimoimaan.

Elinkaari: Suunnittelussa otetaan huomioon rakennuksen koko elinkaari. Esimerkiksi käytön aikaiset kustannukset, kuten ylläpidon vaatimat elementit ja toiminnot, suunnitellaan jo ennalta. (Arco 4.4.2023)

Kaavan laajemmat vaikutukset kaupunkirakenteeseen, liikenneverkkoon, palveluihin ja ilmastoon ovat hyvin vähäisiä ja ne on tutkittu yleiskaavassa.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus. Hoivakodin toteuttaa Hoivatilat Oyj.
Rakennusluvista ilmoitetaan naapureille ja rakennuspaikalla.

Kaavatyöhön osallistuneet		
Vantaan kaupunki		
Asemakaavoitus	aluearkkitehti	Timo Kallaluoto
	asemakaava-arkkitehti	Annakaisa Haanpää
	asemakaava-arkkitehti	Anna Hakamäki
	asemakaava-arkkitehti	Anders Hedman
	kaavoitusinsinööri	Mikko Järvi
	kaavatekninen koordinaattori	Marko Hoffren
	kaavoituskoordinaattori	Ritva-Leena Kujala
Kiinteistöt ja tilat	kiinteistökehityspäällikkö	Tomi Henriksson
	tonttipäällikkö	Armi Vähä-Piikkiö
	tontti-insinööri	Juho Lumme
Kadut ja puistot	liikenteen alueinsinööri	Teemu Vihervaara
	liikenneinsinööri	Santtu Bussian
	liikenneinsinööri	Pirjo Salo
	liikenneinsinööri	Marjut Viljanen
	suunnitteluinsinööri	Elina Kettunen
	suunnitteluinsinööri	Antti Auvinen
Rakennusvalvonta	lupa-arkkitehti	Mikael Ström
	tarkastusinsinööri	Tuire Pölkki
Yleiskaavoitus	maisema-arkkitehti	Elina Ekroos
	yleiskaavasuunnittelija	Anna-Mari Kangas
Ympäristökeskus	ympäristösuunnittelija	Jarmo Honkanen
	ympäristösuunnittelija	Jouni Ahtiainen
Elisa Oyj		Jan Tallqvist
Hoivatilat Oyj	hankekehityspäällikkö	Antti Heiskanen
Arco Architecture Company Oy*	arkkitehti	Markku J. Ranne
	arkkit. yo	Heikki Kilpijoki
	arkkitehti	Anni Myllymäki
A-insinöörit*	akustiikkasuunnittelija	Muska Mäki
	projektipäällikkö	Tuukka Lyly
	suunnittelupäällikkö	Perttu Kriikku
	ympäristöinsinööri	Riku Kanala
Morena Oy*	geosuunnittelija	Matti Kauppi

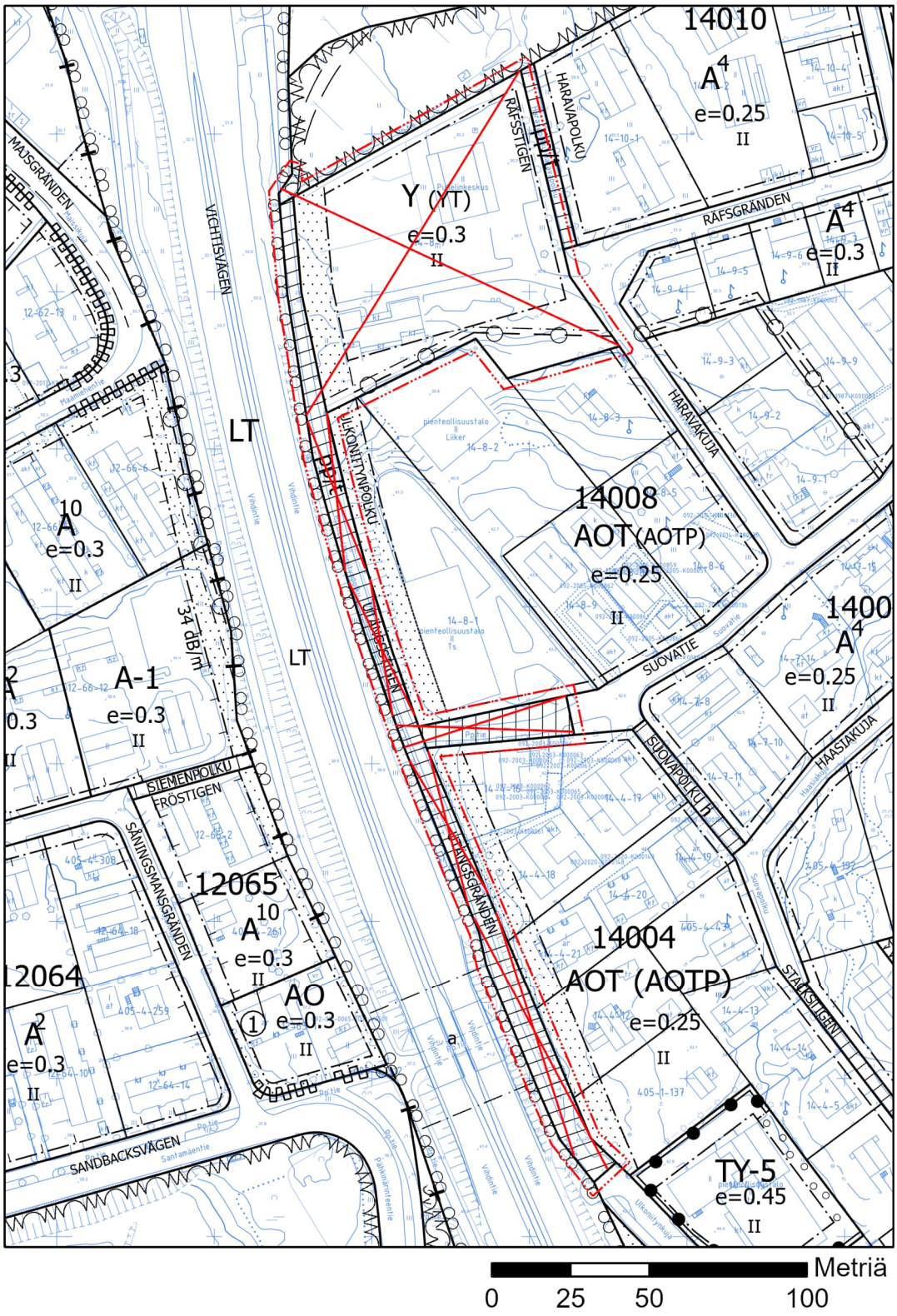
*) Hoivatilat Oyj:n konsultteja.

Vantaa 9.5.2023

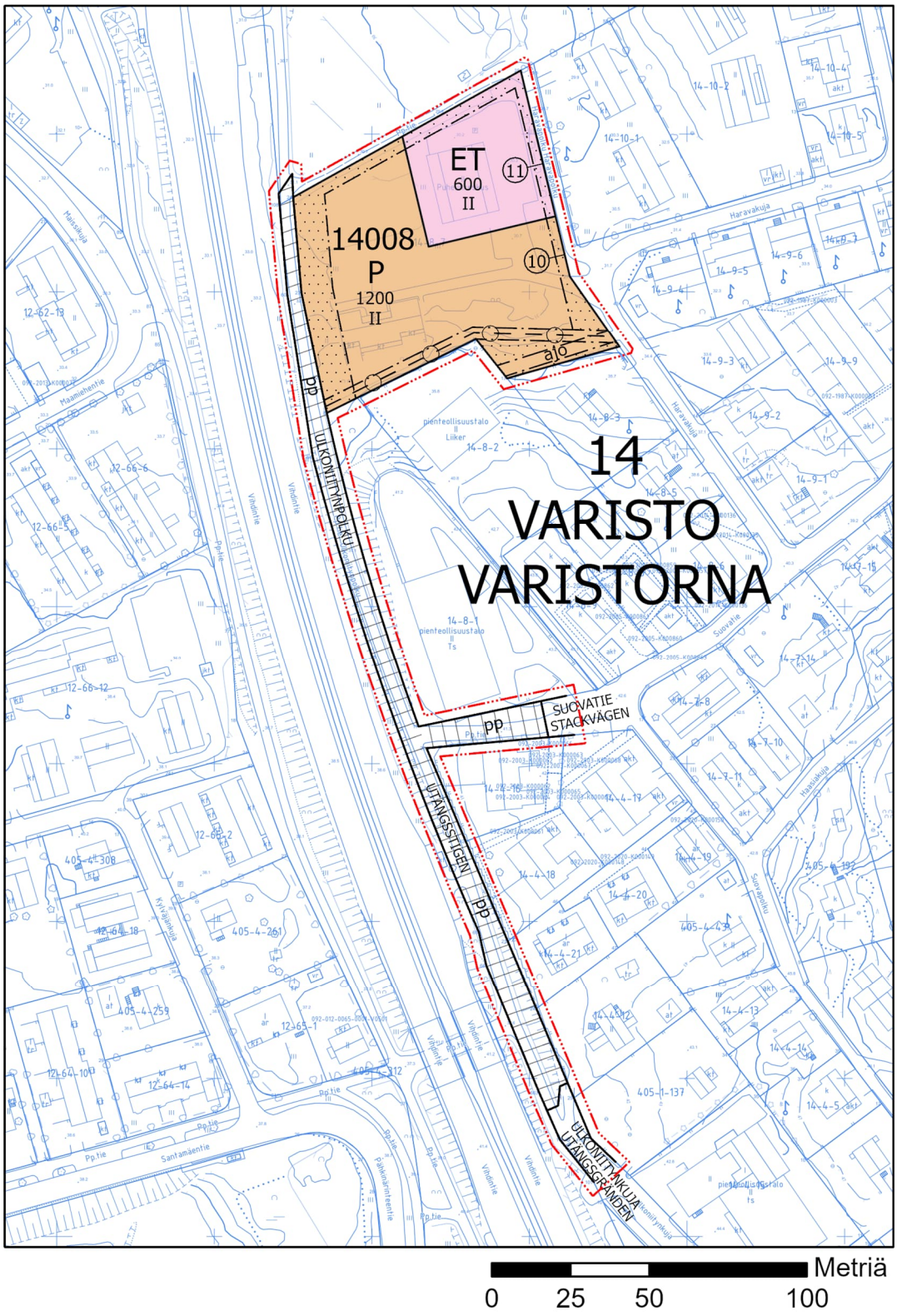
VANTAAN KAUPUNKI
Länsi-Vantaan asemakaavoitus

Timo Kallaluoto, aluearkkitehti
etunimi.sukunimi@vantaa.fi, p. 050 312 2132

Poistettavat merkinnät



Asemakaavan muutosehdotus



Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002530	9.5.2023

Vantaan kaupunki

HARAVAKUJA 6 JA ULKONIITYNPOLKU

Kaupunginosa 14, Varisto

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 14008 sekä katualuetta.

Tonttijaon muutos
Osa korttelia 14008.

1:2000

Vanda stad

RÄFSGRÄNDEN 6 OCH UTÄNGSSTIGEN

Stadsdel 14, Varistorna

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 14008 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 14008.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

P

Palvelurakennusten korttelialue.

Kvartersområde för servicebyggnader.

Rakennusoikeus

Korttelialueelle saa sijoittaa julkisia ja yksityisiä palveluja, kuten erityis- ja palveluasuntoja, hoivakodin asuntoineen ja hoitolaitoksen, ei kauppaa.

Byggnadsrätt

På kvartersområdet får placeras allmänna och privata service, såsom special- och servicebostäder, vårdhem med därtill anslutande bostäder och serviceanstalten, inte handeln.

Arkkitehtuuri

Rakennuksissa tulee olla harmaa pulpettikatto ja avoräystäät.

Julkisivumateriaalin tulee olla etelään, länteen ja pohjoiseen paikalla muurattu tiili, pihalle puu.

Saumojen tulee olla tiilen värisiä, paitsi punatiilen kanssa voi olla harmaat saumat.

Julkisivut tulee jakaa väripintoihin Vihdintien suuntaan 6,0 ja 12,0 metrin välein, pihan suuntaan vähintään 6,0 metrin välein, ja aidat vähintään 5,0 metrin välein.

Myös sisätiloissa tulee käyttää eri värejä.

Kulmahuoneissa ja kulmaoleskelutiloissa tulee olla näkymät kahteen suuntaan.

Arkitektur

Byggnaderna ska ha grå pulpettak och öppna takfot.

Fasadmaterialen ska vara av på platsen murad tegel mot söder, väster och norr och av trä mot gården.

Fogarna ska vara i teglets färg, förutom med rött tegel kan det finnas grå fogar.

Fasader ska delas in i färgytor i riktning mot Vichtisvägen var 6,0 och 12,0 meter, i riktning mot gården minst var 6,0 meter, och staket minst var 5,0 meter.

Olika färger ska också användas i inredningen.

Hörnrum och hörnvardagsrum ska ha utsikt åt två väderstreck.

Meluntorjunta

Ääneneristävyyden lento- ja tiemelua vastaan on oltava asuintiloissa vähintään ΔL 35 dB sekä toimisto- ja vastaavissa työtiloissa vähintään ΔL 32 dB.

Tontilla on huolehdittava siitä, ettei tieliikennemelun keskiäänitaso LAeq ylitä oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla 55 dB päivällä eikä 50 dB yöllä.

Asuintilojen tuloilmanotto tulee sijoittaa mahdollisimman etäälle Vihdintiestä ja varustaa tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

Bullerbekämpning

Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostadsutrymmen minst ΔL 35 dB och i kontors- och motsvarande arbetsutrymmen minst ΔL 32 dB.

På tomten ska det säkerställas att den genomsnittliga ljudnivån LAeq av vägtrafikbuller i de för rekreation avsedda gårdsområdena inte överstiger 55 dB dagtid och 50 dB nattetid.

Bostädernas luftintag ska placeras så långt som möjligt från Vichtisvägen och förses med filtrering enligt lokalens användningsändamål.

Piha

Piha-alueet tulee toteuttaa luonnonmukaisina ja kasvillisuudeltaan monilajisina alueina, joille istutetaan vuodenaikojen vaihtelu huomioiden puita, kukkivia pensaita, perennoja, varpuja ja kunttaa.

Gårdsplan

Gårdsområdena ska förverkligas som ett område med naturlig och mångsidig växlighet, där det planteras olika slag av träd, blommande buskar, perenner, ris och kuntta som beaktar årstidernas växling.

	Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,9.	Gröneffektivitetet ska vara minst 0,9.
	Ulkoilu- ja oleskelupiha tulee rajata 3,0 metriä korkealla meluaidalla Vihdintien ja pohjoisen suuntaan. Meluaita tulee istuttaa pihan puolelta köynnöksin.	Frilufts- och fritidsgården ska avgränsas av ett 3,0 meter högt bullerstaket mot Vichtisvägens riktning och norrut. Bullerstaketet ska planteras på sidan av gården med slingerväxter.
	Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita, muuttaa maanpinnan tasoa eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.	På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer, ändras marknivån eller planteras träd och djuprotade buskar.
	Hulevedet on viivytettävä.	Dagvatten ska fördröjas.
	Asfalttipäällystettä ei saa käyttää.	Asfaltbeläggning får inte användas.
	Tontin kautta on ajoyhteydet tonteille 2 ja 11.	Det finns körförbindelser till tomt 2 och 11 genom tomten.
	Autopaikat saa järjestää tontin rajoista riippumatta.	Bilplatser får anordnas oavsett tomtens gränser.
	Autopaikkoja on varattava vähintään 1 autopaikka / 150 k-m².	Bilplatser ska reserveras minst 1 bilplats / 150 m²-vy.
ET	**Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.**	**Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.**
	Istutettavalla alueen osalla tulee olla puita ja pensaita.	Den del av området som ska planteras ska ha träd och buskar.
	Tontille ajo tulee järjestää Haravakujalta P-korttelialueen kautta.	Körning till tomten ska ordnas från Räfsgränden via P-kvartersområdet.
	Autopaikkoja on varattava vähintään 2 autopaikkaa.	Bilplatser ska reserveras minst 2 bilplats.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
10	**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.**
14	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VARI	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
14008	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
SUOVATIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
1200	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
	Katu.	**Gata.**
pp	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
	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 ska en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	05.04.2023
Kaavan nimi	002530 Varisto 14 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	03.02.2023
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002530
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,9337	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,9337

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	**0,9337**	**100,0**	**1800**	**0,19**	**0,0000**	**-152**
A yhteensä						
P yhteensä	0,4781	51,2	1200	0,25	0,4781	1200
Y yhteensä	0,0000		0		-0,6506	-1952
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0025	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,2831	30,3	0		0,0025	0
E yhteensä	0,1725	18,5	600	0,35	0,1725	600
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	**0,9337**	**100,0**	**1800**	**0,19**	**0,0000**	**-152**
A yhteensä						
P yhteensä	0,4781	51,2	1200	0,25	0,4781	1200
P	0,4781	100,0	1200	0,25	0,4781	1200
Y yhteensä	0,0000		0		-0,6506	-1952
Y	0,0000		0		-0,6506	-1952
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0025	0
VP	0,0000		0		-0,0025	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,2831	30,3	0		0,0025	0
Kadut	0,0351	12,4	0		0,0351	0
Kev.liik.kadut	0,2480	87,6	0		-0,0326	0
E yhteensä	0,1725	18,5	600	0,35	0,1725	600
ET	0,1725	100,0	600	0,35	0,1725	600
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

17 § **Maankäyttösopimus / Hoivatilat Oyj / Asemakaavan muutos nro 002530 / Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku**

VD/2299/10.00.01.05/2023

TeA/AK/HW/JK/MV/MT

Asemakaavan muutoksen nro 002530 tarkoituksena on muuttaa Vantaan Varistossa Haravakuja 6:ssa olevan kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialue (Y(YT)) palvelurakennusten korttelialueeksi (P) ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET).
Kerrosalaa tulee palvelurakentamiselle 1 200 k-m². Asemakaavan liittyvällä maankäyttösopimuksella Vantaan kaupunki ja Hoivatilat Oyj sopivat kunnallistekniikan rakentamisesta ja Hoivatilat Oyj:n osallistumisesta sopimusaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen Vantaan kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin. Hoivatilat Oyj maksaa Vantaan kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä 173 598 euroa.

Sopimusalue koostuu Elisa Oyj:n omistamasta kiinteistöstä 92-14-8-7. Hoivatilat Oyj ja Elisa Oyj ovat allekirjoittaneet 4.10.2022 aiesopimuksen kiinteistön myynnistä, joka on hyväksytty molempien yhtiöiden hallituksissa. Kiinteistön kaupat tehdään viimeistään ennen asemakaavamuutoksen hyväksymistä. Sopimusalue on osoitettu ohjeellisesti liitteessä A1.

Elisa Oyj asiamiehenään Hoivatilat Oyj on hakenut asemakaavan muutosta Variston (14) kaupunginosassa, osoitteessa Haravakuja 6 sijaitsevan kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialueen (Y(YT)) muuttamista palvelurakennusten korttelialueeksi (P) ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET). Nykyisin alueella sijaitsee 1980-luvulla rakennettu rivitalo sekä Elisa Oyj:n tiloja 1970-luvulta. Rivitalo on tarkoitus purkaa ja tilalle on tavoitteena rakentaa palveluasumista. Elisa Oyj:n tilat säilyvät ja asemakaava ajantasaistetaan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET). Kerrosalaa tulee palvelurakentamiselle 1 200 k-m².

Asemakaavan muutokseen nro 002530 liittyen Vantaan kaupunki ja Hoivatilat Oyj ovat neuvotelleet ja sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Hoivatilat Oyj:n osallistumisesta asemakaavan muutosaluetta palvelevan kunnallistekniikan kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus
Asemakaavan muutokseen liittyen Vantaan kaupunki ja Hoivatilat Oyj sopivat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 12 a luvun mukaisesti kunnallistekniikan rakentamisesta ja Hoivatilat Oyj:n osallistumisesta sopimusaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen Vantaan kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

Vantaan kaupunki ja Hoivatilat Oyj ovat todenneet, että sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on jo rakennettu.

Hoivatilat Oyj:n on sopimusalueen suunnittelussa huomioitava kortteliin rajoittuvien katualueiden ja julkisen kaupunkitilan korkeusasemat. Sopimusalueen rakennustöiden yhteydessä sovitaan mahdollisten tilapäisten rakenteiden tai luiskajärjestelyiden toteutuksesta ja kunnossapidosta. Katualueen ja tontin rajakohta tulee saada sovitettua korkeusalemaltaan sekä materiaaleiltaan toimivaksi ja yhtenäiseksi

kokonaisuudeksi. Hoivatilat Oyj neuvottelee ja sopii katualueen ja tontin rajakohdan suunnittelusta, toteuttamisesta ja kustannusjaosta erikseen Vantaan kaupungin kadut- ja puistot -palvelualueen kanssa.

Katualueelle mahdollisesti sijoittuvat rakennusten perustus- ja muut rakenteet edellyttävät Vantaan kaupungin myöntämää erillistä sijoituslupaa.

Osallistuminen yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin
Hoivatilat Oyj maksaa Vantaan kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena yhteensä 173 598 euroa. Yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvaus erääntyy maksettavaksi asemakaavan voimaantullessa.

Hoivatilat Oyj luovuttaa Vantaan kaupungille yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksen suorittamisen vakuudeksi 173 598 euron suuruisen Vantaan kaupungin etukäteen hyväksymän vakuuden, joka vapautetaan, kun korvaus on suoritettu tai sopimus lakkaa olemasta voimassa.

Toimivalta maankäyttösopimuksista päätettäessä
Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n kohdan 37 nojalla kaupunginhallitus päättää maankäyttö- ja kaavoitussopimuksista sekä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisista kehittämiskorvauksista.

Kaupunkitilalautakunta 10.5.2023 § 11

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Hoivatilat Oyj:n kanssa liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus, kun asemakaavamuutosehdotus nro 002530 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta, ja
b) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja hyväksymään sopimusvelvoitteiden siirron kolmannelle osapuolelle, ja
c) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimuksen sekä tekemään em. sopimukseen teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 17

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) kaupunki tekee ja allekirjoittaa Hoivatilat Oyj:n kanssa liitteenä olevan Maankäyttösopimuksen/ A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus, kun asemakaavamuutosehdotus nro 002530 on ollut julkisesti nähtävillä edellyttäen, että kaavaehdotus ei olennaisilta osiltaan muutu kaavaehdotuksen nähtävillä olon johdosta, ja

b) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja hyväksymään sopimusvelvoitteiden siirron kolmannelle osapuolelle, ja
c) valtuutetaan kaupunkiympäristön toimialan lakimies allekirjoittamaan maankäyttösopimuksen sekä tekemään em. sopimukseen teknisluonteisia tarkennuksia.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- maankäyttösopimus
- liite A1: sopimusalue

Täytäntöönpano: Kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
projekti-insinööri Mikko Vanhanen, puh 043 824 8831
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

MAANKÄYTTÖSOPIMUS

[asemakaavan muutoksen pvm] päivätty asemakaavan muutos nro 002530, Haravakuja 6 ja Ulkoniitynpolku (jäljempänä ”Asemakaava”).

Sopimus perustuu Vantaan [päätöksentekoelin] lainvoimaiseen päätökseen [päätösnumero].

Tähän sopimuskokonaisuuteen kuuluvat:

A. Kunnallistekniikan rakentamissopimus

SOPIMUKSEN TAUSTA JA TARKOITUS

Kaavamuutosalue sijaitsee Variston kaupunginosassa Haravakujan ja Ulkoniitynpolun välisellä alueella osoitteessa Haravakuja 6.

Nykyisellään kaavamuutosalueella sijaitsee 1980-luvulla rakennettu rivitalo sekä Elisa Oyj:n tiloja 1970-luvulta. Rivitalo on tarkoitus purkaa ja tilalle on suunniteltu rakennettavaksi palveluasumista. Samalla jäljelle jäävän Elisa Oyj:n tontin asemakaavaa ajantasaistetaan. Nykyisessä voimassa olevassa asemakaavassa alue on kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialuetta (Y (YT)), joka on tarkoitus muuttaa palvelurakennusten korttelialueeksi (P) purettavan rivitalon osalta ja Elisa Oyj:n tontin osalta yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET).

Asemakaavaan liittyvä kiinteistö on tällä hetkellä Elisa Oyj:n omistuksessa. Hoivatilat Oyj ja Elisa Oyj ovat allekirjoittaneet 4.10.2022 aiesopimuksen kiinteistön myynnistä, joka on hyväksytty molempien yhtiöiden hallituksissa. Kiinteistön kaupat tehdään viimeistään ennen asemakaavamuutoksen hyväksymistä.

Asemakaavaan liittyen Hoivatilat Oyj sopimusalueeseen kuuluvan kiinteistön omistajana ja Vantaan kaupunki ovat sopineet alueen kunnallistekniikan rakentamisesta ja Hoivatilat Oyj osallistumisesta kunnallistekniikan korvaukseen.

A. KUNNALLISTEKNIIKAN RAKENTAMISSOPIMUS

1. Osapuolet

Vantaan kaupunki (Y-tunnus: 0124610-9)
Asematie 7, 01300 Vantaa
(jäljempänä ”Kaupunki”)

Hoivatilat Oyj (Y-tunnus: 2241238-0), perustettavan yhtiön lukuun
Kasarmintie 21, 90130 Oulu
(jäljempänä ”Hakija”)

2. Sopimusalue ja tarkoitus

2.1 Sopimusalue koostuu kiinteistöstä 92-14-8-7 (jäljempänä ”Sopimusalue”). Sopimusalue on merkitty ohjeellisesti karttaliitteeseen (liite A1).

2.2 Kaupunki ja Hakija Sopimusalueen omistajana sopivat tällä sopimuksella maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 12 a luvun mukaisesti kunnallistekniikan rakentamisesta ja Hakijan osallistumisesta Sopimusaluetta palvelevan kunnallistekniikan rakentamisen Kaupungille aiheuttamiin kustannuksiin.

3. Kunnallistekniikan rakentaminen

3.1 Osapuolet toteavat, että Sopimusaluetta palveleva kunnallistekniikka on rakennettu.

3.2 Hakijan on Sopimusalueen suunnittelussa huomioitava kortteliin rajoittuvien katualueiden ja julkisen kaupunkitilan korkeusasemat. Hakijan tulee yhteistyössä Kaupungin kadut- ja puistot -palvelualueen kanssa yhteen sovittaa tontin ja ympäröivien katualueiden korkotasot ennen rakennusluvan hakemista. Sopimusalueen rakennustöiden yhteydessä sovitaan mahdollisten tilapäisten rakenteiden tai luiskajärjestelyjen toteutuksesta ja kunnossapidosta.

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 Kaupungin kadut- ja puistot -palvelualueen kanssa.

Katualueelle mahdollisesti sijoittuvat rakennusten perustus- ja muut rakenteet edellyttävät Kaupungin myöntämää erillistä sijoituslupaa.

3.3 Hakijan tulee hakea katualueella toimimiseen erillinen lupa Kaupungilta.

3.4 Hakija myöntää Kaupungille ilman erillistä korvausta luvan sijoittaa Sopimusalueelle kadun tai puiston rakentamisen vuoksi välttämättömät mm. katu- ja kuivatusrakenteet, maaleikkaus- ja pengerluiskat sekä ulkovalaisimet, mikäli niitä ei ole mahdollista kohtuullisilla kustannuksilla sijoittaa katu- tai puistoalueen puolelle. Hakija myöntää Kaupungille luvan myös Kaupungin hyväksymien ohjeiden mukaisten uusiomateriaalien käyttöön Sopimusalueelle

ulottuvissa katurakenteissa. Kaikki em. rakenteet jäävät Kaupungin omistukseen ja kunnossapitoon. Edellä mainittujen rakenteiden tai laitteiden sijoittaminen tulee toteuttaa niin, ettei se aiheuta haittaa tai vahinkoa Sopimusalueelle suunnitellulle rakentamiselle.

3.5 Mikäli Asemakaavan toteuttaminen edellyttää johto-, kaapeli- tai viemärisiirtoja tai niiden suojaamista rakennustöiden ajaksi, Hakija suorittaa ne kustannuksellaan. Hakija sopii siirroista ko. johdon, kaapelin tai viemärin omistajan kanssa.

4. Osallistuminen yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin

4.1 Hakija maksaa Kaupungille maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 91 a §:n mukaisena yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvauksena (jäljempänä ”Korvaus”) yhteensä 173 598 euroa.

4.2 Korvaus maksetaan Kaupungille yhdessä erässä välittömästi, kun Asemakaava on tullut voimaan.

4.3 Korvaus suoritetaan Kaupungin lähettämää erillistä laskua vastaan (maksuehto 14 pv netto, viivästyskorkoa peritään korkolain (633/1982) mukaisesti).

4.4 Maksamattomille maksuerille maksetaan Asemakaavan voimaantulosta lukien vuotuista korkoa ja kertynyt korko maksetaan ko. maksuerän maksamisen yhteydessä. Korko on 1,5 % lisättynä 6 kk euribor-korolla, kuitenkin vähintään 1,5 %.

5. Korvauksen tarkistus, mikäli toteutunut rakennusoikeus ylittää Asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden

5.1 Asemakaavassa Sopimusalueelle on osoitettu palvelurakennusten rakennusoikeutta 1 200 k-m2. Yhteensä rakennusoikeutta on siten 1 200 k-m2 (jäljempänä kokonaisrakennusoikeus ”Rakennusoikeus”). Tontit on mahdollista jakaa ennen Asemakaavan toteutusta useiksi tonteiksi, jolloin tonttijaossa jokaiselle uudelle tontille merkitään tonttikohtainen rakennusoikeus.

5.2 Korvauksen perusteena on muiden seikkojen ohella Asemakaavassa syntynyt rakennusoikeuden lisäys, jonka mukaisesta arvonnoususta 50 % maksetaan Korvauksena. Sopimusalueella Korvauksen laskentaperusteena on käytetty palvelurakennusten rakennusoikeuden osalta 636 €/k-m2. Mikäli Sopimusalueelle myönnetään rakennuslupa siten, että lainvoiman saaneen uuden rakennusluvan mukainen rakennusoikeus on tietyn rakentamisen osalta suurempi kuin Sopimusalueelle Asemakaavassa osoitettu rakennusoikeus, sitoutuu Hakija ilmoittamaan tästä Kaupungille.

5.3 Hakija maksaa Sopimusalueen rakennusoikeuden lisääntymisestä koituneesta arvonnoususta 50 % Kaupungille Korvauksena. Arvonnousu lasketaan ko. tontille rakennettavan rakennuksen käyttötarkoituksien mukaisesti em. yksikköhintojen perusteella.

5.4 Kaupungin oikeus Korvauksen tarkistukseen ja perimiseen on voimassa viisi vuotta Asemakaavan voimaantulosta.

5.5 Mikäli Sopimusalueelle myönnetään rakennuslupa siten, että lainvoiman saaneen uuden rakennusluvan mukainen rakennusoikeus on tietyn rakentamisen osalta pienempi kuin Sopimusalueelle Asemakaavassa osoitettu rakennusoikeus, Korvausta ei tältä osin tarkisteta alaspäin.

6. Korvauksen vakuus

6.1 Hakija luovuttaa Kaupungille Korvauksen suorittamisen vakuudeksi 173 598 euroa suuruisen Kaupungin etukäteen hyväksymän vakuuden, joka vapautetaan, kun Korvaus on suoritettu tai sopimus lakkaa olemasta voimassa.

6.2 Vakuuden on oltava voimassa 31.12.2028 saakka.

6.3 Vakuus kuitataan vastaanotetuksi tämän maankäyttösopimuksen allekirjoituksin.

7. Rakentamisaikataulu ja rakentamisvelvoite sekä sopimussakko

7.1 Selvyyden vuoksi todetaan, että Sopimusalueelle ei sovelleta rakentamisaikataulu- tai rakentamisvelvoitevaatimuksia.

8. Sopimusalueen maaperä ja jätteet

8.1 Hakija vastaa rakennushankkeen suunnitteluun liittyvien maaperätutkimusten suorittamisesta sekä maaperän edellyttämistä hankkeen toteuttamiseen liittyvistä rakenteellisista ratkaisuista.

8.2 Selvennyksenä todetaan, että osapuolet vastaavat mahdollisesta maaperän ja pohjaveden pilaantumisesta sekä jätteiden poistamisesta vain omistamillaan alueilla.

9. Vesihuolto- ja sähköverkostoon liittyminen

9.1 Hakija on velvollinen liittämään Sopimusalueen ja sille toteutettavat uudisrakennukset kustannuksellaan Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY:n omistamaan vesihuoltoverkostoon ja yleiseen sähköverkkoon liittymishetkellä voimassa olevin liittymisehdoin. Hakija on tutustunut liittymisehtoihin itsenäisesti.

10. Sopimuksen velvoitteiden siirto kolmannelle

10.1 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.

10.2 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.

11. Sopimuksen voimaantulo

11.1 Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun osapuolet ovat sen allekirjoittaneet ja osapuolilla on oikeus vaatia sopimusehtojen täyttämistä, kun Asemakaava on tullut voimaan.

11.2 Tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa, ellei Vantaan kaupunginvaltuusto ole hyväksynyt Asemakaavaa 31.12.2025 mennessä.

11.3 Selvennyksenä todetaan, että mikäli Vantaan kaupunginvaltuusto on 31.12.2025 mennessä hyväksynyt Asemakaavan, mutta siitä on valitettu, pysyy tämä sopimus voimassa. Mikäli valitusviranomainen on lainvoimaisella päätöksellä hyväksynyt valituksen siten, että Asemakaava ei tule voimaan miltään osin, tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa.

11.4 Osapuolet eivät esitä tämän sopimuksen raukeamistapauksissa minkäänlaisia korvausvaatimuksia.

12. Sopimuksen muuttaminen ja sopimuksen pätemättömyys

12.1 Mikäli olosuhteissa tapahtuu tämän sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen huomattavia muutoksia, joiden takia sopimusta on tarkistettava, pysyy tämä sopimus voimassa, mutta osapuolet sitoutuvat neuvottelemaan tarkistuksista erikseen. Tällainen huomattava muutos voi olla esimerkiksi Asemakaavan oleellinen muuttuminen tai Asemakaavan voimaan tuleminen osittain vain tiettyjen alueiden osalta.

12.2 Kaikista muutoksista tähän sopimukseen sovitaan kirjallisesti ja osapuolet allekirjoittavat muutossopimuksen.

12.3 Mikäli jotakin tämän sopimuksen ehtoa pidetään pätemättömänä, mitättömänä tai täytäntöönpanokelvottomana, sen ei katsota vaikuttavan sopimuksen muiden ehtojen pätevyyteen. Osapuolet sitoutuvat tällaisessa tilanteessa neuvottelemaan uudesta sopimusehdosta, joka korvaisi pätemättömän, mitättömän tai täytäntöönpanokelvottoman sopimusehdon ja joka mahdollistaa sopimuksen tarkoituksen toteutumisen. Osapuolet sitoutuvat noudattamaan tämän sopimuksen määräyksiä mahdollisesta pätemättömyydestä huolimatta.

13. Erimielisyyksien ratkaiseminen

13.1 Tämän sopimuksen tulkinnasta syntyvät erimielisyydet, joista osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen, ratkaistaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa.

Tätä sopimuskokonaisuutta on laadittu kaksi yhtäpitävää kappaletta, yksi kullekin osapuolille.

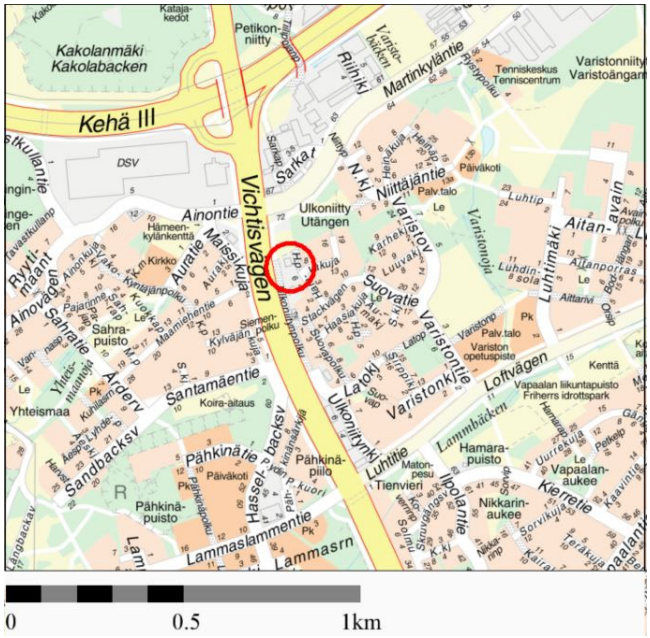
Vantaalla, [sopimuspvm numeraalein]

VANTAAN KAUPUNKI	HOIVATILAT OYJ, perustettavan yhtiön lukuun
_____	_____
[lakimiehen nimi] lakimies	[hakijan allekirjoittajan nimi]

LIITTEET

Liite A1 Sopimusalue

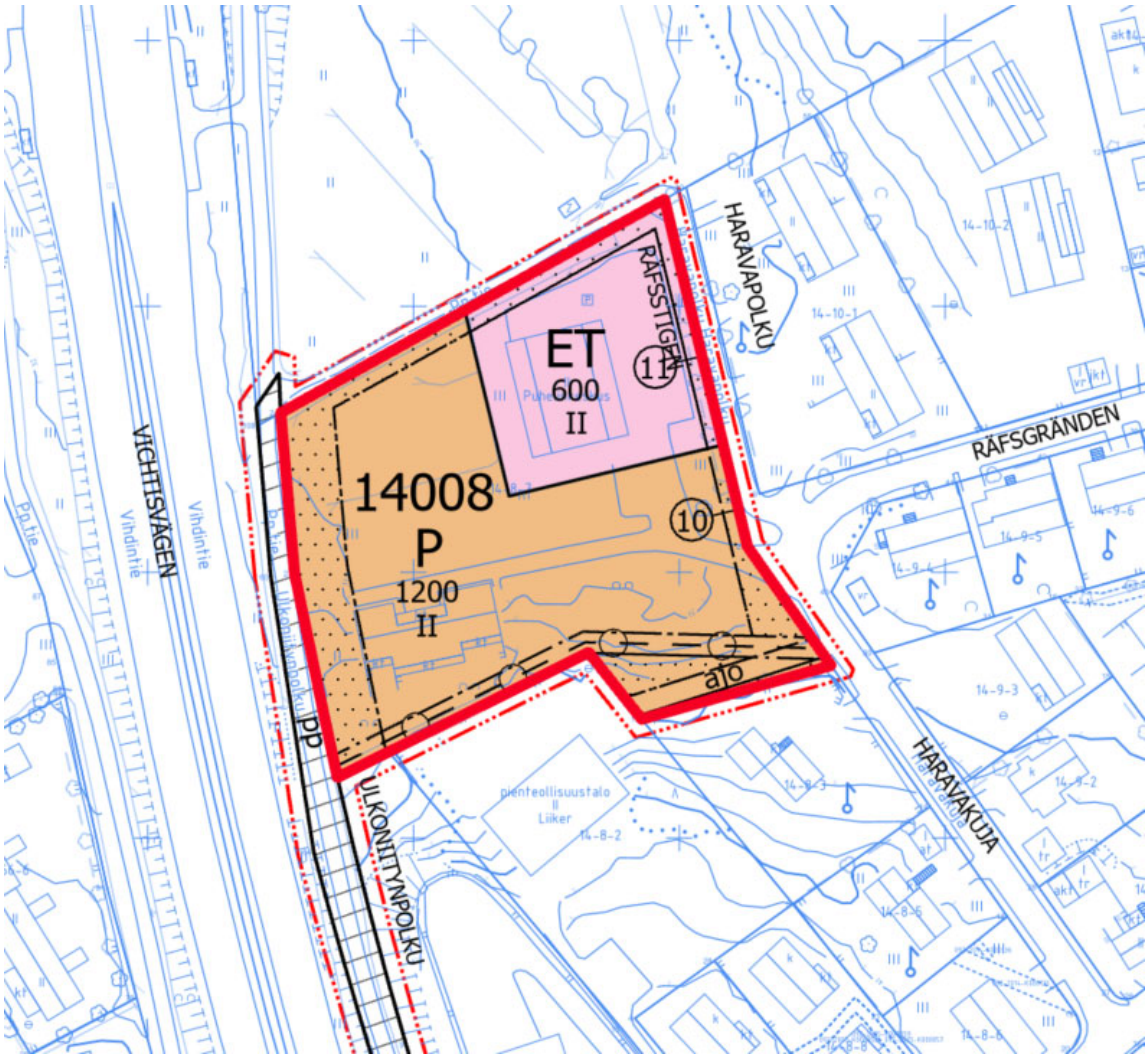
KOHTEEN SIJAINTI



SOPIMUSALUE
(punaisella rajattu alue)

Asemakaavan muutos nro 002530

Kiinteistö 92-14-8-7



18 § Vastaus Tuukka Saimenin ja Juha Suoniemen sekä 17 muun valtuutetun aloitteeseen kuntahallinnon läpinäkyvyyden ja osallisuuden lisääminen

VD/11559/00.02.00.03/2022

RV/KT/EJ/MT

Tuukka Saimen ja **Juha Suoniemi** sekä 17 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaan kaupunki ryhtyy valmistelemaan kuntalaisille tiedotettavien talouden tunnuslukujen, tilinpäätöksien, kustannuksien, tulevien investointien, kiinteistö- ja tonttikauppojen sekä kaavoituksen läpinäkyvyyden lisäämistä. Kuntalaisille tarkoitetun materiaalin tulee olla selkokielistä ja ulkoasultaan selkeää.

Tärkeimmät asiat on tiedotettava suomen ja ruotsin lisäksi englanniksi. Tiedottamisen tulee olla johdonmukaista ja aikataulutettua. Tiedotteiden visuaalisen ilmeen tulee olla ymmärrettävää, jotta kuntalaiset oppivat tunnistamaan ja sisäistämään oleellisimmat tiedot kaupungin toiminnoista.

Esimerkkejä läpinäkyvyyden ja osallisuuden lisäämiseksi:

1. Tiedotetaan menneiden ja tulevien investointien suunnitelluista ja toteutuneista kokonaiskustannuksista. Kustannuksissa tulee ottaa huomioon kuntayhtymien sekä kaupungin omistamien yritysten osuudet samalle hankkeelle.
2. Kaupungin eri toimialojen sekä kaupungin omistamien yhtiöiden toimintarakenne tulee olla selkeästi esiteltynä ja merkittävät kustannukset eriteltyinä, kuten palkat, investoinnit, kiinteät kulut, henkilöstömäärä jne.
3. Kaupungin ostamien ja myytyjen kiinteistöjen ja tonttien kauppatiedot on julkaistava riittävän usein. Erittelyssä tulee olla vähintään myyjän, ostajan, välittäjän, kauppahinnan ja kohteen tiedot.
4. Hallinnon kustannuksista olisi hyvä eritellä. esim. ylimmän johdon ja luottamushenkilöiden palkkiot/palkat, matka- ja virkistyskustannukset sekä luontaisedut.
5. Tulevista kaavoitushankkeista ja kaavoituksesta johtuvasta tonttien sekä kiinteistöjen arvonnoususta tulee tehdä esittely.
6. Kaikki em. tiedot on julkaistava verkkopalvelussa helposti kuntalaisten saataville. Lisäksi kuntatalouden kirjanpidon tarkastelu on tehtävä kuntalaisille helpoksi ja kaupungin budjetista on julkaistava selkeät erittelyt verkkopalvelussa. Tähän palveluun on oltava näkyvä linkki kaupungin etusivulla. Toteuttamiseen voidaan ottaa mallia esim. Tutkibudjettia-verkkosivustosta. https://tutkibudjettia.fi/etusivu

Esitämme, että Vantaan kaupunki ryhtyy valmistelemaan näitä toimenpiteitä, joilla lisätään kaikkien kaupungin eri toimialojen sekä kaupungin omistamien yhtiöiden kokonaisvaltaista läpinäkyvyyttä. Toteutuessaan ne mahdollistaisivat kuntalaisten laajemman osallistamisen sekä demokratian toteutumisen.”

Kaupunginvaltuusto 10.10.2022 § 8

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

Kaupunkistrategian ja johdon toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Kaupunkistrategian ja johdon toimiala on koonnut vastaukseen toimenpiteitä, joita toimialoilla tehdään läpinäkyvyyden ja osallisuuden lisäämiseksi.

Kaupungin kaikki suunnittelut investoinnit julkaistaan talousarviossa ja talosuusuunnitelmassa. Kaupunkiympäristön toimiala raportoi vuosittain kaikki edellisen vuoden aikana valmistuneet merkittävät sekä toimitilahankkeet että kunnallistekniikan investointihankkeet. Näissä raporteissa kuvataan, ovatko hankkeet pysyneet hankesuunnitelmassa hyväksytyssä kustannusarviossa ja rakentamiselle määritetyssä aikataulussa. Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY:n osuutta vesihuollon rakentamisesta ei ole aiemmin raportoitu erikseen, mutta kunnallistekniikan investointihankkeiden raportointia voidaan täydentää tältä osin.

Vantaan kaupungin konserniyhtiöiden toimintaa ja kustannusrakennetta on kuvattu kaupunginhallituksen konsernijaoston menettelyohjepäätöksissä, jotka ovat julkisia. Menettelyohjepäätösten esitystekstissä on kunkin yhtiön osalta esitetty keskeiset toiminnan tunnusluvut sekä kuvattu toimintaa päättyneen tilikauden aikana. Suurimpien konserniyhtiöiden investointi- ja rahoitussuunnitelmat ovat myös osa kaupungin talousarviota.

Kaupungin ostamien ja myytyjen kiinteistöjen ja tonttien kauppatiedot löytyvät kaupunkitilalautakunnan listalta yksityisiä henkilötietoja lukuun ottamatta. Henkilötietojen listauksia ja julkisuutta on lainsäädännöllä rajattu merkittävästi.

Jokaiselle toimialalla on ns. hallinnon yksikkö, johon hallinnon menoja kertyy. Tarkemmin yksikön toimintaa on avattu sekä talousarvio- että tilinpäätöskirjoissa. Erittelyssä käytetään kunnille suositeltua tililuetteloa, jonka mukaisesti tulot ja menot kirjataan kirjanpitoon ja jonka mukaisesti niistä on myös mahdollista raportoida. Esimerkiksi virkistyskustannuksille ei ole omaa tiliä, joten niitä ei voida eritellä. Virkistyskustannukset jakautuvat majoitus- ja ravitsemuspalveluihin sekä matkustus- ja kuljetuspalveluihin. Henkilökunnan TYHY-tapahtumien kustannukset eritellään erikseen.

Tulevat kaavoitushankkeet esitellään kaavoitusohjelmassa, joka hyväksytään vuosittain kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Se julkaistaan myös kaupungin nettisivuilla.

Kuntatalouden taloustietoja voi tarkastella Valtiokonttorin ylläpitämän tutkihallintoa.fi sivuston kautta. Sivustolta löytyy kaikkien kuntien tiedot ja tietoja voi vertailla keskenään (https://www.tutkihallintoa.fi/kunnat/talous). Tiedoista löytyy mm. talousarvio, neljännesvuosiraportti, tilinpäätösarvio sekä palveluluokittainen erittely (esim. perusopetus, kirjastopalvelut, asemakaavoitus jne.) kirjanpidon tilinpäätöstiedoista. Lisäksi Vantaan kaupungin talousarvio sekä tilinpäätöstiedot julkaistaan HRI (Helsinki Region Infoshare) sivustolla avoimena datana.

Kaupungin verkkosivuilla julkaistaan tietoa, jotka ovat sekä julkaisukelpoisia että niiden julkaisuun on perusteet ja lupa.

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 18

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään
a) antaa Tuukka Saimenille ja Juha Suoniemelle sekä 17 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti jäsen Mika Niikon kannattamana asian palauttamista valmisteluun.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta on äänestettävä, ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginjohtajan pohjaesitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat Lundellin esittämää palautusesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Karinen, Tammi, Abdi, Kaukola, Rehnström, Tahvanainen, Kaiju, Kasonen, Orpana, Valtanen, Luokkala), 3 ei-ääntä (Lundell, Kärki, Niikko) ja yhden kaupunginhallituksen jäsenen (Norrena) äänestäessä tyhjää, joten puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että perussuomalaisten kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman: ”Kaupunkistrategian ja johdon toimialan vastaus ei tyydytä. Kaupungin on parannettava läpinäkyvyyttä ja osallisuutta. Aloitteen yksi pääpainoista on kuntalaisille tiedotettavien hankkeiden sekä talouslukujen visuaalisuuden kehittäminen. Nykyiset monimutkaiset ja sekavat julkiset raportoinnit eivät lisää kuntalaisten luottamusta kaupungin toimintaa kohtaan. Toimiala toteaa, että konserniyhtiöiden tiedot perustuvat menettelyohjepäätökseen. Vastauksessa tulee ilmi, että toimintatapoja ja ohjeita ei haluta muuttaa. Vastauksessa ostettujen ja myytyjen kiinteistöjen avoimemman julkisuuden osalta paetaan lainsäädännön ja kaupunkitilalautakunnan listauksien taakse. Talousarvioesityksessä nojataan kunnille suositeltuun tililuetteloon. Aloitteen yksi tarkoitus oli, että talous- ja tilinpäätösluvut olisi hyvä esittää myös kuntalaisille ymmärrettävään tapaan. Ainoa relevantti tieto on linkki kaikkien Suomen kuntien vertailusivulle. Tiedon kulun pitäisi olla sellaista, että jokainen meistä ymmärtäisi, mitä kaupungissa todellisuudessa tapahtuu. Virkamiehet Vantaalla pyörittävät arkea ammattitaitoisesti, mutta työn ääressä helposti unohdetaan, että keiden rahoilla toimintaa todellisuudessa tehdään. Odotamme parempaa asennetta aloitteidemme vastauksiin.”

Liite:
- allekirjoitettu Tuukka Saimenin ja Juha Suoniemen sekä 17 muun valtuutetun aloite kuntahallinnon läpinäkyvyyden ja osallisuuden lisääminen
- Äänestysraportti kh 22.5.2023 § 18

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Viestintäjohtaja vs. Kaisu Tolvanen, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi.

VALTUUSTOALOITTEET KAUPUNGINVALTUUSTON KOKOUS 10.10.2022	
Kuntahallinnon läpinäkyvyyden ja osallisuuden lisääminen	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaan kaupunki ryhtyy valmistelemaan kuntalaisille tiedotettavien talouden tunnuslukujen, tilinpäätöksien, kustannuksien, tulevien investointien, kiinteistö- ja tonttikauppojen sekä kaavoituksen läpinäkyvyyden lisäämistä. Kuntalaisille tarkoitetun materiaalin tulee olla selkokielistä ja ulkoasultaan selkeää. *Tärkeimmät asiat on tiedotettava suomen ja ruotsin lisäksi englanniksi. Tiedottamisen tulee olla johdonmukaista ja aikataulutettua. Tiedotteiden visuaalisen ilmeen tulee olla ymmärrettävää, jotta kuntalaiset oppivat tunnistamaan ja sisäistämään oleellisimmat tiedot kaupungin toiminnoista.* *Esimerkkejä läpinäkyvyyden ja osallisuuden lisäämiseksi:* *1. Tiedotetaan menneiden ja tulevien investointien suunnitelluista ja toteutuneista kokonaiskustannuksista. Kustannuksissa tulee ottaa huomioon kuntayhtymien sekä kaupungin omistamien yritysten osuudet samalle hankkeelle.* *2. Kaupungin eri toimialojen sekä kaupungin omistamien yhtiöiden toimintarakenne tulee olla selkeästi esiteltynä ja merkittävät kustannukset eriteltyinä, kuten palkat, investoinnit, kiinteät kulut, henkilöstömäärä jne.* *3. Kaupungin ostamien ja myytyjen kiinteistöjen ja tonttien kauppatiedot on julkaistava riittävän usein. Erittelyssä tulee olla vähintään myyjän, ostajan, välittäjän, kauppahinnan ja kohteen tiedot.* *4. Hallinnon kustannuksista olisi hyvä eritellä. esim. ylimmän johdon ja luottamushenkilöiden palkkiot/palkat, matka- ja virkistyskustannukset sekä luontaisedut.*	Aloitteen tekijän nimi: *Tuukka Saimen ja Juha Suoniemi* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Milad Dehghan 2. Juha Järä 3. Tanja Aidanjuuri 4. Sirpa Siru Kauppinen 5. Minna Heikkinen 6. Paula Lehmuskallio 7. Kai-Ari Lundell 8. Antero Eerola 9. Tiina Tuomela 10. Niilo Kärki 11. Markku Weckman 12. Janne Hartikainen 13. Marjo Vacker 14. Nina Nummela 15. Suvi Karhu 16. Erika Veltheim 17. Pasi Liukkonen

5. Tulevista kaavoitushankkeista ja kaavoituksesta johtuvasta tonttien sekä kiinteistöjen arvonnoususta tulee tehdä esittely. *6. Kaikki em. tiedot on julkaistava verkkopalvelussa helposti kuntalaisten saataville. Lisäksi kuntatalouden kirjanpidon tarkastelu on tehtävä kuntalaisille helpoksi ja kaupungin budjetista on julkaistava selkeät erittelyt verkkopalvelussa. Tähän palveluun on oltava näkyvä linkki kaupungin etusivulla. Toteuttamiseen voidaan ottaa mallia esim. Tutkibudjettia-verkkosivustosta. https://tutkibudjettia.fi/etusivu* *Esitämme, että Vantaan kaupunki ryhtyy valmistelemaan näitä toimenpiteitä, joilla lisätään kaikkien kaupungin eri toimialojen sekä kaupungin omistamien yhtiöiden kokonaisvaltaista läpinäkyvyyttä. Toteutuessaan ne mahdollistaisivat kuntalaisten laajemman osallistamisen sekä demokratian toteutumisen.* *Vantaa 10.10.2022*	

Äänestys Raportti
Kaupunginhallitus 22.5.2023

Äänestyksen tiedot

Kokous:	Kaupunginhallitus 22.5.2023
Aiheen nimi:	§ 18 Vastaus Tuukka Saimenin ja Juha Suoniemen sekä 17 muun valtuutetun aloitteeseen kuntahallinnon läpinäkyvyyden ja osallisuuden lisääminen / RV (kvalt)
Äänestyksen nimi:	JAA=pohjaesitys EI=palautusesitys
Äänestyksen aihe:	
Äänestys alkaa:	22.5.2023 15.25.31
Äänestys päättynyt:	22.5.2023 15.26.15

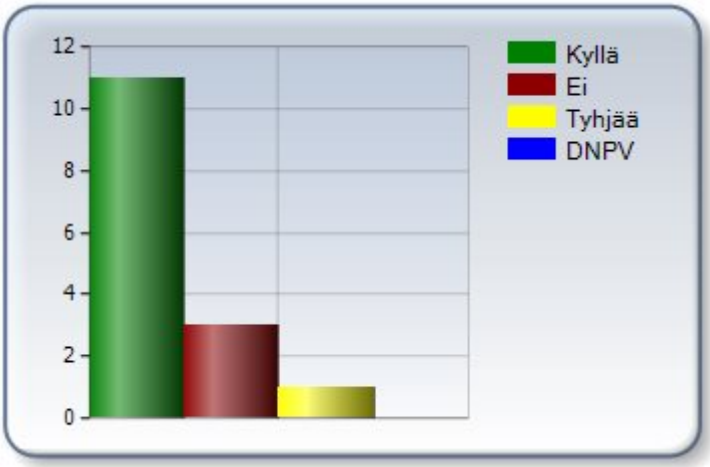
Äänestyksen kokonais tulokset

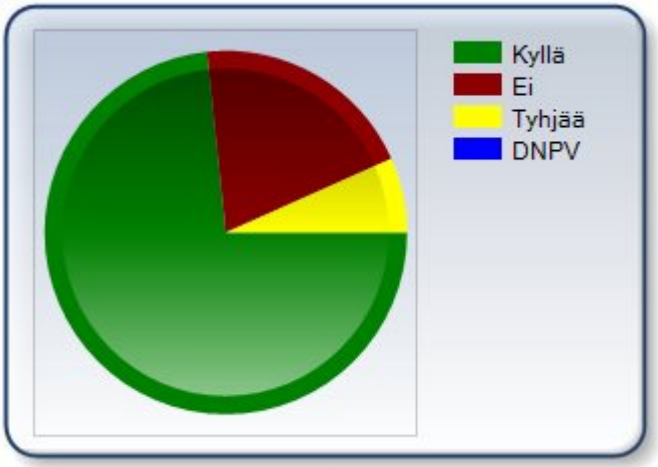
Osallistujat:

Paikalla	15

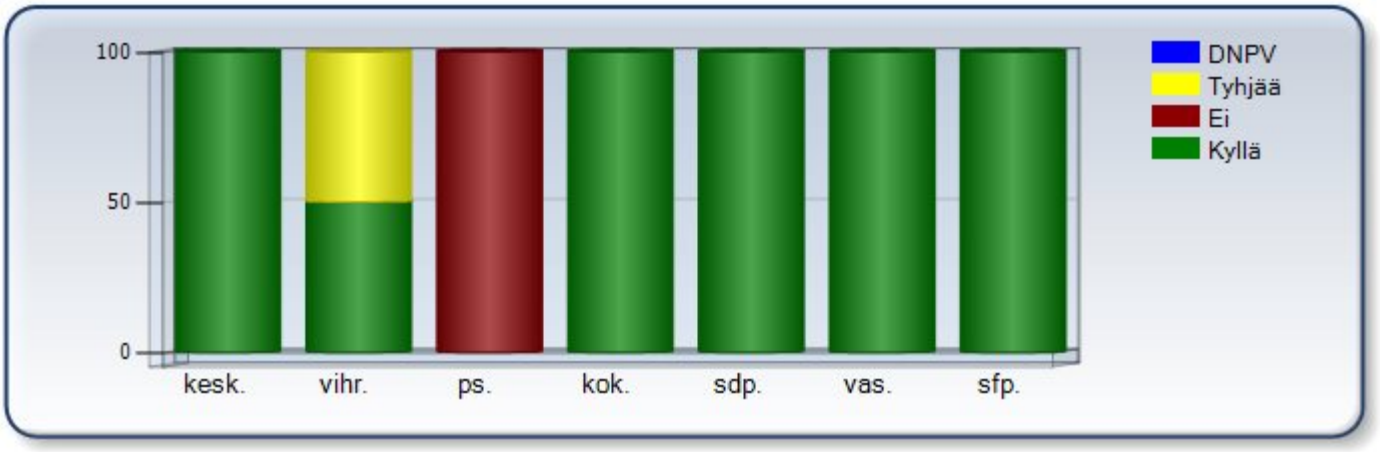
Äänet:

Kyllä	11
Ei	3
Tyhjää	1
DNPV	0





Puolueiden äänestys tulokset



kesk.

Kyllä	1
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

kok.

Kyllä	3
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

ps.

Kyllä	0
Ei	3
Tyhjää	0
DNPV	0

sdp.

Kyllä	4
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

sfp.

Kyllä	1
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

vas.	
Kyllä	1
Ei	0
Tyhjää	0
DNPV	0

vihr.	
Kyllä	1
Ei	0
Tyhjää	1
DNPV	0

Henkilökohtaiset Äänestys tulokset

Kyllä	
Abdi	sdp.
Kaiju	kok.
Karinen	vas.
Kasonen	kok.
Kaukola	sdp.
Luokkala	kesk.
Orpana	kok.
Rehnström	sfp.
Tahvanainen	sdp.
Tammi	sdp.
Valtanen	vihr.

Ei	
Kärki	ps.
Lundell	ps.
Niikko	ps.

Tyhjää	
Norrena	vihr.

19 § Virkasuhteisen tiedonhallintapäällikön vakanssin 900188 perustaminen

VD/3563/01.01.00.00/2023

RV/NP/S-AP/EJ

Kuntalain 11 luvun 88 §:n 1 momentin mukaan viran perustamisesta ja lakkauttamisesta päättää valtuusto tai hallintosäännössä määrätty kunnan muu toimielin. Kuntalain 11 luvun 88 §:n 2 momentin mukaan kun virka, jossa ei käytetä julkista valtaa, tulee avoimeksi, se lakkautetaan.

Voimassa olevan hallintosäännön 13 luvun 3 §:n mukaan kaupunginhallitus päättää kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen täyttäväksi kuuluvien sekä kaupunkistrategian ja johdon toimialan muiden virkojen perustamisesta.

Kuntademokratian palvelualueelle perustetaan uusi, kolmas palveluyksikkö: tiedonhallinnan palveluyksikkö. Tiedonhallintapäällikkö toimii palveluyksikön päällikkönä ja Vantaan kaupungin asiakirjahallintoa johtavana viranhaltijana.

Kaupunginhallitus 22.5.2023 § 19

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään 1.6.2023 alkaen
a) perustaa virkasuhteinen tiedonhallintapäällikön vakanssi 900188, sekä
b) vahvistaa kelpoisuusvaatimukseksi tehtävään soveltuva ylempi korkeakoulututkinto.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Täytäntöönpano: Toimialojen HR-palvelut

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
Puikkonen Niina, va. hallintojohtaja
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

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. 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 sähköpostilla tai sähköisen Oma Vantaa -asiointipalvelun kautta, postittamalla tai henkilökohtaisesti Tikkurilan Vantaa-Infoon sen aukioloaikana. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa oikaisuvaatimuksen vielä seuraavana arkipäivänä.

Tee oikaisuvaatimus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Jos sinulla on vaatimustasi tukevia asiakirjoja, liitä ne oikaisuvaatimukseen mukaan. Lopuksi ilmoita yhteystietosi ja kotikuntasi ja allekirjoita oikaisuvaatimus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Jos käytät laillista edustajaa, oikaisuvaatimuksessa tulee olla myös edustajan vastaavat tiedot.

Oikaisuvaatimus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vantaan kaupunginhallituksen yhteystiedot:

Postiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki
Käyntiosoite: Kirjaamon asiakaspalvelu/Tikkurilan Vantaa-Info, Dixi (2. krs.), Ratatie 11, 01300 Vantaa
(Aukioloajat: ma–ke 8.45–16.30, to 12.00–17.00 ja pe 7.45–15.30. Tarkista kesäajan ja arkipyhän aukiolo soittamalla tai osoitteesta https://www.vantaa.fi/vantaa-info)
Puhelin: (09) 83911 (vaihde)
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Asiointipalvelun osoite: https://asiointi.vantaa.fi/web/oikaisuvaatimus

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, kotikunta, 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 **270** 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: Sörnäistenkatu 1, 00580 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 2 120 euroa alle miljoonan euron hankinnassa. Jos hankinnan arvo on vähintään 1 miljoona euroa, käsittelymaksu on 4 240 euroa. Mikäli hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6 350 euroa.

Yksityishenkilön oikeudenkäyntimaksu markkinaoikeudessa on 530 euroa.

Markkinaoikeuden osoite ja muut yhteystiedot

Markkinaoikeus
Sörnäistenkatu 1
00580 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, 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 **270** 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: Sörnäistenkatu 1, 00580 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, 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 **270** 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: Sörnäistenkatu 1, 00580 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 **270** 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: Sörnäistenkatu 1, 00580 Helsinki
Puhelin: 0295642000, faksi: 0295642079
Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet
Virka-aika: klo 8.00 - 16.15

Muutoksenhakuohje Hallintovalitus hallinto-oikeudelle yksilöasioissa

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 asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuksiisi tai etuihisi.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **14 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, 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. 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